

Bericht zur Stadtentwicklung 2017

Stadtentwicklung in der Region – Interkommunales Handeln

Inhaltsverzeichnis

- 05 Vorwort – Wie wird Region zur Heimat?**
Ministerin Ina Scharrenbach
- 08 StadtLand NRW.
Neue raumstrukturelle Dynamiken
in bewegten Zeiten.**
Prof. Dr. Stefan Siedentop, Frank Osterhage
- 16 Die Region planerisch und strategisch stärken.**
Prof. Dr. Rainer Danielzyk
- 22 Gemeinsam Zukunft gestalten.
Die REGIONALEN – Status Quo und Ausblick.**
Klaus Austermann, Doris Kern
- 26 Für eine neue Balance zwischen
Großstadt und Umland.
Der Projektauftrag StadtUmland.NRW
und seine Ziele.**
Prof. Dr. Klaus Selle, Prof. Kunibert Wachten
- 30 StadtUmland.NRW –
die Ergebnisse des Wettbewerbs**
Klaus Austermann
- 32 Engpassfaktor Wohnbauland.
Mut zu interkommunalem Flächenmanagement.**
Ulrich Burmeister, Reiner Daams, Dr. Jan Hogen
- 36 IN und UM Düsseldorf – Bahnflächen-
entwicklung Duisburg-Wedau**
Thomas Lennertz
- 38 Metropole Ruhr.
Reallabor für kooperatives Handeln.**
Martin Tönnies, Maria T. Wagener, Tana Petzinger
- 44 Grüne Infrastruktur Ruhr – anschlussfähig
als Begriff und regionales Politikfeld**
Michael Schwarze-Rodrian
- 46 InnovationCity Ruhr – „Roll out“ für den
regionalen Erfahrungstransfer**
Ruth Reuter
- 48 Gemeinsam für Emscher 2020.
Ein Generationenwerk wird abgeschlossen.**
Karl Jasper, Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott
- 54 Neue Formate für die interkommunale
Zusammenarbeit – das Beispiel
„Emscherland 2020“**
Karl Jasper, Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott
- 56 Europäischer Gartenpreis 2016 für ein
„Großräumiges grünes Entwicklungskonzept“**
Christian Grüßen, Jens Spanjer
- 58 Regionale Zukunft braucht neue Mobilität.
Chancen einer ganzheitlichen Mobilitäts-
entwicklung.**
Evelin Unger-Azadi, Ulrich Malburg,
Jens Petershöfer
- 62 Keine Region ist ohne spezifisches Talent.
Regionale Strukturpolitik in
Nordrhein-Westfalen.**
Dr. Michael Henze
- 68 Das Rheinische Revier als Pilotraum –
Kreislaufwirtschaft Bauen**
Matti Wirth, Magdalena Zabek
- 70 Wissensmetropole Ruhr.
Welche Impulse setzt die Wissenschaft
für Stadt und Region?**
Interview mit Prof. Dr. Uta Hohn,
Prof. Dr. Thorsten Wiechmann
- 76 Metropolenforschung: Das Projekt Emscher-
Umbau als Reallabor**
Prof. Dr. Thorsten Wiechmann
- 78 Kenne deine Region!
REGIONALE 2010 – Von der Impulswirkung
zur Verstetigung.**
Dr. Reimar Molitor
- 82 Eine neue Region ist entstanden.
Die REGIONALE 2013 als Entwicklungsmotor
Südwestfalens.**
Hubertus Winterberg, Dr. Andreas Hollstein
- 86 ZukunftsLAND.
REGIONALE 2016 – Impulse für den ländlich
geprägten Raum.**
Uta Schneider, Michael Führs, Ulrich Paßlick
- 90 Region als Handlungsebene –
Lessons learned?**
Klaus Austermann, Carola Scholz
- 94 Verzeichnis der Autorinnen und Autoren**
- 96 Impressum**

Wie wird Region zur Heimat?

In einem vielfältigen Land wie Nordrhein-Westfalen, das von urbanen Ballungsräumen geprägt wird und zugleich vitale ländliche Gegenden mit Klein- und Mittelstädten aufweist, gehören Stadt- und Regionalentwicklung eng zusammen. Für die unterschiedlichen Entwicklungsbedingungen in Nordrhein-Westfalen werden maßgeschneiderte Strategien und Konzepte benötigt, damit sich die Lebensqualität weiterhin verbessern kann und die Menschen sich in ihrer Region heimisch fühlen.

Großstädte und Ballungszentren sind daher ebenso wie ländliche Räume aufgefordert, entsprechend ihrer jeweiligen Stärken, Schwächen und Potenziale integrierte Konzepte zu entwickeln und eine regionale Verständigung darüber herbei zu führen. Besonders wichtig ist dabei, dass Kommunen auf Augenhöhe zusammenarbeiten. Denn gebraucht werden gemeinsame Lösungen – ob nun für neue Wohnflächen in wachsenden Stadträumen oder um in Regionen mit Bevölkerungsrückgang die Effekte der demografischen Entwicklung aufzufangen.

Diese Aufgabenstellung ist Thema des Stadtentwicklungsberichts 2017. Er stellt die regionalpolitischen Aktivitäten des Landes Nordrhein-Westfalen dar und zeigt Perspektiven für die künftige Entwicklung auf. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem strukturpolitischen Format der REGIONALEN, mit denen interkommunale Kooperationen gefördert und innovative sowie identitätsstiftende Ansätze unterstützt werden können. Da diese Maßnahmen bundesweit Beachtung finden, wird der Stadtentwicklungsbericht 2017 „Stadtentwicklung in der Region – Interkommunales Handeln“ gewiss über Nordrhein-Westfalen hinaus wahrgenommen werden.

Ich danke allen, die zu diesem Bericht beigetragen haben. Er macht deutlich, wie das Land seine Regionen stärkt und die Zusammenarbeit unter den Kommunen fördert. Nordrhein-Westfalen soll für seine Bürgerinnen und Bürger eine lebenswerte Heimat sein, ganz gleich ob sie in Großstädten oder in ländlichen Räumen zu Hause sind. Stadt- und Regionalentwicklung müssen in ausgewogener Weise sowohl die Förderung der Ballungszentren als auch die Weiterentwicklung der kleineren Städte und Gemeinden des ländlichen Raums im Blick behalten.



A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ina Scharrenbach', with a long, thin vertical stroke extending downwards from the end of the signature.

Ina Scharrenbach

Ministerin für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Stadtentwicklung in der Region – Interkommunales Handeln

Carola Scholz
Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung

Nordrhein-Westfalen ist ein dicht besiedeltes und stark urbanisiertes Land. Prägend ist ein Nebeneinander von wachsenden und schrumpfenden Städten und Regionen sowie ein Netz von teilweise eng verflochtenen (Groß-)Städten. Daneben gibt es viele vitale, zum Teil wirtschaftlich prosperierende ländliche Regionen mit ihren Klein- und Mittelstädten. Polyzentralität, vielfältige Austauschbeziehungen innerhalb und zwischen den Regionen, aber auch mitunter kleinräumig auftretende Disparitäten sind Kennzeichen der räumlichen Struktur Nordrhein-Westfalens.

Seit 2011 wächst die Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen aufgrund hoher Zuwanderung. Dieser Trend wird bis 2025 anhalten, danach jedoch wieder kontinuierlich zurückgehen und bis 2035 voraussichtlich wieder das Niveau von 2015 erreichen¹. Von dieser landesweiten Entwicklung werden die Teilräume Nordrhein-Westfalens unterschiedlich betroffen sein. Die verschiedenen Entwicklungsbedingungen von Wachstumsräumen, Stagnations- und altindustriell geprägten Schrumpfräumen erfordern spezifische Antworten und Konzepte, unterschiedliche strategische Koalitionen und umfassende Bürgerbeteiligung. Nur mit maßgeschneiderten Strategien und Konzepten, die viele Interessen berücksichtigen und in Ausgleich bringen, können Stadt- und Infrastrukturentwicklung so weiter entwickelt werden, dass Lebensqualität, Akzeptanz und regionale Identität erhalten bleiben oder wachsen.

Der Stadtentwicklungsbericht 2017 befasst sich mit den Themen Stadt und Region, StadtUmland und interkommunale Zusammenarbeit. Er will sowohl die regionalpolitischen Aktivitäten des Landes Nordrhein-Westfalen darstellen, als auch Perspektiven für die Zukunft aufzeigen. In wissenschaftlichen Beiträgen (Siedentop/Osterhage sowie Danielzyk) werden einerseits die Entwicklungsperspektiven der unterschiedlichen Regionen des

Landes betrachtet und demografische, wirtschafts- und sozialstrukturelle sowie ökologische Tendenzen thematisiert. Andererseits werden aus der Sicht der wissenschaftlichen REGIONALE-Evaluierung die NRW-Instrumente kooperativer Regionalentwicklung beschrieben und gewürdigt, aber auch eine bessere Abstimmung dieser Instrumente mit der formellen Regionalplanung gefordert (Beitrag Danielzyk). Auch die dringliche Frage der „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ wird vor dem Hintergrund einer gewachsenen sozioökonomischen Ungleichheit und sozialräumlichen Polarisierung in ganz Deutschland für die Regionen Nordrhein-Westfalens diskutiert (Beitrag Danielzyk).

Mehr als 50 Prozent der arbeitenden Bevölkerung pendeln täglich aus ihrer Heimatgemeinde hinaus zu einem anderen Arbeitsort. Das „StadtLand NRW“ (Beitrag Siedentop/Osterhage) wird immer stärker regional gelebt. Um dennoch Klima- und Umweltschutz Rechnung zu tragen sowie Zeit- und Lebensqualitätsverluste für die pendelnde Bevölkerung zu minimieren, ist einerseits eine verbesserte Mobilitätsstruktur von besonderer Bedeutung (Beitrag Unger-Azadi u.a.). Andererseits gilt es aber auch, alle Anstrengungen zu unternehmen, um Städte und Regionen der „kurzen Wege“ zu schaffen – mit gemischten Siedlungsstrukturen und Wohnungen in Arbeitsplatznähe.

Mit dem Format der REGIONALEN werden die Regionen von Seiten des Landes dabei unterstützt, ihre jeweiligen Alleinstellungsmerkmale und den Mehrwert interkommunaler Kooperation für ihre Städte herauszuarbeiten und zu verdeutlichen. Hinsichtlich der REGIONALEN und ihrer Bedeutung für die interkommunale und regionale Zusammenarbeit (Beitrag Austermann/Kern) wird eine Bilanz gezogen. Dabei stehen die strukturpolitischen Effekte, die Akteurskooperationen sowie die Nachhaltigkeit der angestoßenen Investitionen besonders im Fokus. Aber es werden auch die weiteren Perspektiven für das Format



REGIONALE aufgezeigt, denn die Austragungsregionen für die nächsten drei REGIONALEN stehen bereits fest.

Der Stadtentwicklungsbericht legt auch einen Fokus auf die Ergebnisse des Wettbewerbs „StadtUmland NRW“ (Beitrag Selle/Wachten) sowie die Regionalkonferenzen des MHKBG zur Wohnbaulandentwicklung (Beitrag Burmeister, Daams u.a.). Diese werden gesichtet und bewertet. Mit beiden Initiativen des Landes wurden Großstädte und ihre Nachbarkommunen eingeladen, gemeinsame Antworten auf die drängenden Fragen der Wohnungs- und Wohnbaulandpolitik, der Infrastrukturentwicklung und insbesondere der Mobilität zu formulieren. Die regionale Wirtschafts- und Wissenschaftsförderung stehen im Mittelpunkt der Förderung von Maßnahmen des Europäischen Regionalfonds EFRE. Im Rahmen des Stadtentwicklungsberichts werden Erfahrungen dargelegt, die im Rahmen des Regio.NRW-Aufrufs und der EFRE-Leitmarkt-Wettbewerbe in der aktuellen Strukturperioden gemacht werden konnten (Beitrag Henze).

Die jeweils regionale Sicht, zum Beispiel zur Entwicklung im Ruhrgebiet (Beitrag Tönnies u.a.), zum Jahrhundertprojekt Emscher-Umbau (Beitrag Jasper/Oldengott), zu den Erfolgen und Perspektiven einzelner REGIONALE-Regionen (Beiträge Molitor, Winterberg/Hollstein, Schneider/Führs) und zum spezifischen Thema „Wissenschaftsregion“ (Interview Hohn/Wiechmann) ergänzen das Spektrum regionalpolitischer Beiträge und Ansätze.

Alle Beiträge und Erfahrungsberichte zeigen, wie wichtig es ist, das kooperative Handeln auf der regionalen Ebene im ganzen Land zu verankern.

StadtLand NRW.

Neue raumstrukturelle Dynamiken
in bewegten Zeiten.

08

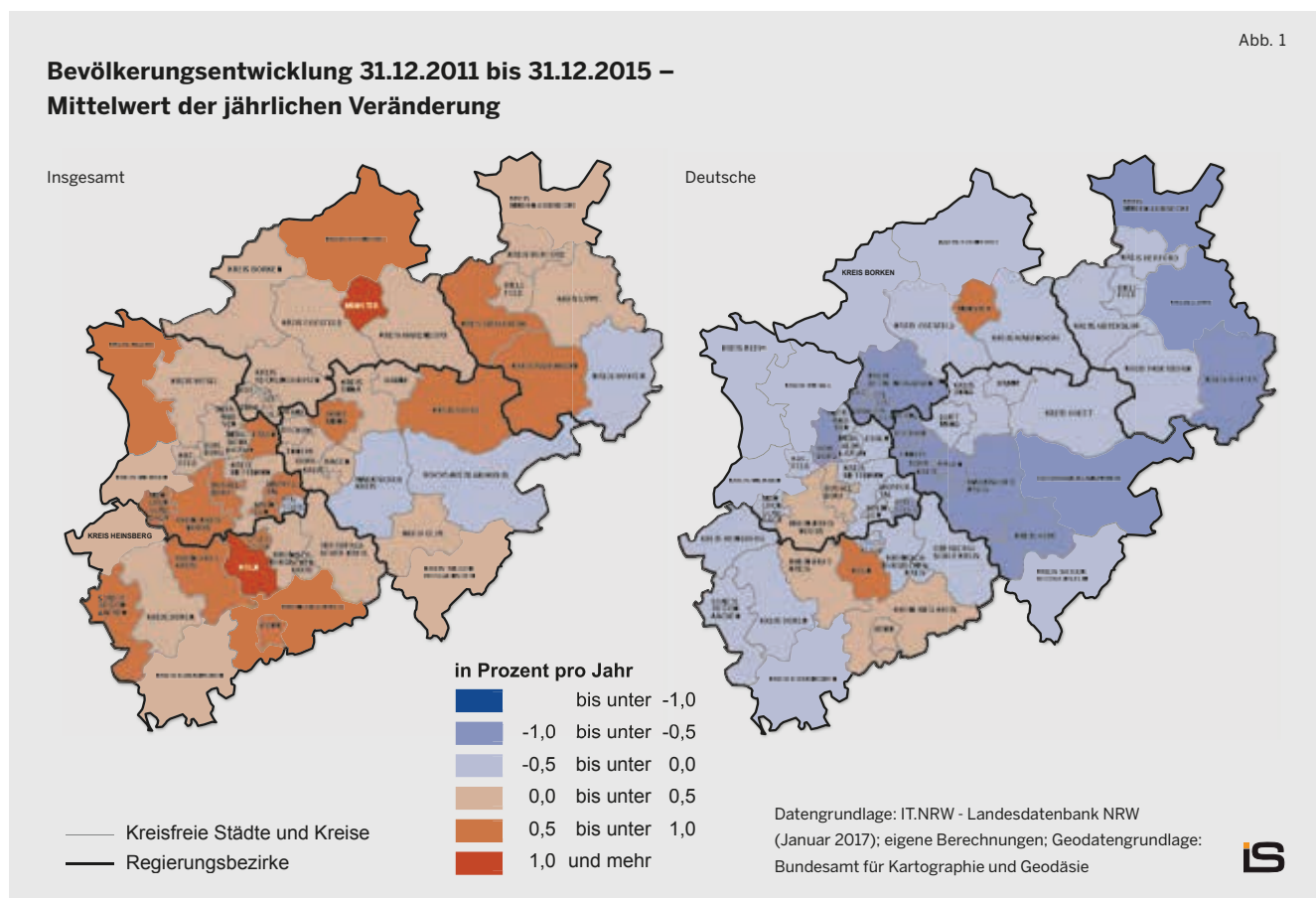
Prof. Dr. Stefan Siedentop, Dipl.-Ing. Frank Osterhage,
ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH

Seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts sind viele Großstädte in Nordrhein-Westfalen einem Bevölkerungswachstum ausgesetzt, dessen Intensität noch ein paar Jahre zuvor schlicht unvorstellbar erschien. Dagegen sah sich manche suburbane und ländliche Kommune zumindest zwischenzeitlich mit einem Ende des Wachstums konfrontiert. Der neue Wachstumsdruck in den urbanen Kernen traf Politik und Gesellschaft mehr oder weniger unvorbereitet. Bis weit in die 2000er Jahre waren die Diskurse der Raum- und Stadtentwicklungspolitik – nicht zu Unrecht – von den Möglichkeiten eines „gelingenden Schrumpfens“ dominiert. Mit der einsetzenden Reurbanisierung und einer dynamischen internationalen Zuwanderung stellt sich die aktuelle Raumentwicklung nun in einem ganz anderen Licht dar.

Zugleich ist allerdings vor einer unkritischen Extrapolation von Wachstumserwartungen zu warnen. Internationale Wanderungen sind hochgradig volatil und auch die Binnenwanderungen unterliegen in Richtung und Volumen gegenwärtig einigen markanten Trendverschiebungen. Vor diesem Hintergrund wird im vorliegenden Beitrag der Versuch unternommen, grundlegende Trends der aktuellen Raumentwicklung zu beleuchten und ihre Dauerhaftigkeit zu bewerten. Damit eröffnet sich für die handelnden Akteure in den Kommunen und Regionen der Blick auf neue Herausforderungen, die die veränderten Entwicklungen mit sich bringen.

Bevölkerungsentwicklung: Wachstum durch internationale Zuwanderung

Nach mehreren Jahren mit stagnierenden oder gar schrumpfenden Bevölkerungszahlen erfährt Nordrhein-Westfalen seit 2011 wieder demografisches Wachstum. Im Jahr 2015 betrug die landesweite Wachstumsrate, vor allem bedingt durch die dynamische Flüchtlingszuwanderung, sogar 1,3 Prozent. Ein solcher Wert wurde zuletzt Ende der 1980er und Anfang der 1990er Jahre infolge der Umbrüche in Osteuropa und der deutschen Wiedervereinigung erreicht. Eine nähere Betrachtung verdeutlicht allerdings, dass das Land bei Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit anhaltend negative Veränderungen aufweist (vgl. Abb. 1). Die Schrumpfung dieses Bevölkerungsteils wird gegenwärtig durch die hohe Zahl an Zugewanderten aus dem Ausland überkompensiert. Die Internationalisierung der Bevölkerung bleibt damit eines der prägendsten Merkmale des demografischen Wandels im Land. Im Hinblick auf räumliche Unterschiede kann auch für Nordrhein-Westfalen seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts ein Trend der demografischen Konzentration zugunsten der größeren Stadtregionen festgestellt werden, was häufig als „Reurbanisierung“ bezeichnet wird. Insbesondere die großen Großstädte (500 000 Einwohner und mehr) verzeichneten seitdem eine weitaus dynamischere Bevölkerungsentwicklung als die übrigen Städte und Gemeinden im Land (vgl. Abb. 2). Dies kann insofern als historisch bezeichnet werden, als dass damit die jahrzehntelange Dekonzentration, welche die Raumentwicklung des Landes seit den späten 1950er Jahren maß-



geblich geprägt hat, zu einem Ende kam. So hatten die vier bevölkerungsstärksten Städte in Nordrhein-Westfalen – Köln, Düsseldorf, Dortmund und Essen – zwischen 1962 und 2010 über 300 000 Einwohner verloren, aber seit 2011 etwa 100 000 Personen gewonnen. Umgekehrt waren überwiegend kleinere Städte und Gemeinden seit Anfang des Jahrhunderts verstärkt von Bevölkerungsverlusten betroffen. Erst die dynamische Außenwanderungsentwicklung hat diesen Konzentrationstrend zugunsten eines eher flächenhaften, diffusen Bevölkerungswachstums abgelöst.

Wanderungsgeschehen: Von der Suburbanisierung zur Reurbanisierung – und wieder zurück?

Die oben dargestellte Bevölkerungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen ist vor allem auf das Wanderungsverhalten zurückzuführen. Wanderungsvorgänge sagen etwas darüber aus, welche Anziehungskraft die verschiedenen Teilräume für mobile Bevölkerungsgruppen aufweisen. Der bereits angesprochene Trend zur Reurbanisierung zeugt somit von einer gestiegenen Attraktivität der großen Städte als Orte des Wohnens. So konnten Städte wie Münster, Köln, Düsseldorf oder Bonn in diesem Zeitraum hohe Wanderungsgewinne verbuchen. Aber auch für einige Ruhrgebietsstädte wie Essen, Mülheim an der Ruhr oder Dortmund wies die Wanderungsbilanz ein nennenswertes Plus auf. Im Gegensatz dazu waren es vor allem Kreise im Sauerland und im östlichen Teil von Ostwestfalen-Lippe, bei denen in der Summe mehr Fortzüge als Zuzüge registriert worden sind. Getragen wurde dieser räumliche Entwicklungstrend in erster Linie durch junge Erwachsene. Zwar haben die großen Städte in dieser Altersgruppe schon vorher erhebliche Wanderungsgewinne erfahren, doch fielen diese Gewinne in den letzten Jahren noch einmal deutlich höher aus. Die hierfür in der Debatte vorgebrachten Gründe sind vielfältig. Es ist sicherlich zu berücksichtigen, dass seit Beginn der 2000er Jahre die Akademisierung der Bildungslandschaft stark vorangeschritten ist, wovon insbesondere Universitäts- und Fachhochschulstandorte profitiert haben. Andere Erklärungsansätze für die Standortentscheidungen von jungen Erwachsenen betonen die Rolle von weichen Standortfaktoren, die Präferenzen für urbane Lebensstile oder die Nähe zu Gleichaltrigen in einem städtischen Umfeld.

In der jüngeren Vergangenheit ergeben sich aus den Wanderungsdaten jedoch erste Hinweise auf eine erneute Trendverschiebung. Die Wanderungsbilanz fällt bei vielen großen Städten heute bei Weitem nicht mehr so günstig aus wie noch vor wenigen Jahren. Gleichzeitig haben die Stadt-Umland-Wanderungen in einigen Regionen – wie zum Beispiel im Bonner Raum – wieder merklich an Bedeutung gewonnen. Auslöser für diese neuerlichen Verschiebungen dürften aber weniger grundlegende Veränderungen bei den Standortpräferenzen sein, sondern in erster Linie die angespannte Lage auf den städtischen Wohnungsmärkten. Gelingt den großen Städten nicht eine deutlich stärkere Mobilisierung entwicklungsfähiger Flächen, verbunden mit

der Ausweitung von Wohnraum auch für Bezieher geringer und mittlerer Einkommen, so scheint eine neue Dynamik der Suburbanisierung absehbar.

Demografischer Wandel: Mehr ältere Menschen außerhalb der Großstädte

Eine Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen macht deutlich, dass zentrale Prozesse des demografischen Wandels – ungeachtet der Bevölkerungszuwächse in der jüngeren Vergangenheit – weiter wirksam sind. Im Zuge der Alterung ist die Zahl der Menschen in Nordrhein-Westfalen, die älter als 65 Jahre sind, größer geworden. Besonders stark fällt die Zunahme der sogenannten Hochbetagten (80 Jahre und älter) aus.

Auch bei den Alterungsprozessen zeigen sich räumliche Unterschiede. In den kleineren Gemeinden stellt sich die Zunahme der älteren Menschen deutlich dynamischer dar. Insbesondere Kommunen in Randlage zu den großen Städten, die infolge der Suburbanisierungswellen der 1960er und 1970er Jahre enorme Bevölkerungszuwächse auf sich gezogen hatten, sind hiervon überdurchschnittlich berührt. Noch deutlicher sind die Disparitäten bei der Entwicklung der unter 15-Jährigen. Hier wird ein Stadt-Land-Gefälle sichtbar. Die kleineren und insbesondere die großen Großstädte können in dieser Altersgruppe aktuell Zuwächse verbuchen. Dagegen hat die Zahl der Kinder und Jugendlichen bei den übrigen Gemeindegrößenklassen seit Beginn des Jahrhunderts viele Jahre lang abgenommen – bis es im Jahr 2015 durch die hohe Zuwanderung aus dem Ausland auch hier zu einem Bevölkerungsanstieg gekommen ist.

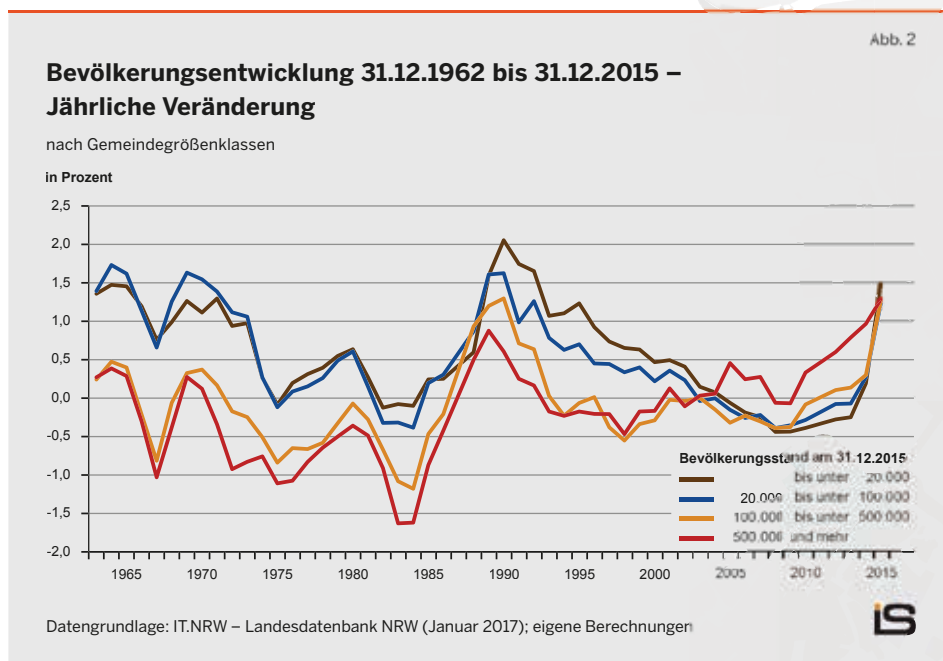
Insgesamt machen diese Befunde deutlich, dass sich der demografische Wandel stark regionsspezifisch auswirkt und die Aufgabenträger der kommunalen Infrastruktur mit unterschiedlichen Anforderungen konfrontiert. Insbesondere einige große Städte sind einer weiterhin expansiven Nachfrage nach Kinderbetreuungsleistungen und Schulbildung ausgesetzt. Dagegen sind vor allem suburbane und ländliche Kommunen gefordert, nachfragegerechte Gesundheits- und Pflegeleistungen für eine stark alternde Gesellschaft auszubauen.

Beschäftigtenentwicklung: Renaissance der urbanen Kerne

Auch bei der Entwicklung der Beschäftigung war Nordrhein-Westfalen lange Zeit von Dekonzentrationsprozessen geprägt, von denen insbesondere kleinere Städte und Gemeinden in größerer Entfernung zu den Verdichtungskernen profitierten. So entfielen fast 60 Prozent der zwischen 1993 und 2013 zusätzlich entstandenen sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze – im Saldo handelt es sich insgesamt um deutlich über 100 000 Beschäftigungsverhältnisse – auf Kommunen mit weniger als 20 000 Einwohnern. Orte, die sich mindestens 20 Kilometer vom nächstgelegenen Oberzentrum entfernt befinden, trugen zu mehr als 80 Prozent zu diesem Zuwachs an Arbeitsplätzen

bei. Hauptverlierer des raumstrukturellen Wandels waren die kleineren Großstädte mit Einwohnerzahlen zwischen 100 000 und 500 000 Einwohnern, die im genannten Zeitraum fast 100 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte verloren. Aber auch die großen Großstädte verzeichneten in dieser Zeit ein unterdurchschnittliches Wachstum.

Dieses Entwicklungsmuster hat sich seit Mitte der 2000er Jahre zumindest abgeschwächt, wenn nicht sogar umgekehrt (vgl. Abb. 3). Wird nur der Zeitraum zwischen 2005 und 2013 betrachtet, entstand jeder zweite neue Arbeitsplatz in Nordrhein-Westfalen in einer Großstadt. Und über 70 Prozent davon entfielen auf die Agglomerationskerne – die Oberzentren und ihre maximal 20 Kilometer entfernten



ten Umlandgemeinden. Gleiches gilt für die Veränderungen der vergangenen Jahre (2013 bis 2015), die aus datentechnischen Gründen (Umstellung der Beschäftigungsstatistik) separat betrachtet werden müssen. Bemerkenswert erscheint zudem, dass auch Teile des Ruhrgebiets hieran partizipieren konnten. So finden sich unter den im Zeitraum zwischen 2005 und 2013 wachstumsstärksten Gebietskörperschaften neben Städten wie Köln, Düsseldorf und Münster auch die Städte Dortmund und Essen mit Gewinnen von jeweils knapp 20 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Aber auch alle anderen größeren Städte des Ruhrgebiets und des Bergischen Lands konnten in den vergangenen Jahren wieder Beschäftigung aufbauen. Der bereits mehrfach angesprochene Reurbanisierungstrend hat somit unzweifelhaft auch eine ökonomische Dimension. Die stärker verdichteten Landesteile haben offenbar die komparativen Wettbewerbsnachteile, die sie im Zeitalter fordistischer Industrieproduktion aufwiesen, mit der Herausbildung einer immer wissensintensiveren Ökonomie abgelegt. Eine interessante Besonderheit aus der jüngeren Vergangenheit besteht darin, dass

“
An die Stelle der Suburbanisierung von Wohnen und Gewerbe als dominantes Muster der Raumentwicklung ist nach mehreren Jahrzehnten eine Wiederentdeckung der Städte getreten.“

bei einigen Kreisen und kreisfreien Städten die Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort und der Beschäftigten am Wohnort auseinanderläuft (vgl. Abb. 4). So erlebten die Städte Köln und Münster in den vergangenen Jahren einen regelrecht stürmischen Bevölkerungszuwachs, der nur teilweise durch Arbeitsmarktpulse zu erklären ist. Kreise wie Unna oder Olpe verzeichneten dagegen eine dynamische Beschäftigungsentwicklung, die aber nicht in gleichem Maße vom Zuzug von Bevölkerung begleitet war. Bei einer Betrachtung auf Ebene der 396 Städte und Gemeinden des Landes lässt sich im Übrigen kein signifikanter statistischer Zusammenhang zwischen dem Zuwachs von Beschäftigten am Arbeitsort und Beschäftigten am Wohnort feststellen. Mit anderen Worten, Gemeinden mit hohen Beschäftigungszuwächsen sind nicht unbedingt auch Gemeinden mit hohen Bevölkerungszuwächsen und umgekehrt. Damit zeigt diese Auswertung auch auf, dass Arbeits- und Wohnungsmärkte eine regionale Ausdehnung aufweisen und das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort – auch über längere Distanzen – in Zukunft von hoher Bedeutung bleibt.

**Pendlerströme:
Zunahme der Verflechtungen**

Die Wohnung und der Arbeitsplatz sind für viele Menschen die zentralen Orte, die ihre Aktionsräume einschließlich der übrigen Aktivitäten wesentlich bestimmen. Nach der Pendlerrechnung NRW für das Jahr 2015 pendeln etwas mehr als die Hälfte der 8,95 Millionen Erwerbstätigen in Nordrhein-Westfalen über die Grenzen

des Wohnortes hinweg zur Arbeit. Die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten war dadurch gekennzeichnet, dass die Zahl der sogenannten Binnenpendler (Erwerbstätige mit Wohn- und Arbeitsort in derselben Gemeinde) abgenommen hat, während es zu einem Zuwachs bei den Außenpendlern gekommen ist. In der Fachdiskussion wurde zudem auf zunehmend komplexere Verflechtungsmuster hingewiesen, bei denen die Querverbindungen zwischen Umlandgemeinden signifikant an Bedeutung gewonnen haben. Der Trend zu steigenden Außenpendlerzahlen setzt sich nach den vorliegenden Daten weiter fort. Dies bedeutet für einen großen Teil der Bevölkerung eine arbeitsbezogene Regionalisierung ihrer Lebensweisen.

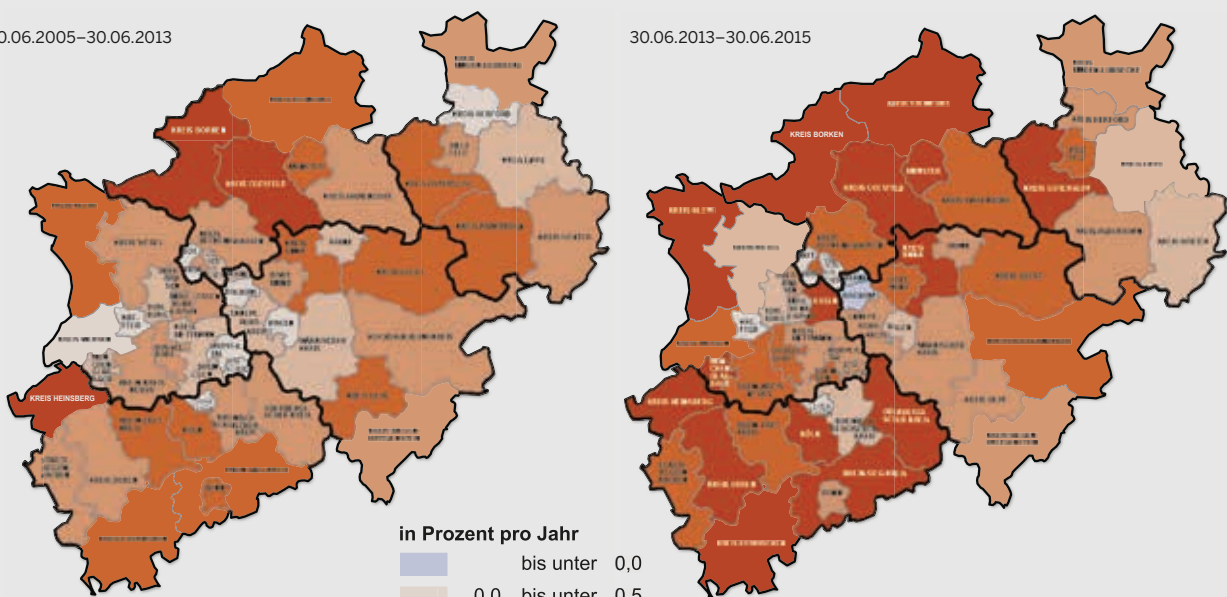
Es sind in den letzten Jahren aber auch neue Akzente bei der räumlichen Entwicklung des Pendlergeschehens zu erkennen. So hat vor allem die Zahl der Erwerbstätigen, die zwischen zwei Großstädten pendeln, zuletzt noch einmal deutlich zugenommen. Dies ist insbesondere dann zu beobachten, wenn es sich um benachbarte Städte in eher geringer Entfernung zueinander handelt (vgl. Abb. 5). Hierfür lassen sich in Nordrhein-Westfalen mehrere eindrucksvolle Beispiele im Metropolraum Rhein-Ruhr finden. Hohe absolute Zuwächse hat es etwa zwischen Köln und Bonn oder Köln und Düsseldorf gegeben, wo die Zahl der Pendler allein zwischen 2010 und 2015 um mehrere Tausend pendelnde Erwerbstätige angewachsen ist. Ebenso sind auf der Ruhrgebietsachse zwischen Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund viel mehr Pendler unterwegs als noch vor wenigen Jahren.

Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort – Mittelwert der jährlichen Veränderung

Abb. 3

30.06.2005–30.06.2013

30.06.2013–30.06.2015



in Prozent pro Jahr	
Lightest orange	bis unter 0,0
Light orange	0,0 bis unter 0,5
Orange	0,5 bis unter 1,0
Dark orange	1,0 bis unter 1,5
Red-orange	1,5 bis unter 2,0
Dark red	2,0 und mehr

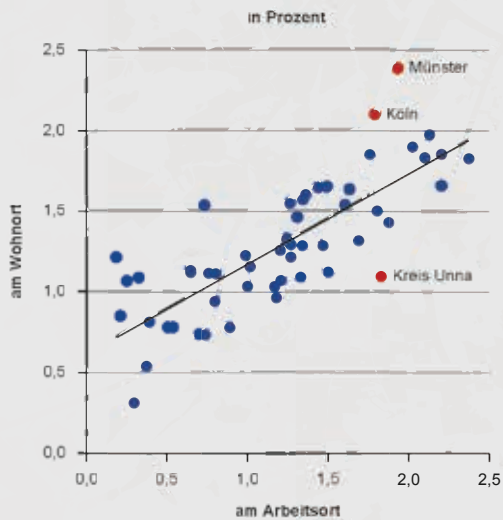
— Kreisfreie Städte und Kreise
— Regierungsbezirke

Datengrundlage: Statistik der Bundesagentur für Arbeit - Beschäftigungsstatistik; eigene Berechnungen; Geodaten-
grundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie



Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – Mittelwert der jährlichen Veränderung

am Arbeitsort und am Wohnort 30.06.2005–30.06.2015



Datengrundlage: Statistik der Bundesagentur für Arbeit – Beschäftigungsstatistik; eigene Berechnungen



“Damit zeigt diese Auswertung auch auf, dass Arbeits- und Wohnungsmärkte eine regionale Ausdehnung aufweisen und das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort in Zukunft von hoher Bedeutung bleibt.“

Weiterhin fällt der Anstieg zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf und den nahe gelegenen Großstädten Duisburg, Wuppertal, Essen und Krefeld ins Auge. Ergänzend hierzu kann festgestellt werden, dass es beim Fernpendeln zwischen weiter entfernten Großstädten zu hohen relativen Zuwächsen gekommen ist.

Neben diesem markanten Bedeutungsgewinn von horizontalen Pendlerverflechtungen zwischen den Oberzentren deutet sich ein weiteres interessantes Phänomen beim Pendeln an. In einigen Regionen fallen Beispiele auf, bei denen vermehrt ein Pendeln entgegen der Zentrenhierarchie praktiziert wird. Dies lässt sich etwa im Großraum Köln beobachten: Hier wird offenbar die besonders lebenswerte und gut erreichbare Kernstadt als Wohnort genutzt, um von dort aus zum Arbeiten in Städte und Gemeinden des näheren und weiteren Umlandes bis hinein ins Sauerland zu pendeln. Insgesamt ist festzustellen, dass das „StadtLand NRW“ immer stärker regional gelebt wird. Ansätze zur Erklärung dieses Phänomens verweisen zum einen auf eine offenkundig hohe Bindungskraft der Städte und Gemeinden als Orte des Wohnens, zum anderen auf eingeschränkte Möglichkeiten einer nahräumlichen Arbeitsplatzwahl aufgrund eines zunehmend ausdifferenzierten und qualifikationsintensiven Arbeitsmarktes.

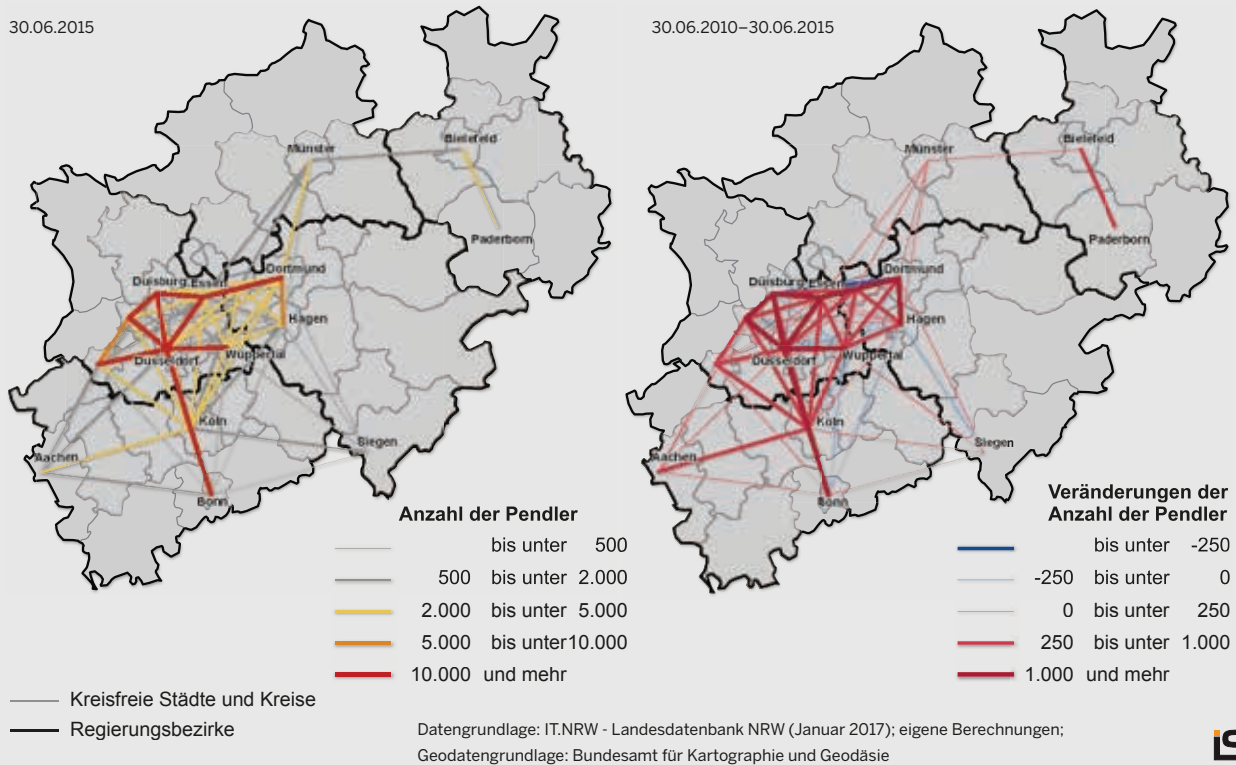
Ein Fazit – Raumentwicklung und Raumplanung in Zeiten des Wandels

Die aktuellen Trends der Raumentwicklung in Nordrhein-Westfalen sind durch eine Gleichzeitigkeit und Überlagerung von unterschiedlichen Prozessen gekennzeichnet. Die internationale Zuwanderung hat zwischenzeitlich eine solche immense Bedeutung erlangt, dass die Konsequenzen des demografischen Wandels vielerorts in den Hintergrund getreten sind. Ungeachtet hiervon sind über lange Zeiträume wirksame Veränderungen wie die Zunahme älterer Bevölkerungsgruppen weiter vorangeschritten. An die Stelle der Suburbanisierung von Wohnen und Gewerbe als dominantes Muster der Raumentwicklung ist nach mehreren Jahrzehnten eine Wiederentdeckung der Städte getreten. Doch auch dieser zeitweise eindrucksvolle Trend ist zuletzt durch ein komplexes Zusammenspiel von Konzentrations- und Dekonzentrationsprozessen auf unterschiedlichen Maßstabsebenen überlagert worden. Im Umland der wachstumsstarken Kernstädte Nordrhein-

Pendlerverflechtungen zwischen Oberzentren: 2015 und Veränderungen zwischen 2010 und 2015

30.06.2015

30.06.2010–30.06.2015



Westfalens muss in den kommenden Jahren mit einer erneut anschwellenden Zuwanderung aus den Kernen gerechnet werden. Dies gilt vornehmlich für Familienhaushalte, für die die großstädtischen Wohnungsmärkte nur bedingt finanzierbare Wohnungsangebote bereitstellen. Insbesondere ressourcenschwächere Haushalte könnten in Zukunft verstärkt Wohnstandorte im Umland nachfragen. Eine regelrechte „Armutssuburbanisierung“, wie sie in einigen europäischen Ländern verstärkt diskutiert wird, ist aber für Nordrhein-Westfalen nicht zu erwarten.

Im Hinblick auf den Handlungsbedarf, der aus den skizzierten Trends resultiert, muss berücksichtigt werden, dass insbesondere die Großstädte in Nordrhein-Westfalen einen recht unterschiedlichen Entwicklungsverlauf eingeschlagen haben. Wenn man die Jahre vor dem starken Anstieg der internationalen Zuwanderung betrachtet, machen statistische Analysen deutlich, wie sehr die Streuung vor allem bei der Bevölkerungsentwicklung zugenommen hat. Auf der einen Seite existiert eine Reihe von dynamischen Städten, die – wie bereits erwähnt – den Wachstumsdruck innerhalb der eigenen Verwaltungsgrenzen kaum bewältigen können. Daher sind stadtrregionale Wohnungsbau- und Gewerbeflächenkonzepte gefragt, um der Flächenknappheit durch eine gemeinsam getragene Gebietsentwicklung mit nachhaltigen Lösungen zu begegnen. Um unerwünschten Begleiterscheinungen entgegenzuwirken, ist es offensichtlich notwendig, die Wachstumsprozesse politisch und planerisch zu gestalten. Besonderes Augenmerk gilt hierbei den Herausforderungen, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, wertvolle Frei-

flächen zu sichern und weiter wachsende Verkehrsströme zu bewältigen. Die Koordination der Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung bleibt dabei eine Kernaufgabe der staatlichen und kommunalen Handlungsträger. Auf der anderen Seite konnten nicht alle Städte in Nordrhein-Westfalen gleichermaßen vom Reurbanisierungstrend der letzten Jahre profitieren. Bei einigen Großstädten im Strukturwandel sollte auch eine vorübergehend positive Wanderungsbilanz infolge der internationalen Zuwanderung nicht darüber hinwegtäuschen, dass weiterhin Defizite bei der eigenen Attraktivität vorhanden sind. Wenngleich schwierige Rahmenbedingungen vorherrschen, muss die Lebensqualität durch gezielte Impulse und manchmal auch ungewöhnliche Ideen gestärkt und neu entwickelt werden. Zum einen dürfte bei solchen Bemühungen – nicht zuletzt angesichts begrenzter Ressourcen – integrierten Ansätzen auf Quartiersebene weiterhin eine besondere Bedeutung zukommen. Zum anderen verspricht eine stadtrregionale Perspektive einen echten Mehrwert, da sich einzelne Maßnahmen als Teil einer übergeordneten Initiative sinnvoll ergänzen und somit eine größere Wirkung entfalten können.

Für die mit diesem Fazit angesprochenen Handlungsfelder lassen sich selbstverständlich keine pauschalen Vorgehensweisen formulieren. Sie müssen vor Ort gemeinsam von den unterschiedlichen Akteuren der Raumentwicklung erarbeitet werden. Intraregionale Zusammenarbeit und interregionaler Austausch sind bei diesen Anstrengungen ohne Frage als wertvolle Hilfestellung anzusehen.

Zentrum der Pendlerströme: Hauptbahnhof Köln.
Foto: Emanuel Bloedt, CP/COMPARTNER



Die Region planerisch und strategisch stärken.



16

Prof. Dr. Rainer Danielzyk, Leibniz-Universität Hannover,
Generalsekretär der Akademie für Raumforschung
und Landesplanung (ARL)

Seit etwa drei Jahrzehnten wird in Wissenschaft und Praxis der Stadt- und Raumentwicklung über den „Bedeutungsgewinn“ der regionalen Ebene diskutiert. Damit ist gemeint, dass aus der Perspektive räumlicher Entwicklungsstrategien und raumbezogener Planung die einzelne Kommune für viele Themen und Problemstellungen – ganz gleich ob Dorf oder Großstadt – keine angemessene Betrachtungs- und Handlungseinheit mehr ist. In fast jedem Haushalt bewegen sich die Mitglieder täglich mehrfach über Ortsgrenzen hinweg zu ihrem Arbeitsplatz, zum Einkauf, zu Freizeitaktivitäten etc. Das gilt in dünner besiedelten ländlichen Regionen ebenso wie in eng verflochtenen und dicht besiedelten städtischen Agglomerationen. Auch für Unternehmen sind die Suchräume für neue Standorte nicht an einzelne Gemeindegebiete gebunden. Es wird in der Regel ein größerer räumlicher Zusammenhang definiert – bestimmt z.B. durch verkehrliche Erreichbarkeit, Arbeits- und Absatzmärkte, Kooperationsmöglichkeiten mit Wissenschaft und Zulieferbetrieben.

Aber auch aus der Sicht der einzelnen Gebietskörperschaft wird die Zusammenarbeit mit Nachbarn zur Überwindung finanzieller Engpässe, zur Kompensation des demografischen Wandels und im Interesse differenzierter Angebote immer wichtiger. Für diese interkommunale Zusammen-

arbeit bei Infrastrukturangeboten und Daseinsvorsorge gibt es schon seit vielen Jahrzehnten Organisationsformen wie etwa Zweckverbände, die sich nicht nur im Rahmen der Wasser- und Abfallwirtschaft, sondern auch für Infrastrukturen in Bereichen wie Gesundheitswesen, (Weiter-)Bildung oder Kultur bewährt haben. Interessanter sind allerdings integrative Ansätze der interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit im Kontext der formellen Raumplanung, aber auch der kooperativen regionalen Entwicklungsstrategien. Für beide Handlungsbereiche, die im Folgenden näher vorgestellt werden sollen, haben Beispiele aus Nordrhein-Westfalen immer wieder Vorbildfunktion. Heute stellt sich allerdings mehr denn je die Frage, wie diese vielfach immer noch getrennten Perspektiven und Handlungsmuster zusammen geführt werden können. Dieses soll am Ende des Beitrags thematisiert werden.

Regionalplanung: Unverzichtbares Instrument des Interessenausgleichs

Die Regionalplanung ist Teil des rechtlich geregelten Systems der raumbezogenen und querschnittsorientierten Planung, die von der Bundesraumordnung bis zum kommunalen Bebauungsplan reicht. Der Regionalplanung gebührt besondere (politische) Aufmerksamkeit, weil sie die konkreteste Form der überörtlichen Planung ist. Durch sie sollen die widersprüchlichen und widerstreitenden Interessen der Kommunen moderiert und unterschied-

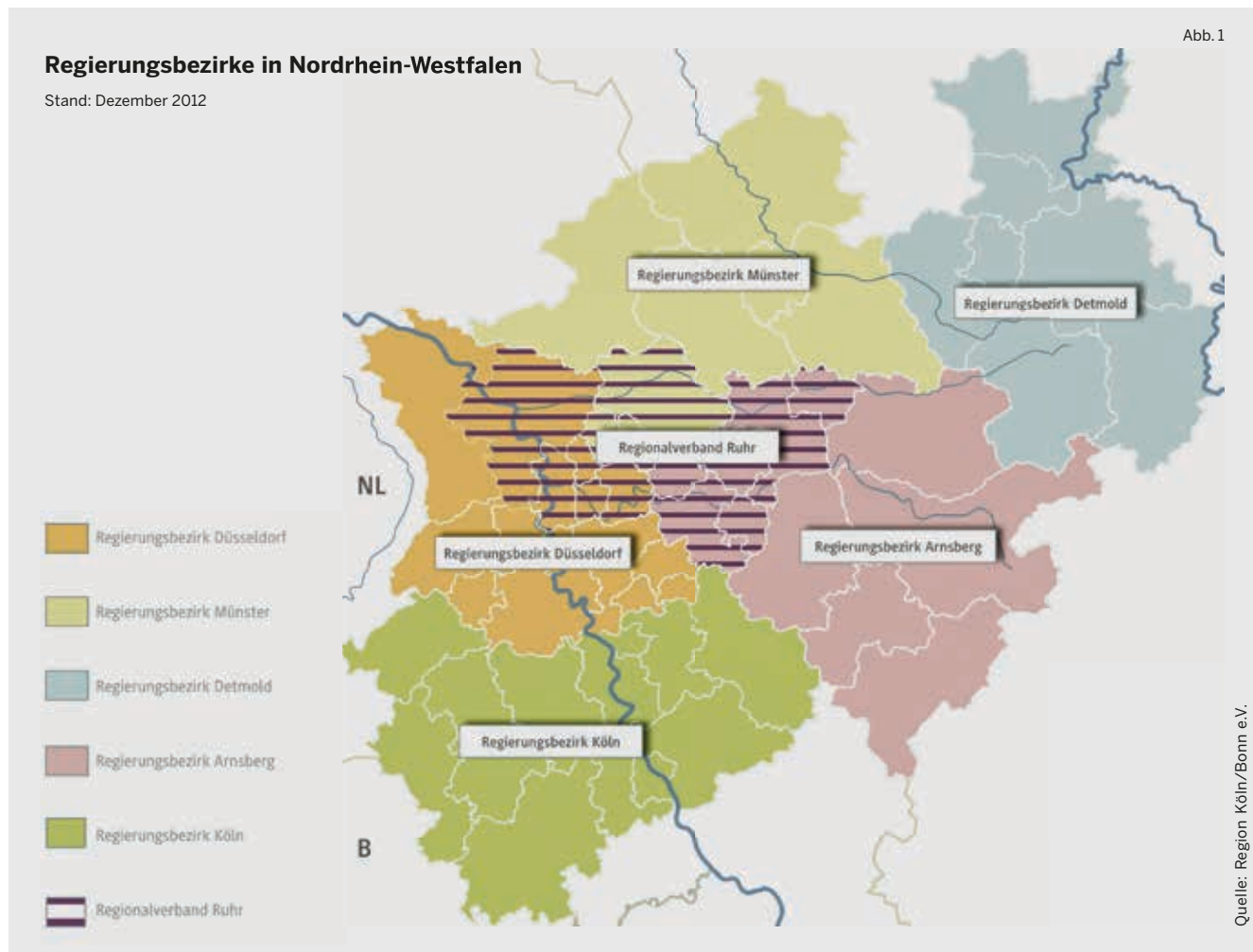


Abb. 1

liche räumliche Nutzungsansprüche mit dem Ziel einer möglichst guten Gesamtentwicklung zum Ausgleich gebracht werden. Der Bedarf hierfür ist heute zweifellos in städtischen Agglomerationen ebenso wie in vielen Teilen der ländlichen Räume gegeben.

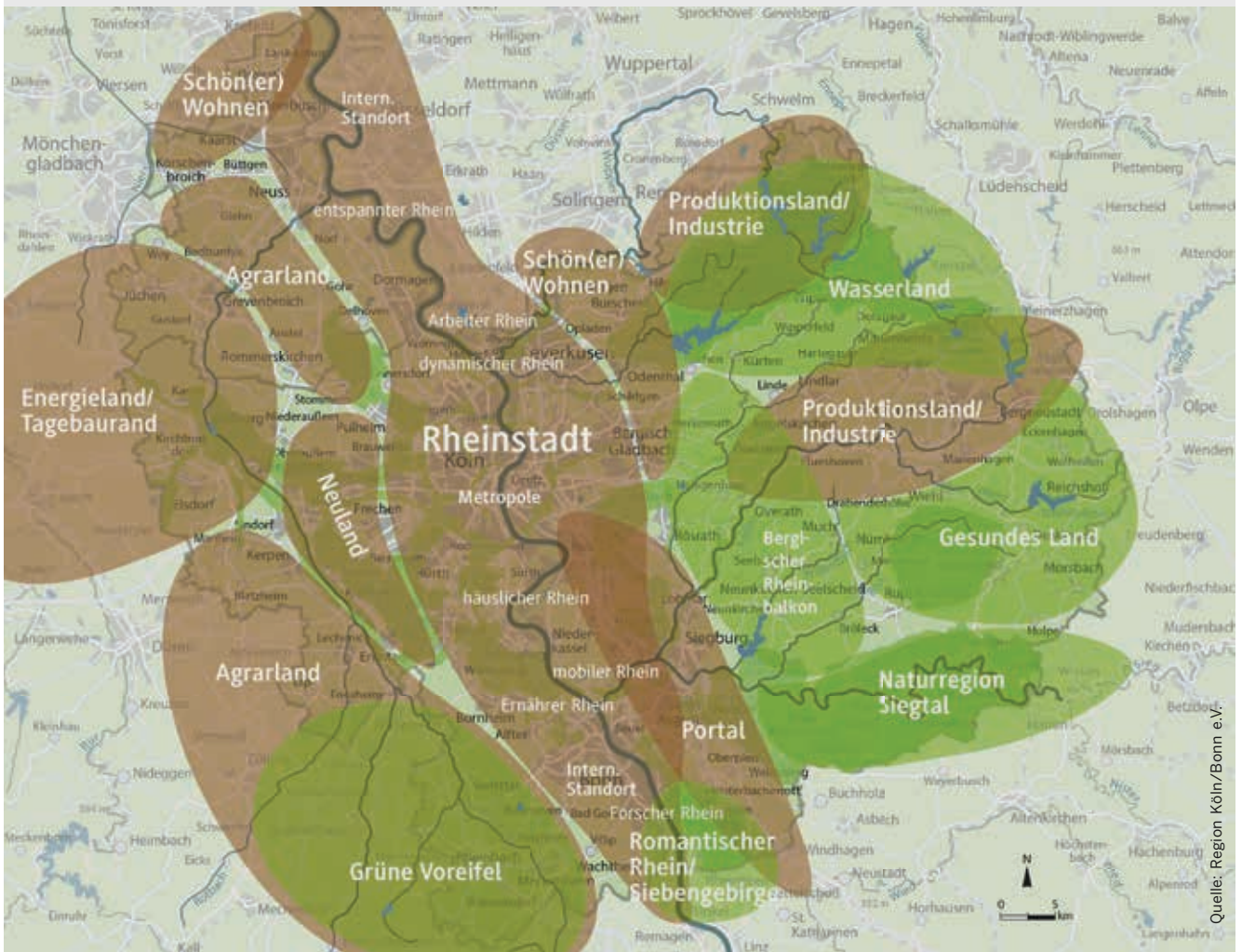
Zunächst allerdings wurde der Bedarf für eine verbindliche Regionalplanung vor dem Hintergrund nicht mehr erträglicher Lebensverhältnisse in den Industriegebieten Anfang des 20. Jahrhunderts deutlich. So kann es kaum überraschen, dass der 1920 gegründete Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR, später RVR) als die „Mutter“ aller fundierten und anspruchsvollen Regionalplanungsinitiativen in industrialisierten städtischen Agglomerationen gilt (vgl. Beitrag Tönnies u.a.). Einen „Vorläufer“ des SVR, der später nicht fortgesetzt wurde, gab es in Groß-Berlin, einen weiteren Ansatz im Mitteldeutschen Industriebezirk um Merseburg. Die Regionalplanung ist eine unverzichtbare Ebene formeller Planung, weil sie auf der Basis hervorragender Raumkenntnisse, ihres Zugangs zu vielen sektoral organisierten Datenbeständen und integrativer Perspektiven rechtlich verbindliche Entscheidungen zur

Raumnutzung treffen kann. Diesen Vorteilen stehen häufig wahrgenommene Nachteile gegenüber: Angesichts der Komplexität der Aufgabenstellung handelt es sich um lange und aufwendige Verfahren, die zudem durch eine immer stärkere „Verrechtlichung“ geprägt sind. Das erschwert gelegentlich den flexiblen Umgang mit wechselnden Herausforderungen und einen handlungsorientierten Ansatz.

Es gibt eine bisweilen verwirrende Vielfalt von Organisationsformen für die Regionalplanung in Deutschland, oft auch mehrere Varianten innerhalb eines Bundeslandes. In Nordrhein-Westfalen ist sie auf der Ebene der fünf Regierungsbezirke und des Regionalverbandes Ruhr organisiert (vgl. Abb. 1). Die politischen Beschlüsse werden in den fünf Regionalräten bzw. der Verbandsversammlung des RVR gefasst. Die aktuell wichtigen Themen der Regionalplanung sind, neben den immer relevanten Fragen der Siedlungsflächensteuerung (Wohnbau land, Gewerbegebiete), die Standortplanung für die regenerative Energieerzeugung (insbesondere Windkraft) und die Sicherung der Nahversorgung sowie anderer Infra-

Abb. 2

Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn e.V.



Mögliche Entwicklungsaufgaben und Profile der Teilräume in der Region Köln-Bonn.

Quelle: Region Köln/Bonn e.V.

strukturen der Daseinsvorsorge. Je nach Planungsregion kann es weitere spezifische Aufgabenschwerpunkte geben, z.B. den Abbau oberflächennaher Rohstoffe oder den Umgang mit größeren Schutzgebieten. Zur Entwicklung der Region trägt die Regionalplanung bislang insbesondere durch die rechtliche Sicherung von Raumnutzungsmöglichkeiten bei, z.B. bei der Ausweisung von Flächen und Trassen. Eine direkte Verknüpfung mit Umsetzungs- und Vernetzungsstrategien findet dabei bisher nur punktuell statt.

Regionalentwicklung: Strukturpolitik mit räumlicher Strategie

Ende der 1980er Jahre war Nordrhein-Westfalen Vorreiter bei der Initiierung und Konzeption von regionalen Entwicklungsstrategien in Form der sogenannten regionalisierten Strukturpolitik (z.B. Zukunftsinitiative Montanregionen bzw. Zukunftsinitiative für die Regionen Nordrhein-Westfalens). Das fand bundesweit Beachtung und Nachahmer. Die Internationale Bauausstellung Emscher Park (1989–1999) als Strukturprogramm für das nördliche Ruhrgebiet kann – trotz ihres scheinbar primär auf das Bauen verweisenden Namens – auch als Beispiel für eine sehr elaborierte Form regionalisierter Strukturpolitik mit einer eigenen Entwicklungsgesellschaft und neuen planerischen Strategien verstanden werden.

Aus den Erfahrungen mit diesen verschiedenen Ansätzen der regionalisierten Strukturpolitik ist dann Ende der 1990er Jahre der bislang immer noch bundesweit einmalige Ansatz der REGIONALEN hervorgegangen (vgl. Beitrag Austermann/Kern). Der zunächst stärker auf die Qualifizierung von Kulturlandschaften ausgerichtete Ansatz hat sich immer weiter in Richtung einer komplexen integrativen Strukturpolitik entwickelt. Diese stellt die Verbesserung der Innovationsfähigkeit einer Region, ihre Kooperationsbereitschaft (nach innen) und ihre Profilierung (nach außen) in den Mittelpunkt. Zentrale Merkmale von REGIONALEN sind etwa die Freiwilligkeit der Kooperation (inkl. des selbst gewählten Raumzuschnitts), die Realisierung des Wettbewerbsprinzips auf allen Ebenen, die Befristung einer „außeralltäglichen“ Organisation, die Konzentration auf ein Präsentationsjahr mit entsprechendem Handlungsdruck sowie die Einrichtung einer regionalen Managementeinheit (Regionalagentur).

Neben dem aus der Stadtentwicklungspolitik hervorgegangenen REGIONALE-Ansatz gibt es auch in anderen sektoralen Politikfeldern integrative Ansätze der Regionalentwicklung, vor allem im Bereich der ländlichen Entwicklung und der regionalen Wirtschafts- und Strukturpolitik (vgl. Beitrag Henze). Auch hier steht das Ziel im Vordergrund, regionale Kooperationen im Interesse der Innovationsfähigkeit und Entwicklungsdynamik von Regionen zu initiieren und zu verbessern.

Die Fülle der aus unterschiedlichen sektoralen Handlungsfeldern stammenden Ansätze und Förderprogramme birgt

“

Ausbaufähig erscheint im Handlungsfeld der Regionalentwicklung allerdings die Zusammenarbeit mit der formellen Regionalplanung. Vielfach mangelt es an systematischen Verknüpfungen, allerdings gibt es punktuelle Ansätze dazu.“

im Bereich der sogenannten informellen, netzwerkorientierten Regionalentwicklung die Gefahr in sich, dass sich immer wieder neue regionale Kooperationsformen definieren. Vielfach machen diese Ansätze keine Vorgaben, was genau unter „Region“ zu verstehen ist, welche Akteure zu beteiligen sind und um welches thematische Spektrum es gehen könnte. Das enthält Chancen der Innovation, aber auch Gefahren der Unübersichtlichkeit und der Überforderung insbesondere der kommunalen Ebene, der ja bei allen diesen Ansätzen die zentrale Rolle zukommt.

Erfreulicherweise hat sich aber in den vergangenen Jahren in Nordrhein-Westfalen eine Grundstruktur von regionalen Entwicklungsorganisationen herausgebildet, die – mal aus REGIONALEN hervorgegangen, mal aus anderen Zusammenhängen – eine gewisse Kontinuität und Professionalität in der regionalen entwicklungsstrategischen Zusammenarbeit gewährleisten. Dabei ist jede dieser Entwicklungsorganisationen ein Unikat mit individuellen Beteiligungs- und Organisationsstrukturen. Die Bedeutung dieser Strukturen ist aus der Sicht der Regionalentwicklung sehr

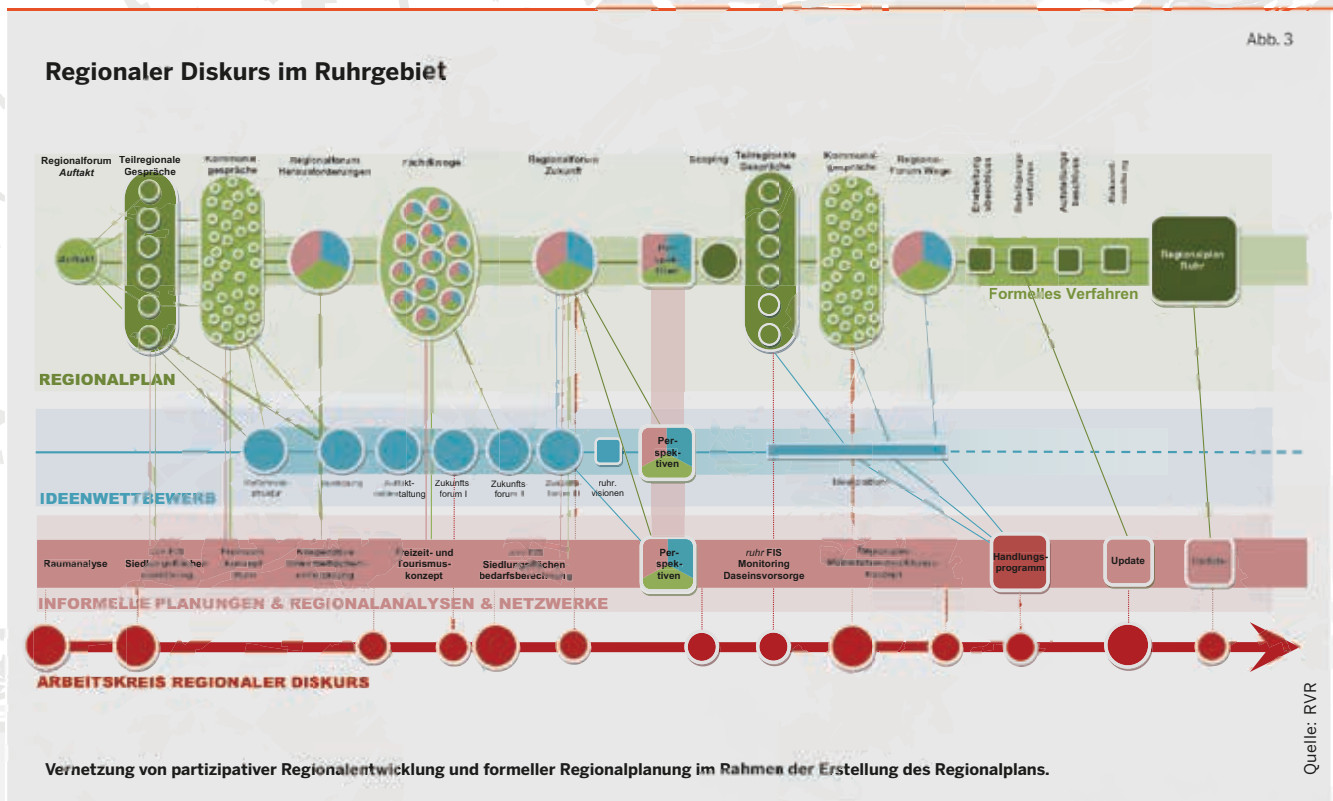
hoch einzuschätzen. Sie suchen national, wenn nicht sogar international ihresgleichen. Besonders bemerkenswert ist dabei, dass auch außerhalb der großen Agglomerationen an Rhein und Ruhr sehr engagierte und erfolgreiche regionale Kooperationen, etwa in Südwestfalen (vgl. Beitrag Winterberg/Hollstein) und Ostwestfalen-Lippe, entstanden sind. Diese haben sich schon in verschiedensten Wettbewerben behauptet und gewährleisten eine stabile Struktur regionaler Kooperation.

Bisweilen wird durchaus zu Recht beklagt, dass es inzwischen fast „zu viele“ Wettbewerbe und Förderansätze zur Entwicklung von Regionen, z.T. unabgestimmt initiiert und finanziert von EU, Bund und Land, gebe. So spielt etwa „die Region“ als Handlungsebene nicht nur für Stadtentwicklungs- und Wirtschaftsstrukturpolitik eine immer größere Rolle, sondern auch für diverse Förderansätze des Bundesforschungsministeriums und bei der Förderung ländlicher Räume. Das ist zunächst einmal nicht zu kritisieren, denn es unterstreicht nicht zuletzt auch den erkennbaren Bedeutungsgewinn der regionalen Handlungsebene. Hier eine Abstimmung zwischen Ressorts und über alle Ebenen hinweg zu erwarten, wäre naiv.

Gerade die in Nordrhein-Westfalen ausgeprägte Struktur der regionalen Entwicklungsorganisationen ist aber eine gute Grundlage, um mit der Fülle von Initiativen und Ansätzen effizient und strukturiert umzugehen. Ausbaufähig erscheint im Handlungsfeld der Regionalentwicklung allerdings die Zusammenarbeit mit der formellen Regionalplanung. Vielfach mangelt es an systematischen Verknüpfungen, allerdings gibt es punktuelle Ansätze dazu.

Ein Exkurs: Gleichwertige Lebensverhältnisse

Zentrale Leitvorstellung für Raumentwicklung und Raumplanung in Deutschland ist – neben dem Leitbild der nachhaltigen Raumentwicklung – die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Diese Leitvorstellung war über lange Zeit ein nicht hinterfragter Ausdruck des sozialstaatlichen Selbstverständnisses der Bundesrepublik Deutschland. Seit etwas über zehn Jahren gibt es dazu eine durchaus kritische Debatte: Handelt es sich dabei nicht nur um eine Fiktion, die angesichts fortschreitender teileräumlicher Ausdifferenzierungen der demografischen, ökonomischen und sozialen Entwicklungen und der begrenzten Handlungskapazität der öffentlichen Hände nur kontrafaktisch aufrecht erhalten werden kann?



Dabei werden mit der Leitvorstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in der Regel die Probleme dünn besiedelter und strukturschwacher ländlicher Räume verbunden, denen im Sinne eines sozialstaatlichen Ausgleichsauftrags Unterstützung zu gewähren sei. Das Spektrum der hierauf bezogenen einschlägigen politischen und wissenschaftlichen Diskussionen ist sehr breit: Es reicht vom „starren“ Festhalten an dieser Leitvorstellung bis hin zur Bereitschaft ihrer kompletten Aufgabe. Letzteres aus einer stark markt- und wettbewerbsorientierten Perspektive, die zudem das Argument zurückgehender öffentlicher Mittel für Ausgleichszwecke auf ihrer Seite hat.

Die Debatte kann hier nicht im Einzelnen nachvollzogen werden, zumal man ja auch noch die Diskrepanz zwischen der immer wieder erfolgenden diskursiven Bestätigung der Leitvorstellung durch politische Beschlüsse und dem entgegenstehenden konkreten Handeln einer „die Fläche“ häufig vernachlässigenden Infrastrukturpolitik untersuchen müsste. Verwiesen sei aber darauf, dass es vielfältige Versuche einer zeitgemäßen Reformulierung von räumlicher Gleichwertigkeit im Sinne räumlicher Gerechtigkeit gibt: Dabei wird weniger, wie in früheren Jahrzehnten, auf die quantitative Infrastrukturausstattung und auf Umverteilungen Wert gelegt, sondern stärker auf reale und virtuelle Erreichbarkeiten von Infrastrukturen und insbesondere auf Chancengerechtigkeit für die Individuen.

Angesichts des eher geringen Anteils strukturschwacher dünn besiedelter ländlicher Räume in NRW steht diese Diskussion hier nicht so stark im Vordergrund. Allerdings ist auf zwei andere Aspekte der Thematik hinzuweisen:

Zum einen sei gerade für Nordrhein-Westfalen darauf hingewiesen, dass die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, entgegen weit verbreiteten Vorurteilen, nicht nur in strukturschwachen ländlichen Regionen gefährdet ist, sondern vielfach auch in den benachteiligten Quartieren der Stadtregionen – was zumindest von ebenso großer politischer und sozialer Brisanz ist. Für diese Aufgabenstellung gibt es vielfältige und bewährte Handlungsansätze. Auffällig ist allerdings, wie unverbunden oftmals die städtischen und regionalen Handlungs- und Diskussionsstränge sind, obgleich es sich hier immer um Fragen der Gleichwertigkeit, räumlichen Gerechtigkeit und sozialräumlichen Kohäsion handelt.

Zum anderen gibt es eine größere Anzahl von Regionen, die sich außerhalb der dichten urbanen Agglomerationen an Rhein und Ruhr befinden. Diese sind definitiv nicht ländlich-peripher, sondern vielmehr durch mehr oder

weniger gute Verkehrslagen und insbesondere durch leistungsstarke klein- und mittelbetrieblich geprägte Strukturen (die viel zitierten „hidden champions“) gekennzeichnet. Für diesen Regionstyp gibt es bisher keinen fachlich überzeugenden Begriff. Hier sind zumeist auch andere Entwicklungsstrategien als in Stadtregionen oder ländlich-peripheren Räumen erforderlich. Verschiedene Wettbewerbe und strategische Impulse, wie etwa die REGIONALEN, haben gerade diesen Regionen die angemessene Definition eigener Entwicklungsansätze ermöglicht.

Strategische Regionalplanung:

Die Verknüpfung der Instrumente voranbringen

Abschließend sei hier nochmals darauf hingewiesen, dass es für eine bessere Verknüpfung von zu oft noch unverbundener (formeller) Regionalplanung und (kooperativer, netzwerkorientierter) Regionalentwicklung neben punktuellen Versuchen der Zusammenarbeit gerade in NRW inzwischen auch systematische Ansätze gibt. Zwei Initiativen seien an dieser Stelle ausdrücklich hervorgehoben: Zum einen der regionale Diskurs im Ruhrgebiet, der vom RVR begleitend zur Erstellung des (formellen) Regionalplans sehr breit und engagiert initiiert wurde (vgl. Beitrag Tönnies u.a.). Im Rahmen dieses regionalen Diskurses ist eine Fülle von bemerkenswerten Ideen aus der Bevölkerung wie auch aus beteiligten professionellen Planungsbüros eingebracht worden, die nun mit der Erarbeitung und Umsetzung des förmlichen Regionalplans in Verbindung zu setzen sind (vgl. Abb. 3).

Zum anderen ist auf das in der Region Köln-Bonn gegenwärtig erarbeitete sogenannte Agglomerationskonzept (vgl. Abb. 2) hinzuweisen, das als informeller und kooperativer strategischer Ansatz wichtige Arbeit auch im Hinblick auf einen neu aufzustellenden Regionalplan leistet (vgl. Beitrag Molitor).

Beide Ansätze verdienen Beachtung und Aufmerksamkeit, da sie die Chancen, aber auch die spezifischen Herausforderungen einer besseren Verknüpfung von Regionalplanung und Regionalentwicklung aufzeigen und entsprechende praktische Erfahrungen ermöglichen. Sie haben deshalb exemplarische Bedeutung für die mögliche Auflösung des grundsätzlichen Spannungsverhältnisses zwischen formeller Regionalplanung und Strategien der Regionalentwicklung. Damit könnten aus NRW heraus erneut wichtige Impulse für eine bundesweit und zum Teil international bedeutsame Debatte gesetzt werden, die seit einigen Jahren unter dem Begriff „strategische Regionalplanung“ geführt wird.



Gemeinsam Zukunft gestalten. Die REGIONALEN – Status Quo und Ausblick.

22

**Klaus Austermann, Doris Kern,
Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung**

Mit dem Format der REGIONALEN bietet das Land Nordrhein-Westfalen seit dem Jahr 2000 seinen Regionen die Möglichkeit, durch interkommunale Kooperationen und regionale Zusammenarbeit Perspektiven zu entwickeln und Zukunftsthemen umzusetzen. Das geschieht in Form von Projekten und konkreten Maßnahmen. Wesentlicher Erfolgsfaktor bei diesem bundesweit einzigartigen strukturpolitischen Instrument ist die interkommunale und fachübergreifende Zusammenarbeit.

Der Bedeutungsgewinn der Region als strategische Handlungsebene ist unstrittig. Regionale Kooperation ist heutzutage eine schlichte Notwendigkeit, wenn es darum geht, tragfähige Infrastrukturnetze und eine erfolgreiche Wirtschafts-/Umwelt- und Energiepolitik zu etablieren. Die REGIONALEN sind eines der wesentlichen gestaltenden Instrumente im Rahmen nordrhein-westfälischer Strukturförderung. Hervorgegangen aus der regionalisierten Strukturpolitik der 1990er-Jahre und der Internationalen Bauausstellung Emscher Park fanden seit dem Jahr 2000 bisher acht REGIONALEN in Nordrhein-Westfalen statt. Drei weitere werden gerade auf den Weg gebracht (vgl. Abb. 1).

Die REGIONALEN leisten einen wichtigen Beitrag für Kooperationsprojekte – sowohl zwischen Städten und Gemeinden als auch zwischen Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Das Format nimmt dabei ganz Nordrhein-Westfalen mit seinen unterschiedlichen Teilräumen in den Blick: Die großen Städte und urbanen Kerne ebenso wie die ländlichen Räume, die trotz geringerer Anziehungskraft als Wohnstandort häufig eine dynamische Wirtschaftsentwicklung aufweisen.

Regionale Labore der Profilentwicklung

Das Land bietet Unterstützung bei der strategischen Profilentwicklung einer Region an. Die Themenentwicklung ist nicht starr, sondern bewusst offen gehalten, um für die spezifischen Handlungsfelder einer Region flexibel zu sein. Ein Blick auf das thematische Spektrum der bisherigen REGIONALEN verdeutlicht die Vielfältigkeit an Interpretationen regionaler Zusammenarbeit. Während sich REGIONALEN der ersten Jahre tendenziell um bereits vorliegende Konzepte oder Schwerpunkte entwickelten, analysieren Regionen inzwischen ihre Stärken und Herausforderungen, um ihre individuellen Leitideen und Strategien aus diesen abzuleiten und in einem dynamischen Prozess weiter zu entwickeln.

REGIONALEN heben sich aufgrund ihrer Projekt- und Prozessqualität gegenüber herkömmlichen Förderansätzen ab. Sie spiegeln ein zweifaches Wettbewerbsprinzip wider: Zunächst werden die Regionen auf Grundlage eines landesweit ausgeschriebenen Wettbewerbs ausgewählt. Die im Lauf einer REGIONALE entwickelten Projektideen müssen wiederum ihren regionalen Mehrwert in der Region verdeutlichen. Die Auswahl zu fördernder Projekte erfolgt innerhalb

der Regionen nach wettbewerblichen Qualitätsmerkmalen. Schließlich werden die Aktivitäten auf einen Präsentationszeitraum hin fokussiert und sind damit befristet.

Gute Projekte müssen sich zuerst daran messen lassen, inwieweit sie substanziellen Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort entfalten. Dies kann vielfältige Themen und Maßnahmen z.B. in den Bereichen örtliche Wirtschaft, Wissenschaft, Infrastruktur, Wohnen, Umwelt oder auch Baukultur umfassen. Die dabei entstehenden Strukturen sollten über den Zeitraum einer REGIONALE hinaus Bestand haben. Viele Projekte werden als Gemeinschaftsleistungen auf der Grundlage klarer interkommunaler Prioritätensetzungen und Kooperationen entwickelt. Aus kooperativen Gesamtstrategien können neue Qualitäten entstehen, die über konventionelle Problemlösungen hinausgehen und auch neue partizipative und integrative Experimente ermöglichen. Von besonderer Bedeutung ist auch, dass sich das Land um einen integrierten und ressortübergreifenden Förderansatz bemüht, um diese neuen Projektansätze möglich zu machen.

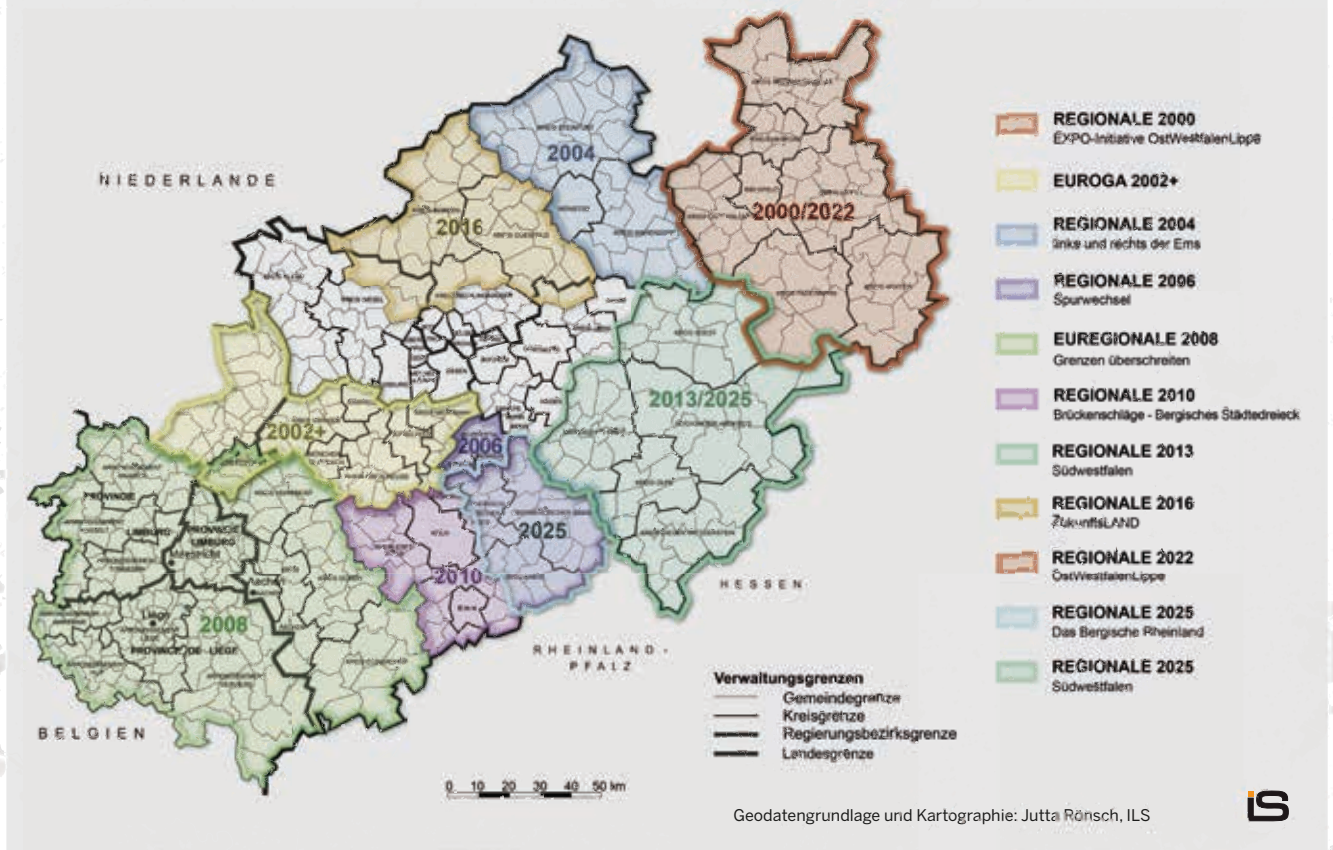
Die Kooperation von Kommunen ist eine seit langem geübte Praxis. Unter dem Eindruck wachsenden Kostendrucks bei zunehmend höheren Anforderungen an öffentliche Aufgaben gehen immer mehr Städte, Gemeinden und Kreise zu kooperativen Strukturen über. Sie suchen den Schulterschluss, um nach außen stärker auftreten zu können. Regionale Entwicklungsprozesse gehen aber weit über den Ansatz der Verwaltungsmodernisierung hinaus. Ihr „Benefit“ liegt vor allem in der Möglichkeit, in neue Richtungen zu denken und traditionelle Handlungsansätze zu überwinden. Sie stärken die Integrationsfunktion regionaler Steuerung, liefern neue Impulse für regionale Bezugsräume und professionalisieren Kooperationsformen. Grundlage ist der gegenseitige Erfahrungs- und Informationsaustausch. Voneinander lernen wie man erfolgreich gleiche oder ähnliche Probleme löst, ist eine preiswerte und schnelle Methode zur Überwindung von Schwierigkeiten. Auch das Transferieren von Innovationen in die eigene Stadt fällt dort leichter, wo man die Erfahrungen des Nachbarn nutzen kann.

Gute Beispiele für Nachhaltigkeit

Beispiele aus den jüngeren REGIONALEN machen solche gemeinsamen Entwicklungen und Erfolge sichtbar. Mit den Projekten „RegioGrün“ und „Grünes C“ der REGIONALE 2010 (vgl. Beitrag Molitor) wurden Strategien zur nachhaltigen Sicherung und Entwicklung von Freiräumen umgesetzt. Die Raumentwicklung zwischen Großstadt und suburbanem Raum wird über ein „Gerüst“ von Freiraum- und Kulturlandschaftskorridoren neu gestaltet. Definiert wurden dabei klare Übergänge zwischen Siedlung und Freiraum und von Stadtkonturen mit dem Ziel, die natürlichen Ressourcen – schutzwürdige Böden, Wälder, Flussaue, Quellbereiche und unversiegelte Freiräume – zu sichern und so schon frühzeitig einer weiteren Suburbanisierung und Bebauung entgegen zu steuern.

Die REGIONALEN 2000 bis 2025 in Nordrhein-Westfalen

Abb. 1



Im Rahmen der REGIONALE 2013 (vgl. Beitrag Winterberg/Hollstein) wurden Projekte an Flusstälern und Infrastrukturrachsen in Südwestfalen entwickelt. Die beteiligten Städte und Gemeinden haben Lösungsansätze für die Folgen der demografischen Entwicklung und den Ressourcen- und Klimaschutz entwickelt. Das Besondere dieser Konzepte war eine ressortübergreifende Gesamtstrategie, die wichtige Handlungsfelder und Zukunftsthemen behandelte und miteinander verknüpfte. Im Projekt Lenne-Schiene wurden zum Beispiel die vielerorts bestehenden kommunalen Herausforderungen in den Handlungsfeldern Stadtentwicklung, Verkehr, Gewässerrenaturierung und Tourismus von acht Kommunen entlang der Lenne in drei Landkreisen gemeinsam angegangen.

Neue Antworten auf die Frage nach Mobilität in einer ländlich geprägten Region wurden in der REGIONALE 2016 (vgl. Beitrag Schneider/Führs) im westlichen Münsterland gefunden: Ein gut vernetztes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln soll zum einen die Lebensqualität der Pendler, Schüler und älteren Menschen erhöhen, zum anderen aber auch die Fahrgastzahlen erhöhen. Auch die Qualität der Stationen, der Zu- und Abgangsmittel sowie die Fahrpreise wurden in die Gesamtbetrachtung einbezogen. Akzente hat diese REGIONALE auch für die Stärkung innerstädtischer Siedlungsbereiche gesetzt, sei es zum Beispiel durch neue Konzepte der Daseinsvorsorge oder durch den Projektauftrag „InnenLeben“ zum Umgang

mit Einfamilienhausgebieten der 1950er- bis 1970er-Jahre, ein Projekt mit exemplarischem Charakter, das durch die Landesinitiative StadtBauKultur begleitet wurde¹.

Mit diesen und ähnlichen Maßnahmen der Strukturförderung konnten die Regionen wichtige Impulse setzen. In der Folge kommt es darauf an, die begonnenen Kooperationsstrukturen fortzuführen und mit Leben zu füllen. Das Ende einer REGIONALE ist gleichzeitig ein Auftakt für die Umsetzung und Fortführung der angestoßenen Projekte als Nukleus einer langfristig tragfähigen regionalen Zusammenarbeit. Ein regionales Marketing ist dabei geeignet, einen Außenauftritt zu erzeugen, der deutlich macht, dass man innerhalb der Region auch über die einzelnen Projekte hinaus zusammen gerückt ist und die Region zu einer Marke geworden ist, die ihre Stärken besonders herausstellt.

Welche räumlichen Konstellationen sind richtig?

REGIONALEN unterstützen das Bewusstsein, dass eine regionale Betrachtung auch dabei hilft, die Potentiale und Stärken einer Region zu erkennen und weiter zu entwickeln. Die besondere Typologie von Orten und Projekten kann einen Raum – einen ursprünglichen Fluss, ein urbanes Quartier am Wasser, einen Bahnhof oder ein Stadtzentrum – zu etwas Unverwechselbarem machen, kann ein Alleinstellungsmerkmal für eine Region werden.

”

Regionale Entwicklungsprozesse gehen aber weit über den Ansatz der Verwaltungsmodernisierung hinaus. Ihr „Benefit“ liegt vor allem in der Möglichkeit, in neue Richtungen zu denken und traditionelle Handlungsansätze zu überwinden (...).“

Die Regionsbildung wird ebenso wie die erarbeiteten Themenfelder und Ziele den Städten und Gemeinden selbst überlassen. Teilweise gehen die Regionen auf administrative Grenzen oder auf bereits seit längerem eingetübte Kooperationsräume zurück. In den bestehenden Strukturen übernimmt auch häufig eine bereits etablierte regionale Institution die Federführung bei der Bewerbung. Es ist aber ebenso denkbar, dass sich Gebietskörperschaften erst im Vorfeld der REGIONALE-Bewerbung zu einer Region zusammenfinden, etwa aufgrund kultureller oder landschaftlicher Gemeinsamkeiten oder durch funktionale und wirtschaftliche Verflechtungen. Sie entwickeln nach und nach neue Strukturen und Formen der Zusammenarbeit, wie zum Beispiel zwischen dem nördlichen Ruhrgebiet und dem Münsterland im Rahmen der REGIONALE 2016.

Das Format der REGIONALEN – wie geht es weiter?

Auch in den Jahren 2022 und 2025 sollen nordrhein-westfälische Regionen die Möglichkeit haben, mithilfe von Fördermitteln des Landes eine integrierte, nachhaltige und ausbalancierte Entwicklung voranzutreiben. In einem offenen Bewerbungsverfahren wurden die Regionen des Landes aufgerufen, sich um die Durchführung einer REGIONALE zu bewerben. Nach dem Ende der Bewerbungsfrist Anfang Dezember 2016 wurden insgesamt sieben eingereichte Konzepte von einer interdisziplinär besetzten Jury ausgewertet. Deren Aufgabe war es, einen Vorschlag

für das Landeskabinett zu erarbeiten, in welchen Regionen die nächsten REGIONALEN durchgeführt werden sollen.

Das Land bekennt sich zur Fortführung der REGIONALEN

Mit der Fortführung in den Jahren 2022 und 2025 bekennt sich das Land Nordrhein-Westfalen zu den REGIONALEN und unterstützt die Regionen weiterhin in ihren innovativen Transformations- und Entwicklungsprozessen. Die erhebliche Resonanz auf die Ausschreibung des Landes zeigt einmal mehr die hohe Akzeptanz des Formats REGIONALE und das große Interesse daran im Land. Zum einen ist das Bewusstsein der Regionen für die Notwendigkeit interkommunaler Kooperation mittlerweile ausgeprägt, zum anderen dürften auch die erfolgreichen Projekt- und Prozessentwicklungen der jüngsten REGIONALEN die enormen Chancen sichtbar gemacht haben.

Die Regionen, die für die Jahre 2022 und 2025 zum Zuge gekommen sind, schlagen ein weiteres Kapitel in der Geschichte der REGIONALEN auf. Gleich drei Bewerbungen wurden als besonders geeignet angesehen, die REGIONALEN durchzuführen:

- Bergisches Rheinland mit dem Oberbergischen Kreis, Teilen des Rhein-Sieg-Kreises und dem Rheinisch-Bergischen Kreis;
- SüdWestfalen mit den Kreisen Soest, Olpe, Siegen-Wittgenstein, dem Märkischen Kreis und dem Hochsauerlandkreis;
- OstWestfalenLippe mit den Kreisen Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke und Paderborn sowie der kreisfreien Stadt Bielefeld.

Die drei Regionen haben sich mit überzeugenden Bewerbungen durchsetzen können, die konsequent interkommunal, integriert und auf einen interkommunalen Mehrwert hin konzipiert sind und beispielgebendes Potenzial für andere Regionen haben. OstWestfalenLippe wird bereits im Jahr 2022 seine Ergebnisse zur Entwicklung einer polyzentrischen Stadtlandschaft mit ihren Verflechtungen zwischen Zentren, Umland und Peripherien präsentieren. Das Bergische Rheinland will einen strategischen Prozess der räumlichen Arbeitsteilung zwischen unterschiedlich strukturierten Räumen entwickeln und diesen im Jahr 2025 dokumentieren. SüdWestfalen schließlich spitzt das Thema der Digitalisierung auf die Potenziale in allen Lebensbereichen des ländlichen Raums zu und will hierzu ebenfalls im Jahr 2025 Ergebnisse zeigen. Alle drei Regionen können sich auf eine Vielzahl von örtlichen Akteuren stützen, die am Erfolg der „Neuen REGIONALEN“ mitarbeiten werden.

¹ <https://stadtbaukultur-nrw.de/projekte/hausaufgaben-fur-die-zukunft-der-einfamilienhausgebiete-in-nordrhein-westfalen/>



**Für eine neue Balance zwischen
Großstadt und Umland.**
Der Projektaufruf StadtUmland.NRW
und seine Ziele.

26

Prof. Dr. Klaus Selle, Prof. Kunibert Wachten,
RWTH Aachen University

Bonn und Umland (Rhein-Sieg-Kreis, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Meckenheim, Rheinbach, Swisttal, Wachtberg)

Bevölkerungswachstum, Wohnungsmangel und Flächenknappheit in vielen Großstädten – Stagnation, wenn nicht Schrumpfung in manchen ihrer Umlandkommunen. Das Verhältnis zwischen Kernstädten und ihren Nachbarkommunen ist vielerorts aus der Balance geraten. Dieses Problem stellt sich nicht nur in Nordrhein-Westfalen, hier aber in besonderer Deutlichkeit. Schließlich liegen weit mehr als ein Drittel der Großstädte Deutschlands in Nordrhein-Westfalen, genauer: 29 von 76. Vielfach liegen die großen Städte hier unmittelbar nebeneinander und haben im Verlauf der letzten hundert Jahre mit den umliegenden Gemeinden eng verflochtene Agglomerationsräume gebildet. Es gibt aber ebenso die Situation der Kernstadt im eher ländlichen Umfeld mit jeweils ganz unterschiedlichen Entwicklungsdynamiken.

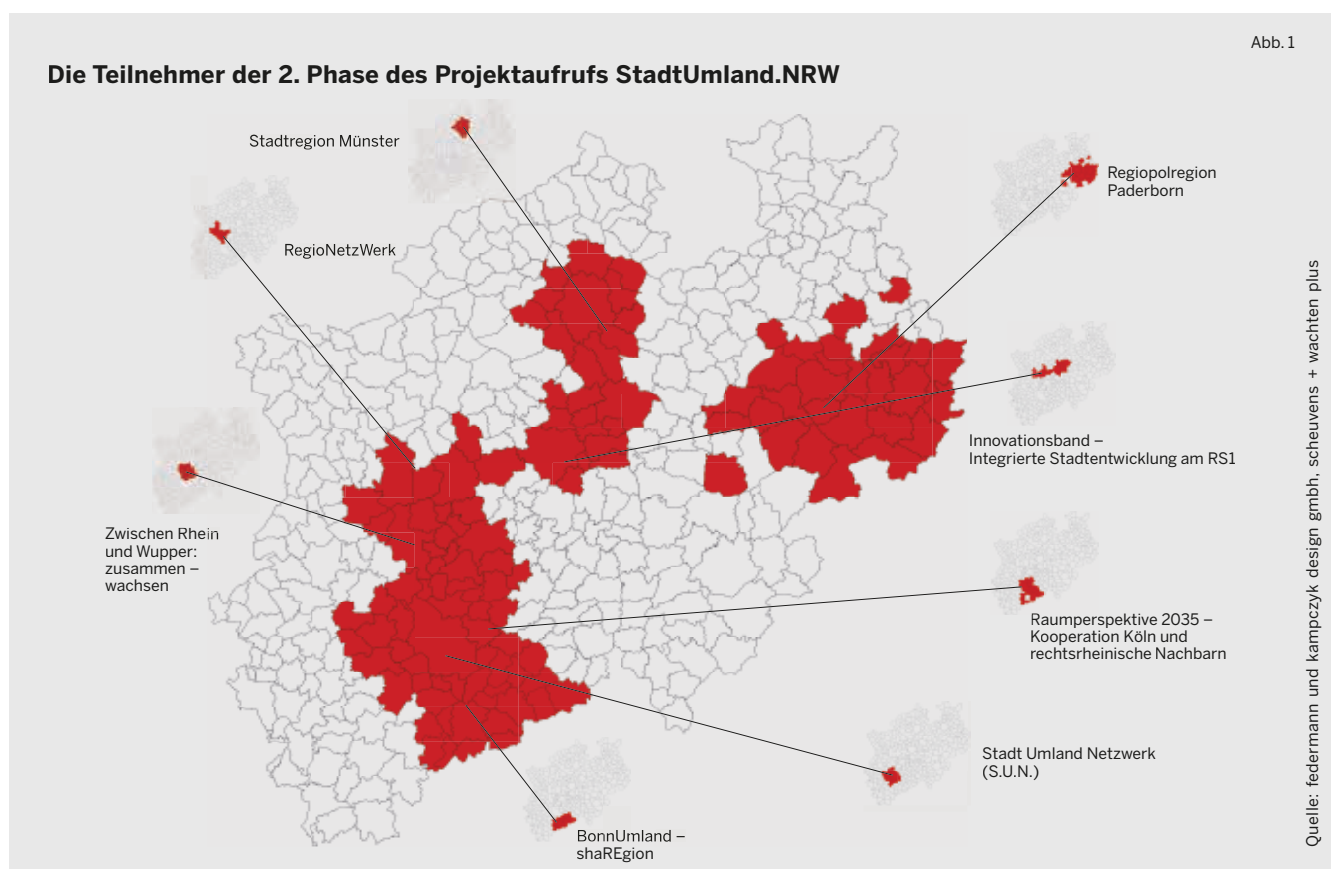
Womit ein wichtiges Stichwort angesprochen ist: Noch vor einiger Zeit wurde in nahezu allen Teilräumen eine bestenfalls stagnierende, überwiegend jedoch stark rückläufige Entwicklung prognostiziert (vgl. Beitrag Siedentop/Osterhage). Dieses Bild hat sich nun radikal verändert: Viele Großstädte verzeichnen schon heute ein deutliches Wachstum. Und die Bevölkerungsprognosen deuten darauf hin, dass die Entwicklung andauert und die betroffenen Städte vor große Herausforderungen stellen wird: In den nächsten 25 Jahren ist mit Bevölkerungszunahmen von bis zu 20 Prozent zu rechnen. Für Städte wie etwa Köln bedeutet das ein Plus von 200 000 Einwohnern. Wenn man sich verdeutlicht, dass das der Einwohnerzahl von Städten wie Mainz oder Rostock entspricht, werden die Dimensionen

erkennbar, um die es hier geht. Richtet man den Blick allerdings auf das Umland der stark wachsenden Städte wird auch deutlich, dass der Wachstumsdruck punktuell ist, denn unweit der Wachstumszentren liegen oft kleinere Städte und Gemeinden, die um den Erhalt ihrer Bevölkerungszahlen kämpfen.

Herausforderungen wie diese sind weder von den Großstädten noch von den Umlandgemeinden allein zu bewältigen. Benötigt wird ein Denken und Handeln, das in doppeltem Sinne Grenzen überwindet: Einerseits gilt es, administrative Grenzen zu überwinden und die Großstädte mit ihren Umlandgemeinden als Zusammenhang zu sehen, um den anstehenden Problemen im Verbund beikommen zu können. Und andererseits müssen auch Ressortgrenzen überschritten und durch ein integratives Verständnis von Raumentwicklung ersetzt werden. Das gilt insbesondere für den Zusammenhang von Bevölkerungs- und Siedlungsflächenentwicklung, Stadtentwicklung, Wohnraum- und Infrastrukturversorgung sowie multimodaler Mobilität.

Zukunftskonzepte für Großstädte und ihre Nachbarkommunen

Diese Situation bildet den Hintergrund für eine Initiative des Bauministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen. Mit dem Projektauftrag „StadtUmland.NRW“ vom Sommer 2016 wurde ein Prozess in Gang gesetzt, der auf eine Neujustierung der Stadt-Umland-Verhältnisse in Nordrhein-Westfalen ausgerichtet ist. Die großen Städte sollen dazu „angestiftet“ werden, gemeinsam mit ihren Nach-



bargemeinden Zukunftskonzepte zu entwickeln, mit denen auf die aktuellen Herausforderungen angemessen reagiert werden kann und die zugleich eine nachhaltig wirksame Kultur regionaler Kooperation „auf Augenhöhe“ schaffen bzw. weiter entwickeln.

Dabei ist es im Interesse des Landes, dass sich der Metropolraum Nordrhein-Westfalen als Ganzes attraktiv und leistungsstark aufstellt – was bedingt, dass den Teilräumen der gleiche Anspruch abverlangt wird. So wurden im Rahmen des Projektauftrufs unter anderem folgende Fragen aufgeworfen:

- Wie werden die Großstädte des Landes im europäischen Maßstab wettbewerbsfähig, wie lässt sich ihr Rang langfristig stabilisieren, ihre Wirtschafts- und Innovationskraft wie auch ihre soziale Kompetenz und ihr kulturelles Profil verbessern?
- Welche Lebensqualität erzeugen die großstädtischen Räume im Alltag, welchen Niederschlag finden zukünftige Erwartungen an Lebensqualität unterschiedlicher Bevölkerungs- und Altersgruppen im Quartier, in der Stadt und im Umland?
- Wie lässt sich kurzfristig wie auch auf längere Sicht eine sozial gerechte Wohnraumversorgung herstellen, die die Potenziale im regionalen Maßstab sucht und im Quartier eine zukunftssichere Umsetzung findet, welche Versorgungs- und Bildungsangebote müssen ergänzend ausgebaut und gesichert werden?
- Wie lässt sich ein verträgliches Miteinander der Nutzungs- und Flächenansprüche im räumlichen Verbund von Stadt und Umland organisieren und wie äußert sich dies in der Gestaltung der Stadtlandschaft und in den Bildern der Großstädte und ihres Umlandes?
- Welche Anforderungen sind an die Organisation der Mobilität im regionalen Umgriff zu stellen, wie lassen sich die Mobilitätsbedingungen für das Quartier, die Stadt sowie für das Umland gleichermaßen verbessern, welche Potenziale sind mit neuen Mobilitätsangeboten verbunden?

Antworten auf diese Fragen verlangen integrierte Raumentwicklungs- und Mobilitätskonzepte, die partnerschaftlich im Verbund der Großstädte mit ihrem jeweiligen Umland auf einer höheren als der bislang oft üblichen Stufe des Dialogs entwickelt werden. Und sie verlangen ein gewisses Maß an Verbindlichkeit der strategischen Konzepte, geht es doch auch darum, zukünftige öffentliche Investitionen möglichst effizient auf die von den Stadt-Umland-Verbänden erarbeiteten Strategien beziehen zu können. Daher wird ausdrücklich auch Wert darauf gelegt, dass die Zukunftskonzepte nicht nur fachlich abgesichert sind, sondern vor Ort politisch mitgetragen werden.



Allen ausgewählten Exposés ist gemein, dass sie einen Innovationsanspruch verfolgen, dass sie die Handlungsfelder räumlich-funktionaler Entwicklung integriert begreifen und neue Wege der Zusammenarbeit suchen bzw. aufzeigen (...).“

Der Projektauftrag sah für derartige Anforderungen ein nicht alltägliches Verfahren vor. In einer Art zweiphasigem Wettbewerb konnten sich Zusammenschlüsse von Großstädten und Nachbargemeinden zunächst mit einem Exposé, das über die jeweilige Ausgangslage des Stadt-Umland-Verbundes, die wesentlichen Entwicklungsziele und die beabsichtigten Arbeitsschritte regionaler Kooperation Auskunft gibt, für die Erarbeitung regionaler Zukunftskonzepte bewerben. Die auf dieser Grundlage von einer interdisziplinär und international besetzten Fachjury ausgewählten Verbände erhielten in der zweiten Phase die Chance, mit finanzieller Unterstützung des Landes und begleitet durch fachliche Berater, die Konturen der Zukunftskonzepte weiter durchzuarbeiten.

Innovative und integrierte Strategien statt „alter“ Sektoralkonzepte

Dem Projektauftrag folgten in der ersten Phase 13 Stadt-Umland-Verbände, an denen sich insgesamt 23 Großstädte, 68 Nachbarkommunen, elf Kreise und weitere Regionalakteure beteiligten. Diese gute Resonanz belegt: Die Einsicht, dass die heutigen Problemlagen der Stadt- und Regionalentwicklung kooperativen Handelns bedürfen, beginnt sich durchzusetzen. Aus dem Kreis der Bewerbungen haben acht Stadt-Umland-Verbände mit 19 Großstädten, 58 Nachbarkommunen, sechs Kreisen und weiteren Beteiligten den Sprung in die zweite Phase geschafft (vgl. Abb. 1). Darunter sind solche, die schon langjährige Erfahrungen in der regionalen Zusammenarbeit besitzen, aber auch solche, die sich erst auf den Weg machen. Die Fachjury hat also bei der Auswahl nicht nur gute Routine und hohe Professionalität, sondern auch große Ambitionen und hohe Ansprüche gewürdigt und die höchst unterschiedlichen Ausgangslagen und Handlungsbedingungen respektiert. Allen ausgewählten Exposés ist gemein, dass sie einen Innovationsanspruch verfolgen, dass sie die Handlungsfelder räumlich-funktionaler Entwicklung integriert begreifen und neue Wege der Zusammenarbeit suchen bzw. aufzeigen, wie das RegioNetzwerk (vgl. Abb. 2).

Nicht in die zweite Runde aufgenommen wurden hingegen Bewerbungen, die lediglich einzelne, isolierte Projektideen und keine Verknüpfungen zwischen den Handlungsfeldern aufgezeigt haben. Zudem lagen einige Bewerbungen weit hinter dem Anspruch des Projektauftrags zurück, da sie lediglich „alte Konzepte“ in neuem Gewand präsentierten oder aber nicht erkennen ließen, wie aus ersten Ideen ein Konzept werden könnte, das Chancen auf Umsetzung durch einen funktionsfähigen Stadt-Umland-Verbund hat. Zu hoffen ist, dass auch in diesen Regionen und in denen, die noch nicht auf den Aufruf reagierten, die Botschaft des Landes gehört wurde und über kurz oder lang aus eigenem Antrieb Stadt-Umland-Kooperationen entstehen.

„Wir haben schon viel von einander gelernt“

Aber auch die ausgewählten Verbünde tun sich nicht leicht, den Anspruch des Projektauftrags in allen Facetten einzulösen. Denn die Zeit bis zur Abgabe der Zukunftskonzepte im April 2017 war knapp. Das gilt insbesondere für die Auseinandersetzung mit problematischen Handlungsfeldern. So zeigt sich etwa, dass die Frage der Wohnungsversorgung mit geförderten Wohnungen im Geschossbau in den Umlandgemeinden nach wie vor große Vorbehalte hervorruft. Besonders problematisch ist auch die Tatsache, dass es in einigen Stadt-Umland-Verbänden nur private Einzelakteure auf dem Wohnungsmarkt gibt und keine leistungsfähigen kommunalen oder gemeinnützigen Gesellschaften als tatkräftige Kooperationspartner bereit stehen.

Im Mai 2017 ist die Fachjury erneut zusammen getreten, um sich eine Meinung darüber zu bilden, welche Konzepte den Ansprüchen des Aufrufs am ehesten gerecht werden und als Orientierung für andere Stadt-Umland-Verbünde in der inhaltlichen und strategischen Ausrichtung oder in der Prozessgestaltung und den Kooperationsformen dienen können. Selbstverständlich war nicht zu erwarten, dass binnen weniger Monate inhaltlich ausgefeilte, zukunftsgerichtete, im Konsens erarbeitete und von allen Partnern politisch legitimierte Konzepte regionaler Entwicklung erstellt oder gar abgeschlossen werden konnten. Schließlich war und ist die Intention des Landes vor allem darauf gerichtet, Anstoß und Anschubhilfe zu geben, um die Einsicht in die langfristigen Vorteile kooperativen Handelns im Stadt-Umland-Verbund zu stärken. Die eigentliche Arbeit wird in der Folgezeit des Projektauftrags und der abschließenden Juryentscheidung zu leisten sein.

Schon heute aber ist die Wirkung des Projektauftrags „StadtUmland.NRW“ nicht zu unterschätzen. Er stößt auf großes Interesse in der Fachwelt und in der Politik. Und er hat bereits einiges bei denen, die sich in neuen bzw. bereits erprobten Verbänden zusammen gefunden haben, bewirkt. Das wird durch einen Satz deutlich, den man in den Gesprächen mit den verschiedenen Teams oft hören konnte: „Wir haben schon viel voneinander gelernt“.



Abb. 2

Quelle: RegioNetzWerk, eigene Bearbeitung

StadtUmland.NRW – die Ergebnisse des Wettbewerbs

Klaus Austermann, Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung

Mit der Initiative StadtUmland.NRW wollte das Land Nordrhein-Westfalen die Großstädte des Landes und ihre Nachbarkommunen anregen, partnerschaftlich und arbeitsteilig Entwicklungskonzepte für eine nachhaltige Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung zu erarbeiten. Am 10. Mai 2017 hat eine fachübergreifend besetzte Jury die besonders vorbildlichen Zukunftskonzepte ausgezeichnet. 19 Großstädte, mittlerweile 82 Nachbarkommunen, fünf Landkreise sowie 46 Kooperationspartner wie Nahverkehrsträger oder regionale Entwicklungsorganisationen haben interkommunale Lösungen für die städtebaulichen und verkehrspolitischen Herausforderungen in den Ballungsräumen erarbeitet. Die Fachjury lobte die große Resonanz und das hohe Niveau der eingereichten Konzepte. Bei der Ausarbeitung der Konzepte wurden die Verbünde mit jeweils 200 000 Euro vom Stadtentwicklungsministerium unterstützt.

Die Jury würdigte die Qualität und den Innovationsgehalt aller acht eingereichten Zukunftskonzepte, da sie allesamt

- integrierte Planungsansätze anstatt sektoraler Betrachtungen in den Blick nehmen,
- neue Stadt-Umland-Kooperationen auf Augenhöhe etablieren,
- Umlandgemeinden zur Verantwortungsübernahme bewegen,
- durch interkommunale Strategien neue Kräfte frei setzen und
- sich jeweils in der zweiten Phase des Verfahrens erheblich weiterentwickeln konnten.

Die acht eingereichten Beiträge der Stadt-Umland-Verbünde spiegeln unterschiedliche Ausgangssituationen und Herangehensweisen wider. Zwei der acht Konzepte zeigen, wie wichtig die Verknüpfung der Schwerpunktthemen Siedlungsentwicklung und Mobilität und wie wichtig die Frage nach Ausgleichsmechanismen ist (z.B. Stadtregion Münster, BonnUmland - shaREgion). Die anderen sechs Konzepte weisen verschiedene Raumtypen/Siedlungsstrukturen auf und reagieren darauf mit differenzierten Konzepten. Aus diesen werden nochmal drei Konzepte hervorgehoben, weil sie sich – aus unterschiedlichen Gründen – durch einen besonderen Vorbildcharakter für Nordrhein-Westfalen auszeichnen.

Drei Konzepte mit besonderem Vorbildcharakter, die im Ganzen innovativ und integriert angelegt sind:

- das „RegioNetzWerk“ mit Düsseldorf (Projektträger), Duisburg, Krefeld, Meerbusch, Ratingen und dem Kreis Mettmann,
- das „Stadt Umland Netzwerk (S.U.N.)“ mit Köln, Dormagen, Rommerskirchen sowie allen Kommunen im Rhein-Erft-Kreis, der als Projektträger fungiert,
- die Initiative „Zwischen Rhein und Wupper“ mit den Bergischen Städten Solingen, Wuppertal und Remscheid als Projektträgern sowie Leverkusen, Düsseldorf, Burscheid, Hückeswagen, Wermelskirchen und den Kommunen des Kreises Mettmann.

Drei Konzepte mit Vorbildcharakter, die in Teilen integrierte und innovative Ansätze aufweisen:

- die „Regiopolregion Paderborn“ mit Paderborn

(Projektträger) und den Umlandgemeinden Bad Driburg, Bad Lippspringe, Bad Wünnenberg, Barntrup, Beverungen, Borchen, Borgentreich, Brakel, Büren, Delbrück, Detmold, Erwitte, Geseke, Hövelhof, Höxter, Lichtenau, Lippstadt, Marienmünster, Marsberg, Nieheim, Salzkotten, Schlangen, Steinheim, Verl, Willebadessen, Warburg, Warstein,

- das „Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS1“ mit Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Mülheim an der Ruhr, Bergkamen, Kamen, Unna, dem Kreis Unna und dem Regionalverband Ruhr (RVR) (Projektträger),
- die „Raumperspektive 2035 – Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ mit Bergisch Gladbach (Projektträger), Köln, Leverkusen, Niederkassel, Rösrath, Troisdorf sowie Rheinisch-Bergischer Kreis und Rhein-Sieg-Kreis.

Zwei Konzepte mit guten Ansätzen der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung, die eine weitere integrierte Verknüpfung und Ausarbeitung fortentwickeln sollten:

- „Stadtregion Münster“ mit Münster (Projektträger) und den Umlandgemeinden Greven, Ostbevern, Telgte, Everswinkel, Sendenhorst, Drensteinfurt, Ascheberg, Senden, Nottuln, Havixbeck, Altenberge,

- die „BonnUmland – shaREgion“ mit Bonn (Projektträger), den Umlandgemeinden Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Königswinter, Meckenheim, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg, Swisttal, Troisdorf, Wachtberg und dem Rhein-Sieg-Kreis.

Die Fachjury regt gegenüber der Landesregierung an, alle Verbünde zu einem weiteren Dialog einzuladen und auf ihrem weiteren Weg zu fördern, wobei eine Förderung des Landes mit Forderungen an die Stadt-Umland-Verbünde gekoppelt sein sollte. Nach Auffassung der Jury sollten „wirkungsmächtige“ Maßnahmen angestrebt werden, die nicht nur finanzieller Art sein müssen, um die Verbünde weiterhin zu unterstützen. Die Art der Zusammenarbeit innerhalb der Verbünde ist, so die Argumentation der Jury, eine rechtlich nicht institutionalisierte, freiwillige Arbeit. Die Ergebnisse der Initiative zeigten aber das große Interesse von Seiten der Kommunen, sich dieser Aufgabe zu stellen. Die Jury legt der neuen Landesregierung nahe, die angestoßenen Prozesse weiter zu fördern und weiter zu unterstützen. Die Konzepte könnten auch als Vorbild dienen für einen integrierten Einsatz der Förderinstrumente: im Infrastrukturbereich, bei der Städtebau- und der Wohnraumförderung sowie bei den Förderangeboten im Bereich Mobilität.



Der Radschnellweg RS1 als Innovationsband für integrierte Stadtentwicklung. Foto: Peter Obenaus, P3 Agentur/Total Real



Engpassfaktor Wohnbauland. Mut zu interkommunalem Flächenmanagement.

32

**Ulrich Burmeister, Reiner Daams, Dr. Jan Hogen,
Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung**

In nahezu allen Regionen des Landes Nordrhein-Westfalen steigt derzeit die Wohnungsnachfrage. Hierfür sind unterschiedliche Faktoren verantwortlich: Zum einen wird die Bevölkerungszahl in Nordrhein-Westfalen in den nächsten Jahren noch weiter steigen. Das ist seit den Bevölkerungsvorausberechnungen von IT.NRW von Anfang 2015 bekannt. Zum anderen wächst die Wohnungsnachfrage auch durch die weiter zunehmende Verkleinerung und die damit verbundene wachsende Zahl der Haushalte.

Um dieser Nachfrage gerecht zu werden und um geflüchtete Menschen, die seit 2015 nach Nordrhein-Westfalen gekommen sind und weiterhin noch kommen werden, mit Wohnraum versorgen zu können, ist bis zum Jahr 2020 der Neubau von jährlich rund 80 000 Wohnungen erforderlich. Dieser Neubaubedarf besteht zwar in der gesamten Breite der Wohnungsmarktsegmente, eine deutliche Verstärkung des sozialen Wohnungsbaus ist aber besonders vorrangig. Mit der Wohnungsbauoffensive NRW hat das nordrhein-westfälische Bauministerium auf diesen Bedarf reagiert. Neben Unterstützungsmaßnahmen zur Wohnbaulandmobilisierung steht die Verbesserung der Förderangebote in der sozialen Wohnraumförderung sowohl in der Neubauförderung als auch bei der Leerstandsmobilisierung und Bestandsaufwertung im Mittelpunkt.

Regionalkonferenzen: Wie steuert man die Entwicklung auf stadtregionaler Ebene?

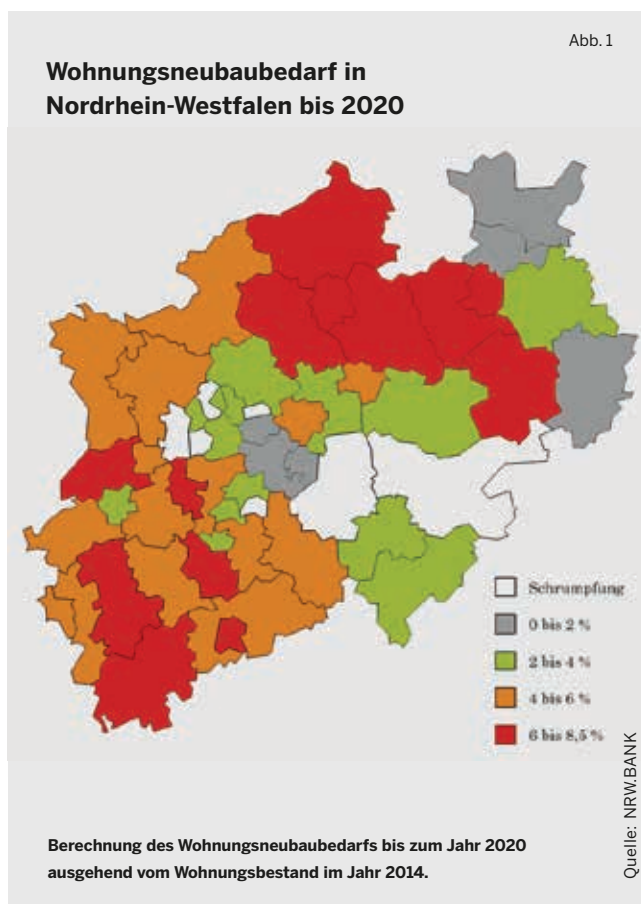
Es hat sich schnell gezeigt, dass eine wesentliche Herausforderung in der Mobilisierung von Flächen für die Wohnbebauung liegt. Die Baulandbereitstellung als zentrale Voraussetzung liegt in den Händen der Kommunen. Immer deutlicher wird jedoch, dass das Siedlungswachstum in einigen Ballungszentren nicht an der jeweiligen Stadtgrenze endet und Siedlungsentwicklung daher mit Verkehrs-, Infrastruktur- und Freiraumentwicklung zusammengedacht werden muss. Eine regional abgestimmte integrierte Raumentwicklung ist unabdingbar.

Um hier eine besondere Dringlichkeit zu verdeutlichen, hat das Bau- und Stadtentwicklungsministerium im Rahmen seiner „Wohnungsbauoffensive NRW“ gemeinsam mit allen Akteuren der Landes-, Regional- und Kommunalplanung in den Jahren 2016 und 2017 Regionalveranstaltungen in den sechs am stärksten von Bevölkerungszuwachs betroffenen Regionen Nordrhein-Westfalens durchgeführt. Es bestätigte sich durchgehend, dass der Mangel an geeigneten Bauflächen in Verbindung mit der fehlenden allgemeinen Dämpfung der Bodenpreisentwicklung derzeit das größte Hemmnis für den sozialgerechten Wohnungsneubau ist. Die im Rahmen der sechs Regionalkonferenzen aufgezeigten modellhaften Projekte gelungener Baulandmobilisierung in einzelnen Kommunen, aber mit z.T. regionaler Relevanz, verdeutlichten die Komplexität der Aufgabe. Diese offenbart sich insbesondere bei der Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen – einerseits unumgänglich und ökologisch sinnvoll, andererseits verbunden mit

zahlreichen Mobilisierungshürden. Themen, die angesprochen wurden, waren u.a. die Bestimmung und der Ausgleich von Eigentümer- und Allgemeinwohlintereessen, die individuelle Mitwirkungsbereitschaft bzw. Handlungsfähigkeit der jeweiligen Eigentümer, die Überwindung von technischen und planerischen Entwicklungshemmnissen, die Beantwortung von Finanzierungsfragen und nicht zuletzt die vielerorts mangelnde personelle Ausstattung der Kommunen für die Planung und Umsetzung größerer Projekte.

Viele Innenentwicklungsprojekte, insbesondere bei der Wiedernutzung von Brachflächen, lassen auch Entwicklungshemmnisse aufgrund von Bestandsbauten (und ihrer unklaren Weiterverwendung) oder aufgrund von Bodenbelastungsrisiken am Standort erkennen. Auch ergeben sich vermehrt Zielkonflikte aus den stadtplanerischen Aufgaben zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Genannt wurden hier u.a. die Anforderungen des planerisch-raumbezogenen Immissionsschutzes an die Überwachung und Verbesserung der Luftqualität, an die Lärmbelastung und die Beachtung von Störfallrisiken. Weitere auf lokaler wie auch regionaler Ebene zu bewältigende Herausforderungen ergeben sich aus der notwendigen Einbindung in bestehende technische und verkehrliche Infrastrukturnetze und deren bedarfsgerechten Ausbau.

Die Regionalkonferenzen verdeutlichten eindringlich, dass die Schaffung neuen Baulands und die Aktivierung vorhandenen Baulands nur durch eine konsequente Nutzung



aller kommunalen Handlungsspielräume, insbesondere des Bodenrechts, möglich ist. Die Anwendung des vorhandenen planungs- und bodenrechtlichen Instrumentariums ist für eine qualitative Innenentwicklung und maßvolle Verdichtung nahezu unerlässlich. Um kommunale Verfügungsrechte über Potenzialflächen zu sichern und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen, ist die gesamte Bandbreite der eher kooperativ bis hin zu eher hoheitlich ausgeprägten Instrumenten einzusetzen (z.B. Städtebauliche Verträge, der Erlass von Baugeboten, die Ausübung von Vorkaufsrechten oder die Anwendung des weitreichenden Entwicklungsrechts). Als Voraussetzung für ein solch konsequentes Vorgehen wird einerseits eine selbstbewusste aber gleichzeitig dialogbereite Politik, andererseits eine handlungs- und kooperationsfähige öffentliche Verwaltung mit adäquaten fachpersonellen Ressourcen hervorgehoben.



Interkommunale und integrierte Entwicklungskonzepte

Zu den vom Mangel an Bauland am stärksten betroffenen Teilräumen in Nordrhein-Westfalen gehören die Städte Köln, Düsseldorf, Bonn, Münster mit ihrem jeweiligen Umland und mit Abstrichen auch Bielefeld und Dortmund/Essen. Diese Städte wachsen im Prinzip über ihre Grenzen hinaus und müssen eine „Kooperation auf Augenhöhe“ mit ihren Nachbarn entwickeln. Offensichtlich ist, dass auf überörtlicher Ebene nur Konzepte zielführend sein können, die über eine sektorale Zusammenarbeit in der Wohnungspolitik deutlich hinausgehen und integrierte Lösungen für die Bereiche Siedlungsentwicklung, Verkehrsinfrastruktur, Mobilität und Freiraum (unter Benennung jeweils konkreter Standorte) erarbeiten. Dies muss eng einhergehen mit einer entsprechend flexiblen und bedarfsorientierten Regionalplanung.

Die sechs Regionalkonferenzen in Nordrhein-Westfalen haben die Notwendigkeit einer strategischen Steuerung der Flächenentwicklung auf regionaler und kommunaler Ebene untermauert. Deutlich wurde allerdings, dass der Grad der gewünschten regionalen Vernetzung je nach Region unterschiedlich ausgeprägt ist.

- Im Köln-Bonner Raum kann von einem regelrechten „Überschwappereffekt“ gesprochen werden. Es besteht kein Zweifel, dass die Stadt Köln in den nächsten Jahren nicht in der Lage sein wird, den nachgefragten Wohnungsbau auf ihrem Stadtgebiet zu realisieren. Hier wird es neue Angebote in Form von Siedlungserweiterungen im Umland und durch die Aktivierung von Innenentwicklungspotentialen in den Städten der Region geben müssen. Die Ertüchtigung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (S-Bahn) sind notwendige Voraussetzungen für eine attraktive und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung.
- Im oberzentralen Einzugsbereich von Düsseldorf ist bereits anhand einvernehmlich entwickelter qualitativer Bewertungskriterien und in Kooperation zwischen den Kommunen und der Regionalplanungsbehörde eine Vielzahl von

konkreten Wohnstandorten identifiziert worden, die zu einer Entlastung des Wohnungsmarktes Düsseldorf beitragen können und daher über die originären kommunalen Bedarfe hinaus regionalplanerisch gesichert werden sollen. Die Entwicklung des Standortes Duisburg-Wedau ist von der Größe und Lage ein hervorragendes Beispiel für eine Kooperation von Nachbarkommunen zum gegenseitigen Nutzen (vgl. Beitrag Lennertz).

- Auch in Regionen wie Ostwestfalen-Lippe, Münsterland und dem Ruhrgebiet wächst die Bereitschaft zur regionalen Kooperation. Sie ist in unterschiedlicher Intensität ausgeprägt, da den kommunalen Akteuren eine ausreichende Wohnbaulandmobilisierung innerhalb der Gemeindegrenzen häufig noch möglich erscheint.

Städtebau und Infrastruktur gehören zusammen

In den Stadtumland-Gemeinden wird die steigende Nachfrage nach Wohnbauland nicht so sehr als Problem, sondern vielerorts auch als Chance gesehen. Zentrale Versorgungsstrukturen können dabei gestärkt und vorhandene Infrastrukturen besser ausgelastet werden. Eine maßvolle Verdichtung in Siedlungsgebieten, die bisher durch den Bautypus Eigenheim dominiert werden, kann dazu beitragen, dass sozial, funktional und städtebaulich homogene Gebiete besser durchmischt und damit nachfragegerechter, stabiler und zukunftsfähiger werden. Angebote des sozialen Wohnungsbaus und Sonderwohnformen sind in ländlichen Räumen häufig keine Tabus mehr. Die Ausdehnung urbaner Wohnformen in das Umland der Städte in Form einer maßvollen Mehrgeschossigkeit kann bei Maßstabswahrung, attraktivem Wohnumfeld und wohnortnaher Infrastruktur mitunter auch Stadtumlandlagen und den eher ländlich geprägten Raum aufwerten.

Bei allen Rufen nach Entwicklung und Verdichtung muss die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden im Fokus bleiben. Dazu gehört besonders die Ausstattung mit quali-



**Neuer Wohnraum entsteht:
Bautätigkeiten auf dem
Clouth-Gelände in Köln.**

Foto: moderne stadt,
Gesellschaft zur Förderung
des Städtebaus und der
Gemeindeentwicklung mbH, Köln

- die Finanzierungsangebote der NRW.BANK und
- ergänzende operative Hilfestellungen der Landesgesellschaften differenzieren.

Zur Überwindung von Entwicklungshemmnissen soll der seit 2014 im Regelbetrieb arbeitende Flächenpool.NRW beitragen. Sein Ziel ist es, eine kooperative Flächenaktivierung durch Eigentümer und Kommune auf Basis von Strategieentwicklung, ersten Nutzungskonzepten sowie Kosten- und Machbarkeitsanalysen anzustoßen. Im Rahmen des Bahnflächenpools NRW verantwortet die Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW mbH (BEG NRW) die Schaffung einer konkreten Perspektive für sämtliche nicht mehr benötigten Liegenschaften der Bahn in 240 Städten und Gemeinden des Landes.

NRW.URBAN bietet gleich zwei neue Instrumente für eine erleichterte Flächenmobilisierung an. Das neue und für Kommunen kostenlose Unterstützungsangebot „Standortcheck Wohnen“ dient in Bedarfsregionen im Sinne einer schnellen Machbarkeitsstudie der Prüfung und Aufklärung der Flächenverfügbarkeit, einer ersten Bestandserfassung und der planerischen Grundlagenermittlung für konkrete Wohnbaulandpotenziale. Zugleich bietet die neue Gesellschaft „NRW.URBAN Kommunale Entwicklung“ (NRW.URBAN KE) mit dem Instrument „Kooperative Baulandentwicklung“ den Kommunen die Möglichkeit, als Mitgesellschafter Grundstücke für den kommunalen sozialen Wohnungsbau zu entwickeln. Statt mit eigenen Personalressourcen können Kommunen und kommunale Gesellschaften so auf das Know-how eines treuhänderischen Entwicklungsträgers zurückgreifen und in Bedarfsregionen Bauland entwickeln lassen, das dann auch für den geförderten Wohnungsbau zur Verfügung gestellt wird. Die NRW.URBAN KE übernimmt als Treuhänder für die Kommunen Erwerb, Entwicklung und Vermarktung der Grundstücke und nutzt hierzu besonders attraktive Finanzierungen der NRW.BANK.

Mit unterschiedlichen Förderprogrammen versucht das Land, Antworten auf die vielerorts besonders relevanten Finanzierungsfragen zu geben. So können z.B. Darlehen für die Standortaufbereitung im Rahmen der Wohnbauförderung gewährt werden. Städtebauförderung und EFRE ermöglichen eine Zuschussförderung für unrentierliche Kosten der Brachflächenreaktivierung. In geeigneten Fällen ist auch der Stadtentwicklungskredit der NRW.BANK im Rahmen der Brachflächenentwicklung einsetzbar.

Eine kooperative und sozial gerechte Baulandentwicklung im Innenbereich ist immer auch mit der Bewältigung von Interessenkonflikten verbunden. Ob die Wohnungsbauförderung NRW wirkt, wird nicht zuletzt davon abhängen, ob Kommunen sich in der Baulandfrage als handlungsfähig, kooperationswillig und konfliktbereit erweisen.

tativ hochwertigen Freiräumen („Urbanes Grün“) und die Wahrung der Baukultur in gewachsenen Siedlungsbereichen (z.B. Bestandserhaltung, Denkmalpflege, Erhalt identitätsschaffender Gebäude, partizipative Prozesse). Erforderlich sind somit überzeugende und transparente Strategien zur Weiterentwicklung und Neuentwicklung von sozial, funktional und kulturell vielfältigen Stadt- und Ortsteilen – auch jenseits der Grenzen der Ballungszentren.

Eine wichtige Rolle bei der Realisierung von neuen Wohnstandorten wird die Anbindung an vorhandene Haltepunkte des öffentlichen und insbesondere schienengebundenen Personennahverkehrs spielen, sowie der ergänzende Ausbau von Schienenstrecken (S-Bahn, Stadtbahn) und Rad(schnell)verkehrsnetzen. In allen Regionen des Landes ist die Erkenntnis gewachsen, dass ein Wachstum der Wohnbevölkerung nicht mit einem weiteren Wachstum des Autoverkehrs verbunden sein darf (vgl. Beitrag Unger-Azadi u.a.).

Unterstützungsinstrumente des Landes Nordrhein-Westfalen

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt Städte und Gemeinden mit unterschiedlichen Instrumenten, um Grundstücksflächen zu mobilisieren und die erforderlichen Neubauleistungen im Wohnungsbereich „stemmen“ zu können. Eine besondere Rolle kommt den Regionalplanungsbehörden zu. Hier sollen die planerischen Möglichkeiten mit Blick auf die Siedlungsflächenausweisung genutzt und die Kommunen bei ihrer Bauleitplanung unterstützt werden. Dies geschieht zum einen durch die Änderung bestehender Regionalpläne, wenn der Wohnungsbedarf dies erfordert, als auch durch die Erarbeitung neuer Regionalpläne auf der Grundlage des Landesentwicklungsplans.

Darüber hinaus lassen sich die bestehenden und in Teilen neuen Unterstützungsleistungen in

- die Förderprogramme des Landes,

IN und UM Düsseldorf – Bahnflächenentwicklung Duisburg-Wedau

Thomas Lennertz, BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH (BEG NRW)

Einer der ehemals größten Verschiebebahnhöfe in Deutschland mit einem Betriebsgelände von rund 60 Hektar Fläche nebst angrenzendem Ausbesserungswerk auf weiteren 30 Hektar war Motor für die Entstehung der Eisenbahnersiedlungen in Duisburg-Bissingheim und -Wedau. Annähernd vier Hektar Hallenfläche im Ausbesserungswerk und über 60 km Schienen prägten das Gelände. Im Jahr 2000 wurde der Betrieb des Ausbesserungswerkes nach 110 Jahren eingestellt und die Rangierfläche in den folgenden Jahren um drei Viertel verkleinert. Im dicht erschlossenen Siedlungsgefüge lag fortan eine immens dimensionierte Brachfläche. Obgleich deren Nachnutzung kommunalplanerisch wünschenswert war, scheiterte der Versuch einer städtebaulichen Inanspruchnahme über 15 Jahre.

Nun ist es der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH (BEG NRW) in enger Kooperation mit der DB Immobilien Region West als „Team Wedau“ und gemeinsam mit der Stadt Duisburg gelungen, die Bauleitplanung auf den Weg zu bringen. Diese Entwicklung kommt zur rechten Zeit, da der Angebotsmangel am Wohnungsmarkt regional besonders gravierend auf der Landeshauptstadt Düsseldorf lastet. Mit der Planung neuer Baugebiete im Umland von Düsseldorf ohne adäquate ÖPNV-Anbindung ginge jedoch der weitere Anstieg des Individualverkehrs einher – in einer Region, deren Verkehrsinfrastruktur bereits jetzt bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet ist.

Im Projekt „IN und UM Düsseldorf“ haben Regional- und Stadtplanungsbehörden im Regierungsbezirk Düsseldorf daher ein Modell entwickelt, um geeignetes Wohnbauland

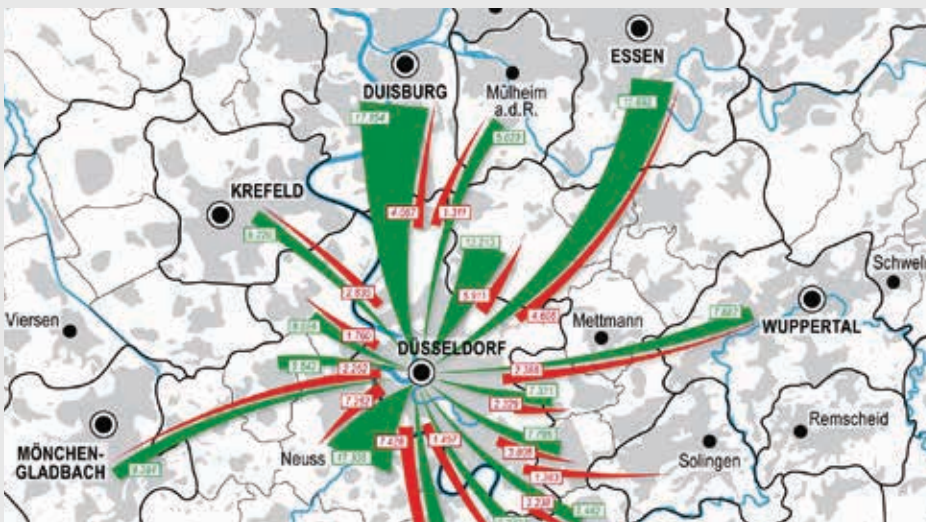


Abb. 1

**Pendlerströme
in der Region
Düsseldorf.**

Quelle:
Bezirksregierung
Düsseldorf

– für Menschen mit dem Arbeitsschwerpunkt in Düsseldorf – in den umliegenden Städten zu finden. Ein Punktesystem betrachtet mögliche Flächen unter den Kriterien Mobilität, Ökologie, Infrastruktur und städtebauliche Folgen. Die Entwicklungsfläche Duisburg-Wedau wurde auf diesem Wege als besonders geeignet identifiziert. Der hohen Verflechtung zwischen beiden Planungsregionen entsprechend, vereinbarten sich die beiden Regionalplanungsbehörden (Düsseldorf und RVR) mit den Städten und der Landesplanung, die Übertragung eines Teiles des Düsseldorfer Bedarfes in beide Regionalplanentwürfe aufzunehmen. Insgesamt sollen rund 3 000 Wohnungen des Wohnungsbedarfs Düsseldorfs in Duisburg realisiert werden.

Der Standort Wedau bietet aktuell das landesweit größte Wohnbaupotenzial. Dieses erhöht die Chance auf eine Reaktivierung der 1983 eingestellten „Ratinger Weststrecke“ für den öffentlichen Personenverkehr. Gemeinsam setzten die Städte Duisburg, Ratingen und Düsseldorf, der Kreis Mettmann sowie der VRR dazu die im November 2016 unterschriebene „Wedauer Erklärung“ auf – für „eine regional dringend notwendige, durchgängige Bahnverbindung von Düsseldorf über Ratingen nach Duisburg“. Diese würde nicht nur einen hohen Nutzen für den gesamten Duisburger Süden bringen, sondern es könnte die gesamte Region von einer spürbaren Verlagerung der Pendlerströme von der Straße auf die Schiene profitieren. Die verkehrlichen „Verlagerungsfolgen“ des Düsseldorfer Wohnraumbedarfs würden somit aufgefangen.

Die Möglichkeit der BEG, Landesmittel zur gutachterlichen Aufklärung der Standorteigenschaften und für Planungen einzusetzen, hat sich für das Projekt Duisburg-Wedau als



Städtebauliche Rahmenplanung Duisburg-Wedau. Quelle: BEG NRW mbH/pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH

Schlüssel zur Aktivierung herausgestellt. Dieses Vorgehen war aufgrund der besonderen Herausforderungen des Standortes bezüglich Lärm-, Arten- und Bodenschutz unerlässlich. Auch die erforderliche Verlagerung von 246 Kleingärten und eines Sportvereins sowie der noch vorhandenen bahnbetrieblichen Anlagen prägten die inhaltliche Entwicklungsarbeit.

Die hohe regionale und wohnungspolitische Bedeutung des neuen Quartiers und die Dynamik des gemeinsamen Projektteams machen den ersten Spatenstich im Jahr 2018 sehr wahrscheinlich.



Zukunft des Stadtteils. Rendering: BEG NRW mbH



Metropole Ruhr. Reallabor für kooperatives Handeln.

38

Martin Tönnies, Maria T. Wagener, Tana Petzinger,
Regionalverband Ruhr

Bereits seit vielen Jahrzehnten befindet sich der größte Ballungsraum Nordrhein-Westfalens, das Ruhrgebiet mit seinen rund 5,1 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern, im Strukturwandel. Im Jahr 2018 wird mit der Schließung der letzten Zeche – Prosper-Haniel in Bottrop – die früher identitätsprägende Bergbau-Ära endgültig beendet sein. Der Transformationsprozess ist damit noch längst nicht abgeschlossen, neue große Herausforderungen wie Klimawandel/Klimafolgenanpassung, Integrationsbedarfe oder Digitalisierung sind zu bewältigen.

Im Ruhrgebiet, das sich auf dem Weg zu einer europäischen Metropole Ruhr befindet, wurde aber in den letzten Jahren bereits vieles zum Positiven entwickelt:

- Die polyzentrische Region ist mit einem Freiraumanteil von 61 Prozent (davon 37 Prozent landwirtschaftliche Nutzfläche, 18 Prozent Waldfläche) und seinen Regionalen Grünzügen besser als andere Metropolen in der Lage, die Herausforderungen des Klimawandels zu bewältigen.¹
- Die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in der Metropole Ruhr erreichte 2015 mit knapp 1,65 Millionen einen neuen Höchststand, der höchste Wert seit dem Jahr 2000. Fast ein Viertel aller Erwerbstätigen arbeitet im produzierenden Gewerbe. Bedingt durch den anhaltenden Strukturwandel liegt die Arbeitslosenquote aktuell bei 10,3 Prozent (Januar 2017, NRW: 7,7 Prozent, Bund: 6,3 Prozent).²
- Für die wirtschaftliche Entwicklung der Region sind nicht nur bestimmte „Leitmärkte“³ prägend, die definiert wurden und weiter profiliert werden sollen: Gesundheit, Mobilität, Urbanes Bauen & Wohnen, Bildung & Wissen, Freizeit & Events, Digitale Kommunikation, Ressourceneffizienz sowie Nachhaltiger Konsum. Prägend ist auch eine zunehmende Internationalisierung der Wirtschaft: Unternehmen aus fast 160 Nationen sind im Ruhrgebiet vertreten; ihre Zahl ist tendenziell steigend (nahezu 50 Prozent seit 2008).

Die Region kann auf ihre Stärken und Akteure bauen

Auch organisatorisch ist die Region Ruhrgebiet mit ihren regional agierenden Institutionen und Kooperationsverbänden sowie dem seit 1920 bestehenden Regionalverband Ruhr (RVR) gut aufgestellt. Bedeutend für eine positive Entwicklung der Region sind aber neben dem RVR noch zahlreiche andere regionale Akteure, wie z.B. die EmscherGenossenschaft/Lippeverband (vgl. Beitrag Jasper/Oldengott), der Initiativkreis Ruhr, die Mercator-Stiftung, die Universitäts-Allianz Ruhr und diverse andere mehr. Eine deutlich verbesserte interkommunale Kooperationsbereitschaft ersetzt inzwischen das um die Jahrtausendwende noch viel kritisierte Kirchturmdenken in der Region.



Freizeit am Phoenix-See, Dortmund Hörde. Foto: Michael Schwarze-Rodrian, RVR

Die Vernetzungsaktivitäten haben inzwischen deutlich zugenommen, Netzwerk-Management und das Eingehen von „strategischen Partnerschaften“ wurden in Zeiten komplexer Herausforderungen wichtiger. Entwicklungen wie der Klimawandel und die Erfordernisse der Klimafolgenanpassung, die Energiewende, Mobilitäts- oder Siedlungsflächenentwicklung sind nicht mehr allein kommunal lösbar, sondern können nur mit einer regionalen Herangehensweise und Kooperationsbereitschaft zielführend bearbeitet werden. Positive Netzwerkprojekte sind u.a. das „Geonetzwerk Metropole Ruhr“, das „Bildungsforum Ruhr“, der „Wissensgipfel Ruhr“, das „Netzwerk Interkultur Ruhr“, die Regionale Wohnungsmarktbeobachtung, das Regionale Siedlungsflächenmonitoring und das Regionale Radwegenetz.

Diesen positiven Wandel der Region greift das jüngste Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) in seinem Beitrag zur „transformativen Kraft der Städte“ auf. Im Ergebnis bescheinigt das Gutachten der Metropole Ruhr gute Chancen und Zukunftsfähigkeit als postmontane Modellregion für Transformationsprozesse. Ausschlaggebend dafür seien die jahrzehntelange Erfahrung im Umgang mit Krisen und Strukturwandelprozessen, die polyzentrische Siedlungsstruktur sowie die durch Migration geprägte Sozialstruktur, die Innovationspotenziale befördern könne.⁴



Radrevier Ruhr. Foto: Jochen Tack, RVR

Wo steht die Region heute?

Europa blickt derzeit auf die Metropole Ruhr und dies aus folgenden Gründen:

- Essen ist 2017 die „Grüne Hauptstadt“ Europas,
- die Metropole Ruhr erhielt 2016 den Zuschlag für die Ausrichtung der Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027 und
- mit dem Radschnellweg Ruhr wird der längste Radschnellweg Europas gebaut.

Die Bewerbung zur Grünen Hauptstadt Europas bereits für das Jahr 2015 war ursprünglich eine regionale Kooperationsleistung – vergleichbar der Bewerbung als europäische Kulturhauptstadt. Aufgrund formaler Beschränkungen kam diese Bewerbung jedoch nicht zustande. Die gemeinsamen regionalen Bemühungen um Qualität legten aber die Grundlage zur Bewerbung und Auswahl von Essen als Grüne Hauptstadt Europas. Der erfolgreiche Transformationsprozess einer „Kohle- und Stahl“-Stadt zur grünen Stadt und die dargelegten zukunftsweisenden Ansätze überzeugten die Europäische Kommission.

Im Dezember 2016 erhielt die Metropole Ruhr den Zuschlag zur Ausrichtung der Internationalen Gartenausstellung (IGA) im Jahr 2027. Derzeit wird das in der Bewerbung zur IGA 2027 vorgeschlagene Konzept mit drei Ausstellungsebenen durch den RVR gemeinsam mit den Städten und Kreisen sowie weiteren Partnern konkretisiert (vgl. Abb. 1). Bis Ende 2017 sollen die Entscheidungen zu Zeit- und Kostenplanungen vorliegen.

Im Kulturhauptstadtjahr Ruhr.2010 wurde die Idee zum Radschnellweg Ruhr, kurz RS1, geboren, der mit seinen rund 100 km von Duisburg bis Hamm einzigartig in Europa ist. Seitdem die positiven Ergebnisse der Machbarkeitsstudie 2014 vorliegen und seit der Eröffnung eines ersten Teilstücks zwischen Mülheim an der Ruhr und Essen, ist die Begeisterung weit über die Region hinaus gewachsen. Mit dem Radschnellweg Ruhr wird die Metropole Ruhr zum Wegbereiter für eine moderne, umweltschonende, gesunde und nachhaltige Mobilität. Mit der gesetzlichen Änderung des Straßen- und Wegegesetzes sind seit Ende 2016 im Land NRW Radschnellwege den Landesstraßen gleichgestellt; Bau und Unterhaltung liegen in der

”

Diesen positiven Wandel der Region greift das jüngste Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) in seinem Beitrag zur „transformativen Kraft der Städte“ auf. Im Ergebnis bescheinigt das Gutachten der Metropole Ruhr gute Chancen und Zukunftsfähigkeit als post-montane Modellregion für Transformationsprozesse.“

Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Damit ergeben sich Chancen für das gesamte Land, Radverkehr als gleichberechtigten Verkehrsträger zu etablieren.

Regionalplanung und Regionalentwicklung unter einem Dach

Der Regionalverband Ruhr (RVR) besitzt als regionaler „Kümmerer“ und Moderator eine fast 100 Jahre währende Tradition, insbesondere in Bezug auf die Freiraumentwicklung und die Sicherung von Grünzügen. In den vergangenen zehn Jahren erfolgten mehrere Novellen des RVR-Gesetzes, die zu einem Aufgaben- und Bedeutungszuwachs des RVR bzw. der regionalen Handlungsebene führten. Seit der Rückübertragung der Regionalplanungskompetenz 2009 auf den RVR ist eine enge Verzahnung zwischen formeller und informeller Planung für die Stadt- und Regionalentwicklung in der Metropole Ruhr möglich.

Bei der Neuaufstellung des Regionalplans Ruhr erprobt der RVR in kooperativer Zusammenarbeit mit den 53 Kommunen des Verbandsgebietes eine neue Form der strategischen Regionalplanung, bei der informelle Planungsinstru-

mente integraler Bestandteil sind. Der hierfür angestoßene umfangreiche Beteiligungsprozess, der „Regionale Diskurs“, setzt auf Transparenz und Kooperation auf Augenhöhe. Er beinhaltet verschiedene Formate und miteinander vernetzte Stränge: Stadt- und teilregionale Gespräche, Regionalforen und Fachdialoge, den Ideenwettbewerb „Zukunft Metropole Ruhr“, informelle Planungen mit Regionalanalysen, Netzwerke und ergänzende Konzepte. Begleitet wird er durch einen kommunalen Arbeitskreis. In diesem Prozess gehen die relevanten Akteure der Region den Weg in die Zukunft gemeinsam und gestalten den Erarbeitungsprozess zum Regionalplan Ruhr aktiv mit.⁵ Die Verzahnung von formellen und informellen Planungsinstrumenten stellt eine erfolgversprechende Strategie für die Ausgestaltung von Regionalplanungsprozessen dar und bietet die Chance, auch noch auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren und Anpassungen vornehmen zu können.

Im Kontext des „Regionalen Diskurs“ wurden neue innovative Instrumente entwickelt.

- So wird jetzt dem formellen Regionalplan zur räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr ein sogenanntes Handlungsprogramm als informeller Bestandteil zur Seite gestellt. Damit sollen die informellen Themen und Handlungsansätze aus dem Diskursprozess für die Gestaltung der Region aufgegriffen und stetig weiterentwickelt werden (vgl. Beitrag Danielzyk).
- Durch das ruhrFIS-Siedlungsflächenmonitoring sind neue Modelle der Siedlungsflächen-Bedarfsberechnung möglich, die regionale Bedarfe besser abschätzen können.
- Mit der geplanten Darstellung von „Regionalen Kooperationsstandorten“ sollen regional bedeutsame Gewerbeflächen als Standorte für flächenintensive Unternehmensansiedlungen verankert werden. Dieser Prozess konnte im Vorfeld durch eine städteübergreifende Verständigung und Priorisierung ermöglicht werden.

Mit der jüngsten RVR-Gesetzesnovelle vom April 2015 ermöglichte der nordrhein-westfälische Landtag einen weiteren Bedeutungszuwachs für den Regionalverband. Kernpunkte der Novelle waren die erstmalige Direktwahl des Ruhrparlamentes im Jahr 2020 und Kompetenzerweiterungen des Verbandes. So können die Mitgliedskommunen und -kreise künftig freiwillige und pflichtige Aufgaben direkt auf den Regionalverband Ruhr übertragen. Die Region ist in Bezug auf die regionale Steuerungsfähigkeit damit auf dem Weg zu einem Governance-Modell, wie es so erfolgreiche Regionen wie Hannover und Stuttgart bereits praktizieren.

Zukunftsweisende Mobilität für die Region

Mobilität ist der Schlüssel für die Funktionsfähigkeit einer Metropole. Die durch den Strukturwandel brachgefallenen Industrieareale und Bahntrassen konnten im Ruhrgebiet vielfach beispielhaft nachgenutzt werden: Ehemalige

”

Die Region ist in Bezug auf die regionale Steuerungsfähigkeit damit auf dem Weg zu einem Governance-Modell, wie es so erfolgreiche Regionen wie Hannover und Stuttgart bereits praktizieren.“

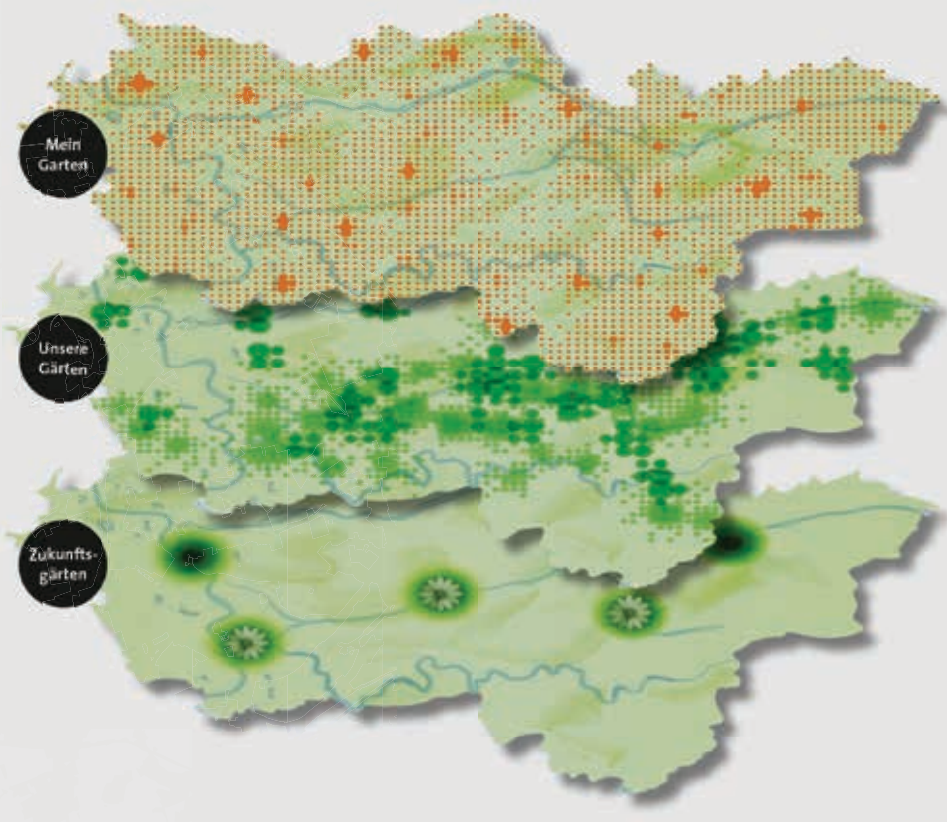
Bahntrassen verbinden nun als neue Radwege in Wert gesetzte Industriedenkmäler und ermöglichen so u.a. die Erfahrbarkeit der „Route der Industriekultur“ per Rad. Der 240 km lange Ruhrtal-Radweg feierte 2016 sein zehnjähriges Jubiläum. Diese vom ADFC mit vier Sternen ausgezeichnete Route nutzten seit ihrer Erstellung geschätzt mehr als 6,5 Mio. Radfahrende. Die Region stellt sich unter dem Slogan „radrevier.ruhr“⁶ unter touristischen Aspekten entsprechend neu auf.

Das bestehende 700 km lange regionale Radwegenetz wird derzeit weiterentwickelt mit dem Fokus auf Stärkung der Nahmobilität. Dabei spielen auch die neuen Radschnellwege, z.B. der geplante Radschnellweg Ruhr, eine Rolle. Ziel ist ein Netz von Radschnellwegen, die alltags- und tourismustauglich sind und durch ihre verstärkte Nutzung einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Durch die Verknüpfung zum regionalen Fahrradverleihsystem „Metropolradruhr“ soll ein niedrigschwelliger Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten sichergestellt

Die Ausstellungsebenen der IGA Metropole Ruhr 2027

Abb. 1



Mein Garten: Die Selber- und Mitmach-Ebene - ein ganzes Netzwerk von nachbarschaftlichen Vor-Ort-Initiativen als Gegenpol zum bloßen Besuchen und Anschauen.

Unsere Gärten: Der mittlere Baustein - herausragende Projekte der Städte und Kommunen. Vorhandenes wird weiter gedacht, weiter entwickelt und erlebbar gemacht.

Zukunftsgärten: Die visionären Kernprojekte mit globaler Strahlkraft, realisiert als repräsentative Gartenschau-Großprojekte.

werden, der auch als Beitrag für soziale Gerechtigkeit zu sehen ist. Derzeit erarbeitet der RVR gemeinsam mit seinen Verbandskommunen und regionalen Akteuren ein „Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept“, dessen erste bedeutsame „Etappe“ abgeschlossen ist: Die Formulierung von Zielen und Leitbildern wurde 2016 durch die RVR-Verbandsversammlung beschlossen. Zielsetzung ist es, eine Gesamtstrategie im Sinne einer integrierten gesamtheitlichen Betrachtung der Themenfelder Mobilität und Regionalentwicklung zu erarbeiten. Konkret sind regionale Mobilitätskonferenzen geplant, die im Sinne einer strategischen Partnerschaft gemeinsam mit den Verkehrsverbänden VRR und NWL und weiteren relevanten Akteuren durchgeführt werden – die erste im September 2017.

Grüne Dekade für die Metropole Ruhr 2017 bis 2027

Die kommenden zehn Jahre stehen für die Metropole Ruhr unter dem thematischen Schwerpunkt der „Grünen Infrastruktur“. Damit wird nicht nur eine verbesserte Umwelt- und Lebensqualität, sondern auch eine neue Wertigkeit für den Freiraum angestrebt. Grüne Infrastruktur hat in der Metropole Ruhr bereits eine lange Tradition. Die regionalen Grünzüge als Erbe von Robert Schmidt, die IBA Emscher Park, der Emscher Landschaftspark und der Emscher-Umbau (vgl. Beitrag Jasper/Oldengott) stehen für realisierte „grüne“ Gemeinschaftsanstrengungen in der Region.

Die in der Metropole Ruhr bevorstehenden und bereits geplanten großen Meilensteine erlauben es, mit dieser Langfristigkeit für die Jahre 2017 bis 2027 die Perspektive einer „Grünen Dekade Metropole Ruhr 2017 bis 2027“ zu formulieren⁷:

- 2017: Essen Grüne Hauptstadt Europas und Halbzeit der KlimaExpo.NRW/ klimametropoleRUHR 2022
- 2018: Ende des Steinkohlenbergbaus
- 2020: 100-jähriges Gründungsjubiläum SVR/KVR/RVR, Landesgartenschau in Kamp-Lintfort, weitgehende Befahrbarkeit des Radschnellwegs Ruhr, Fertigstellung des Emscherumbaus, Abschluss des Projektes „Innovation-City Ruhr“/Modellstadt Bottrop (vgl. Beitrag Reuter)
- 2022: Präsentationsjahr KlimaExpo.NRW/ klimametropoleRUHR2022
- 2024: Start der Bürgeraktion „Deine/Meine/Unsere Gärten“ im Vorfeld der IGA 2027
- 2027: Internationale Gartenausstellung Metropole Ruhr

Die „Grüne Dekade“ bietet eine große Chance, die Region hinsichtlich Lebensqualität und Klimaanpassung weiterzuentwickeln und die regionale Identität zu stärken.

Reallabor und Innovator

Der RVR verfügt über eine Vielzahl von Fachkompetenzen, die im Sinne integrierter Regional- und Stadtentwicklungskonzepte miteinander verknüpft werden können und so einen Mehrwert auch für die Stadt- und Quartiersentwicklung erzeugen können. Ein gutes Beispiel hierfür stellt das „RS1-Innovationsband“ dar, das als Vorhaben im September 2016 die zweite Phase des StadtUmland.NRW-Wettbewerbs erreichte (vgl. Beitrag Wachten/Selle). Durch die Erarbeitung eines Zukunftskonzeptes „RS1 als Innovationsband für eine integrierte Stadtentwicklung“ wurde die Chance eröffnet, parallel zu den rein verkehrstechnischen Fragen der RS1-Umsetzung auch darüber hinausgehende Themenstellungen des sich anschließenden Stadtraums in den Fokus zu nehmen und zu bearbeiten. Dabei geht es um städtebauliche, ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Potenziale, durch die sich der Stadtraum entlang des RS1 aus der Perspektive der Nahmobilität zu einem Raum für Innovationen und neue Qualitäten entwickeln kann.

Für die zukünftige Entwicklung der Metropole Ruhr lassen sich über die bereits benannten Themen hinaus weitere regional bedeutsame Handlungsfelder identifizieren: Dazu gehören z.B. Bildung und Wissenschaft und die Strategie der „Wissensmetropole Ruhr“ (vgl. Interview Hohn/Wiechmann). Auch das Thema der digitalen Transformation („Digitale Metropole Ruhr“) wird zukünftig einen Schwerpunkt bilden.

Die Metropole Ruhr sieht sich mit den dargestellten Strategien, Projekten und Aktivitäten gut gerüstet für derzeitige und künftige Herausforderungen. Gleichzeitig ist sie ein „Reallabor“ für kooperatives Agieren bei zukunftsrelevanten Fragestellungen und Themen der Stadt- und Regionalentwicklung. Die unterschiedlichen Fachressorts der Landesregierung NRW unterstützen und begleiten die Strategien und Kooperationsanstrengungen der Region. Exemplarisch steht dafür der Landesentwicklungsplan, der die Strategie des Ruhrgebiets unter dem Titel „Regionale Kooperation stärken – Metropolfunktionen ausbauen“ ermutigt.

¹ RVR ruhrFIS (2015).

² www.metropol Ruhr.de/regionalverband-ruhr/regionalstatistik/statistikportal-ruhr.html

³ WMR (2014): Wirtschaftsbericht Ruhr 2014.

⁴ WBGU (2016): Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte.

⁵ www.metropol Ruhr.de/tr/regionalverband-ruhr/regionaler-diskurs.html

⁶ www.ruhr-tourismus.de/radrevier Ruhr.html

⁷ RVR (2016) (Hg.): Grüne Infrastruktur Ruhr.

Grüne Infrastruktur Ruhr – anschlussfähig als Begriff und regionales Politikfeld

Michael Schwarze-Rodrian, Regionalverband Ruhr

Das Ruhrgebiet hat bei der „Grünen Infrastruktur“ sehr gute räumliche, materielle und politische Ausgangsbedingungen. Die Region gilt in Europa als interessantes Beispiel für die Integration der urbanen, der wirtschaftlichen, der sozialen und der ökologischen Entwicklung und operativ als Vorreiter der Realisierung „Grüner Infrastrukturen“. Im Auftrag der Städte und Kreise des Ruhrgebiets hat der Regionalverband Ruhr (RVR) das Handlungsfeld der „Grünen Infrastruktur“ auf europäischer, nationaler, regionaler und kommunaler Ebene umfassend sondiert.

Ausgangspunkt war dabei die 2013 veröffentlichte Mitteilung der EU-Kommission „Grüne Infrastruktur – Aufwertung des europäischen Naturkapitals“¹. Seit einigen Jahren beschäftigt sich auch der Bund strategisch mit

Grünen Infrastrukturen: Initiiert wurden der Weißbuchprozess „Grün in der Stadt“ sowie das nationale „Bundskonzept Grüne Infrastruktur“². Die Bundesländer greifen das Thema landespolitisch auf. So hat das Land Nordrhein-Westfalen im August 2016 einen eigenen Förderaufruf „Grüne Infrastruktur NRW“ (EFRE NRW 2014–2020) veröffentlicht³.

Die besondere Stärke der Metropole Ruhr liegt in der Vielzahl bereits realisierter grüner Infrastruktur-Projekte. Zahlreiche Investitionen, die seit Beginn der 1990er Jahre in die systematische Aufwertung der Stadtlandschaft des Ruhrgebiets getätigt wurden, beginnen sich heute auszuzahlen: Beginnend mit der IBA Emscher Park (1989–1999), dem Emscher Landschaftspark im Kern des Ballungsraums, dem aktuellen Umbau des gesamten Emscher Flusssystemes, der Umwandlung hunderter Kilometer alter Güterbahntrassen zu neuen Rad- und Wanderwegen, einer Vielzahl integrierter Stadtentwicklungsprojekte bis zu den aktuellen Initiativen des regionalen und kommunalen Klimaschutzes und der Klimaanpassung. Es galt vor diesem Hintergrund, die Relevanz des neuen Begriffs der „Grünen Infrastruktur“ für vorhandene Strukturen zu prüfen. Dabei hat sich eine hohe Kompatibilität zu den bereits bestehenden Zielen der nachhaltigen Entwicklung in der Metropole Ruhr gezeigt. Die Potenziale „Grüner Infrastruktur“ erschließen sich künftig durch die Verknüpfung der verschiedenen in der Region bestehenden Strategien und Projekte, durch Berücksichtigung der Mehrdimensionalität (Wirkung und Nutzung) und durch nachhaltige Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure.



Nordsternpark Gelsenkirchen. Foto: Sabine Auer, RVR

In Kooperation und Verknüpfung liegt der strategische Schlüssel. Mit der innovativen Anwendung des Begriffs der Infrastruktur auf die verschiedenen Ebenen des Grüns werden im Ruhrgebiet neue Herangehensweisen und neue In-Wertsetzungen verbunden, z.B. gehört eine konsequente Einbeziehung der Betriebsfragen und der Betriebskosten (Werterhaltung/Pflege) grüner Infrastrukturen dazu. Auch die künftigen Möglichkeiten der „Digitalen Grünen Infrastruktur Ruhr“ als verbindendes Informations- und Managementsystem werden mitgedacht. Die Konzepte der „Grünen Infrastruktur“ und der naturbasierten Lösungen erweisen sich dabei als ausgesprochen anschlussfähig und attraktiv für die Weiterentwicklung bestehender Infrastruktursysteme. Leistungsfähige grüne Infrastrukturen bilden im Verbund mit blauen und grauen Infrastrukturen die Grundlagen für eine zukunftsfähige und resiliente Metropole Ruhr.

Anwendung in fünf Handlungsfeldern

Die „Grüne Infrastruktur Ruhr“⁴ ist die regionale Anwendung eines bewusst offenen und räumlich weiten Begriffsverständnisses. Es geht um einen integrierten Ansatz der Regionalentwicklung, der gemeinschaftlich von den Städten und Kreisen, dem Regionalverband Ruhr (RVR), der Emscher Genossenschaft und dem Lippeverband sowie vielen weiteren Akteuren ausgestaltet wird. Die Grüne Infrastruktur Ruhr versteht sich als Plattform für die grundsätzliche Diskussion und für gemeinsames Handeln. Ausgehend von den bislang erzielten Erfolgen arbeiten die Akteure der Region zusammen, definieren räumliche Schwerpunkte, vereinbaren Organisationsmodelle und realisieren Projekte. Die inhaltliche Basis bilden fünf Hand-

lungsfelder zum Ausbau grüner Infrastrukturen in der Metropole Ruhr:

1. Die urbane Kulturlandschaft – mit dem Emscher Landschaftspark als Herzstück,
2. das Wasser in der Stadt – mit dem Umbau des Emschersystems als Rückgrat,
3. die grüne Stadtentwicklung – mit naturbasierten Lösungen in Städten und Quartieren,
4. die emissionsneutrale Mobilität – mit den regionalen und kommunalen Radwegesystemen und
5. der nachhaltige Klimaschutz im Verbund mit der Steigerung der Energieeffizienz – mit der InnovationCity Ruhr und der KlimaExpo.NRW/ klimametropole RUHR 2022.

Das Netzwerk der Grünen Infrastruktur wächst zusammen und kann sich zu einem wichtigen Teil des volkswirtschaftlichen „Kapitalstocks“ der Metropole Ruhr entwickeln. Durch die Verschiedenartigkeit der Maßnahmen entstehen mehrdimensionale ökologische, ökonomische und soziale Wirkungen. Gewollt ist, dass der Entwicklung, dem Betrieb und dem Erhalt der Grünen Infrastruktur künftig die gleiche Wertigkeit zukommt wie den grauen Infrastruktursystemen.

¹ http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/green_infrastructures/1_DE_ACT_part1_v4.pdf

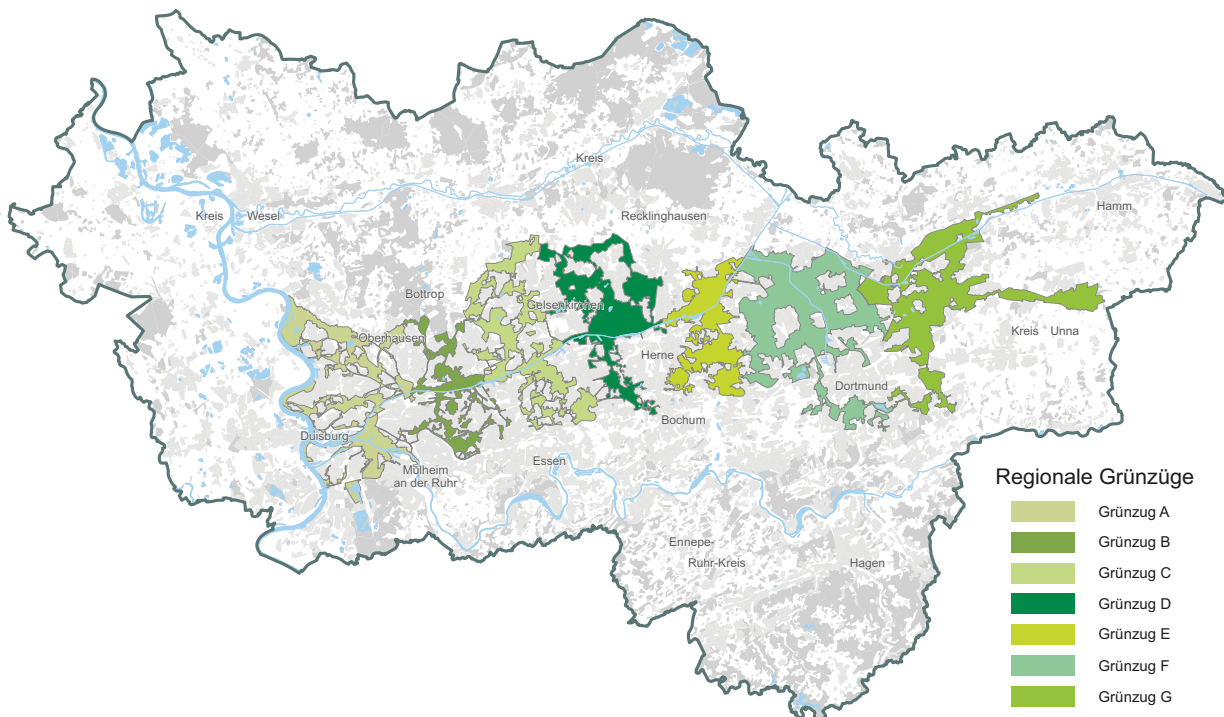
² <http://www.bfn.de/bkgi.html>

³ https://www.efre.nrw.de/fileadmin/user_upload/Gruene_Infrastruktur_NRW_Projektauftruf_01.pdf

⁴ <https://shop.rvr.ruhr/wissenswertes/zahlen-daten-fakten/gruene-infrastruktur-ruhr>

Emscher Landschaftspark und seine regionalen Grünzüge

Abb. 1



InnovationCity Ruhr – „Roll out“ für den regionalen Erfahrungstransfer

Ruth Reuter, Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung

Im Jahr 2010 startete der **Initiativkreis Ruhr** einen **Wettbewerb zur Entwicklung und Umsetzung einer „InnovationCity Ruhr“ (ICR)**. Ziel des InnovationCity-Prozesses war und ist es, eine **ganzheitliche und nachhaltige energetische Modernisierung von Stadtquartieren zu verfolgen und die Lebensqualität im Arbeits- und Wohnumfeld sowie im Stadtraum insgesamt zu steigern**. Konkrete Zielsetzung ist, die **CO₂-Reduktion in einer Dekade (2010 bis 2020) zu halbieren und hierfür den konzeptionellen Ansatz einer „Energiewende von unten“ zu erproben**.

Als Modellkommune wurde die Stadt **Bottrop** mit einem innerstädtischen Gebiet, in dem etwa 70 000 Einwohner

leben, ausgewählt. In diesem Gebiet haben ca. 60 Prozent des Gebäudebestandes einen mittleren bis hohen Sanierungsbedarf.

Seit 2012 werden über 300 Projekte in den Handlungsfeldern Wohnen, Arbeiten, Energie, Mobilität und Stadtentwicklung in Bottrop entwickelt und umgesetzt. Bisher konnte eine CO₂-Reduzierung von ca. 38 Prozent erreicht werden. Zur Umsetzung und Begleitung des Prozesses wurde die „InnovationCity Management GmbH“ (ICM) gegründet. Um Erkenntnisse aus dem Bottroper Prozess für weitere Kommunen nutzbar zu machen, wurde zusammen mit verschiedenen Akteuren¹ ein Konzept für den Erfahrungstransfer erstellt. Durch die erfolgreiche Teilnah-

Übersichtskarte der InnovationCity Roll out-Kommunen

Abb. 1





Erfahrungstransfer im Roll out-Prozess. Foto: InnovationCity Management GmbH

me am landesweiten EFRE-Projektauftrag „Regio.NRW – Starke Regionen, starkes Land“ im Rahmen des Operationellen Programms EFRE NRW (vgl. Beitrag Henze) konnte ICM Fördermittel für ein Transfer-Projekt „InnovationCity Roll out“ generieren. Zwanzig ruhrgebietstypische Quartiere wurden im Anschluss im Rahmen eines weiteren Aufrufs von einer Jury für den Wissenstransfer der InnovationCity Ruhr ausgewählt.

Das Konzept und seine regionale Bedeutung

In diesen Quartieren werden bis 2019 umsetzungsorientierte Konzepte zum klimagerechten Stadtumbau erarbeitet. Ziel ist es, nicht nur technische Lösungen zur CO₂-Reduzierung zu entwickeln, sondern zugleich die Lebensqualität in den Quartieren zu sichern und zu verbessern. Das heißt, dass in den Quartierskonzepten neben energetischen und gebäudespezifischen Fragestellungen auch andere das Quartier betreffende Fragen Berücksichtigung finden müssen, z.B. Städtebau, Mobilität, Freiraum, Soziales, Versorgung, Klimaanpassung.

Die sechsmonatige Bearbeitungsphase erfolgt in enger Abstimmung zwischen der jeweiligen Stadt, der ICM sowie verschiedenen lokalen Akteuren (Wohnungs- und Energiewirtschaft, lokale Initiativen, Politik, Verwaltung). Im Sommer 2016 startete der Arbeitsprozess in Gladbeck-Rentfort. Derzeit wird die Entwicklung aller Konzepte gleichzeitig vorangetrieben. Gespräche mit potenziellen Fördermittelgebern (z.B. mit der KfW zum Programm 432 – Energetische Stadtsanierung) finden während dieser Konzeptphase innerhalb der Verwaltung und in den Quartieren statt, damit der begonnene Prozess ohne Unterbrechung weitergeführt werden kann. Der „InnovationCity Roll out“ leistet durch die Erarbeitung der Quartierskonzepte einen Beitrag zum Strukturwandel Ruhr, zum klimagerechten Stadtumbau und zur Erreichung der Klimaschutzziele allgemein.

Die Vielfalt der ausgewählten Quartiere (vgl. Abb. 1) befördert das Wissen im Umgang mit unterschiedlichen Bau-

und Sozialstrukturen. Durch einen regional organisierten „Projektstisch Ruhr“ (Teilnehmer: InnovationCity Roll out-Städte, weitere interessierte Städte, Wirtschaft, öffentliche und private Institutionen) findet ein themenspezifischer Wissensaustausch über Förderprogramme, Kooperationsmöglichkeiten und in der Konzeptbearbeitung aufkommende Fragestellungen statt. Wichtige Akteure aus Industrie, Wirtschaft, Landespolitik, kommunaler Verwaltung, Energieversorgung und Wohnungsunternehmen, Verbänden und sonstigen Institutionen werden regelmäßig über laufende Projekte informiert und für eine aktive Rolle in der Quartiersentwicklung motiviert.

Netzwerke des klimagerechten Stadtumbaus

Im März 2017 unterzeichneten ICM, die Vertreter der Handwerkskammern Dortmund, Düsseldorf und Münster sowie die Kreishandwerkerschaften Emscher-Lippe-West, Recklinghausen, Herne, Hellweg-Lippe, Dortmund und Lünen, Ruhr, Kreis Wesel und Mülheim an der Ruhr-Oberhausen eine Kooperationsvereinbarung. In dieser Vereinbarung wird das gemeinsame Ziel unterstrichen, das InnovationCity-Konzept auch auf andere Städte zu übertragen und über gezielte Fortbildungen der Handwerksbetriebe die energetische Quartierserneuerung weiter voranzutreiben.

Daneben sind die Energie- und Wohnungswirtschaft entscheidende Akteure in den Prozessen der energetischen Quartierserneuerung. Zur Bündelung von Erfahrungen und zum Austausch von Ideen zur Gestaltung von Quartieren ist geplant, ein entsprechendes Netzwerk dieser Akteure im Ruhrgebiet aufzubauen. Die Netzwerktreffen sollen der Information und Beratung über energiewirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen sowie Förderungsmöglichkeiten für den aktiven klimagerechten Stadtumbau in der Region dienen.

¹ InnovationCity Management GmbH, Wirtschaftsförderung metropol Ruhr, GmbH, WiN Emscher-Lippe Gesellschaft zur Strukturverbesserung mbH, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH.

Gemeinsam für Emscher 2020.

Ein Generationenwerk wird abgeschlossen.

48

Karl Jasper, Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung
Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott, Emschergenossenschaft

Ende 2020, zwanzig Jahre nach der IBA Emscher Park, wird das Hauptanliegen des Emscherumbaus, die Befreiung der Emscher und ihrer Nebenläufe vom Schmutzwasser, weitestgehend erreicht sein. Damit schwenkt das bedeutendste Infrastrukturprojekt des Wandels in der ehemaligen Montanregion an der Emscher nun auf die Zielgerade ein. Die Landesregierung hat beschlossen, die bewährte Kooperation in der Emscherregion fortzusetzen und die Region mit einer Initiative zur integrierten Stadtentwicklung entlang der Emscher weiter zu unterstützen. Hintergrund für diesen Beschluss waren auch Überlegungen, das Generationenprojekt Umbau des Emschersystems, das in den überwiegenden Teilen unterirdisch stattfindet, besser „sichtbar“ zu machen. Man war sich einig, dass es vor allem die städtebaulichen und freiraumbezogenen Impulse sind, die den Mehrwert für die Lebensqualität in der dichtbesiedelten Region anschaulich machen können.

Die Internationale Bauausstellung Emscher Park als Strukturprogramm der Landesregierung hat in den 1990er Jahren beispielhaft gezeigt, wie Strukturwandel erfolgreich und nachhaltig gelingen kann. Es war in der Geschichte der Bauausstellungen seit 1901 die erste IBA, die über einen Stadtteil oder eine Stadt hinaus für eine ganze Region neue Entwicklungsziele erarbeitet und diese mit zahlreichen Projekten realisiert hat. Der Emscher Landschaftspark wird heute anerkannt als wichtiges Raummuster, das mit seinen natur- und freiräumlichen Nachnutzungen ehemaliger Industriebrachen dem Ruhrgebiet ein neues Image gegeben hat.

Der Umbau des Emschersystems gehörte zu den Leitprojekten der Internationalen Bauausstellung Emscher Park. Die IBA legte damit im letzten Jahrzehnt des letzten Jahrhunderts auch den Grundstein für eine interdisziplinäre Herangehensweise an das gewaltige Umbauprojekt von Wasser- und Städtebau in der durch die Montanindustrien überformten Emscherregion. Dieses zentrale Referenzprojekt konnte allerdings während der aktiven IBA-Dekade von 1989 bis 1999 in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen werden. Mit einem Investitionsvolumen von gut fünf Milliarden Euro stellen sich allerdings heute Umbau und Sanierung des Emschersystems als eines der größten und komplexesten (in der Einhaltung des Zeit- und Kostenplanes auch als eines der diszipliniertesten) Infrastrukturvorhaben Deutschlands und Europas dar – als ein technisches und ökologisches „Meisterwerk“.

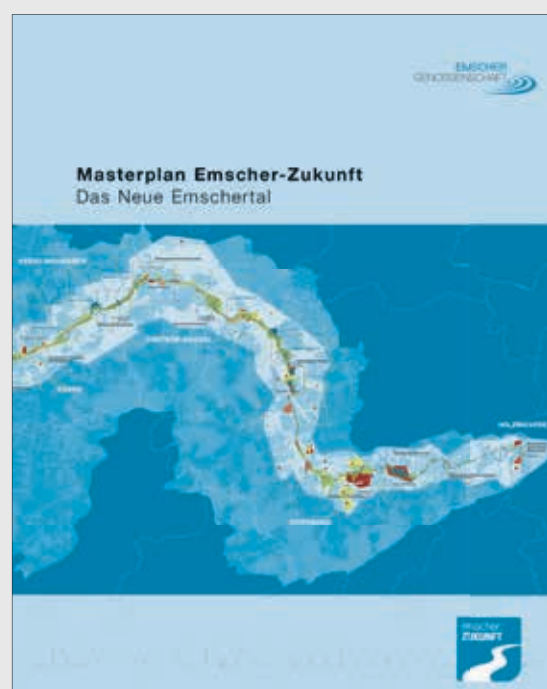
Aber was ist der Emscherumbau überhaupt und warum hat er eine so große Bedeutung für die Stadt- und Regionalentwicklung? Und was bedeutet der Abschluss dieses einzigartigen wasserwirtschaftlichen Großprojekts für die räumliche Entwicklung des Emschertals, des Ballungsraum Deutschlands mit der höchsten Siedlungsdichte?

Ein Rückblick ...

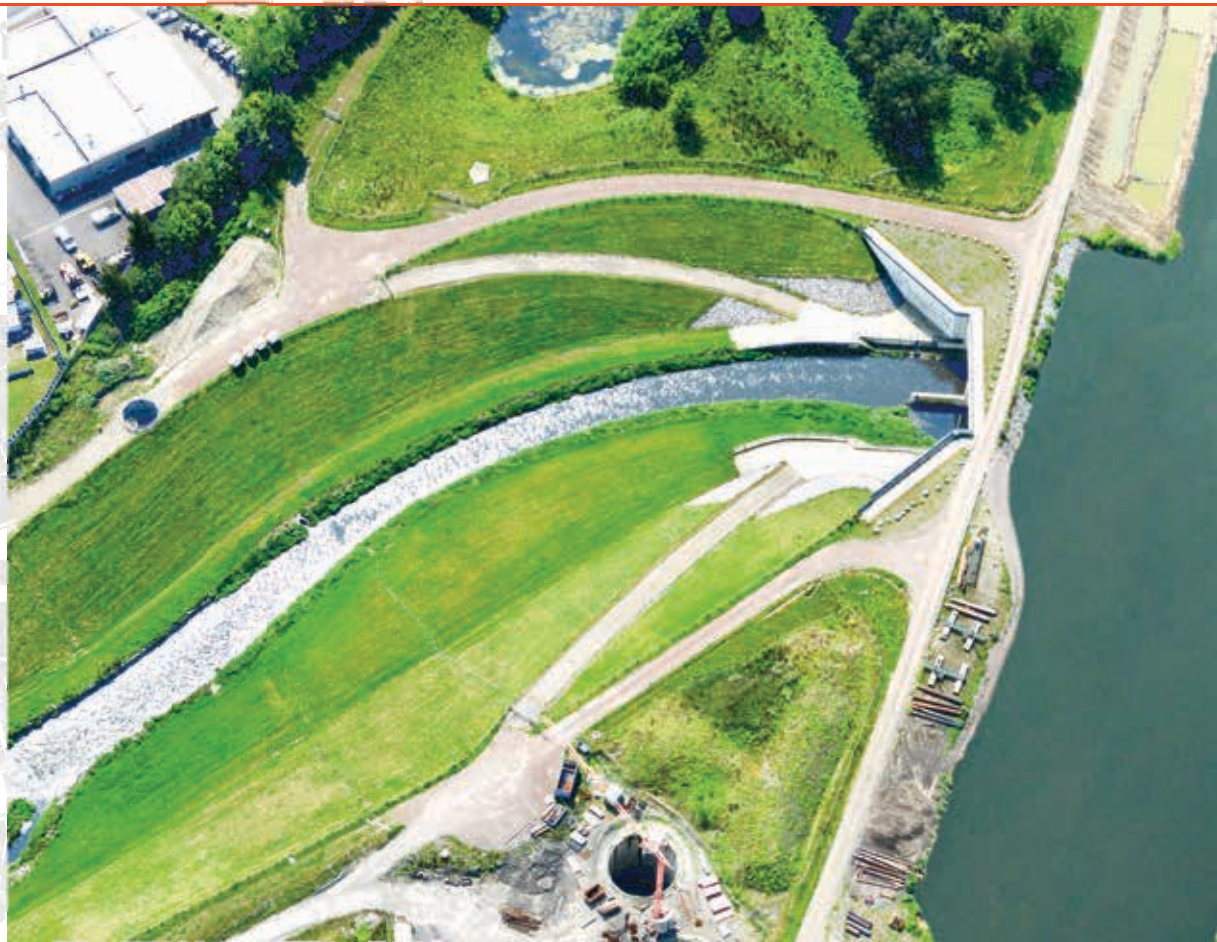
Seit der Hochphase der Industrialisierung im 19. Jahrhundert transportierten die Emscher und ihre Nebenläufe alle häuslichen und industriellen Abwässer oberirdisch in Richtung Rhein. Das dichte Netzwerk der Emscher-Nebenläufe führte mitten in die Städte hinein, die in einem rasanten Tempo von kleinen Siedlungen zum bevölkerungsreichsten Ballungsraum Deutschlands herangewachsen waren.

Das Abwasser wurde quasi direkt vor der Haustür abgeholt. Zu Problemen kam es infolge des fortschreitenden und immer intensiver betriebenen Bergbaus: überall dort wo Kohle abgebaut wurde, kam es zu Bergsenkungen. Die Wasserläufe sackten an vielen Stellen ab, das notwendige Gefälle ging verloren, das Wasser konnte nicht mehr abfließen. Besonders schlimm war die Situation nach Hochwasserereignissen, wenn das Wasser durch eine zerstörte natürliche Topografie in den breiten Siedlungsaunen stehen blieb. In den Bergsenken bildeten sich regelrechte Seenlandschaften – Krankheitsherde für die Ausbreitung von Malaria, Typhus und Ruhr. Epidemien waren die Folge, und als gegen Ende des 19. Jahrhunderts permanent etwa 25 Prozent der arbeitenden Bevölkerung im Ruhrgebiet krank und arbeitsunfähig waren, musste der preußische Staat einschreiten, um einen dauerhaften volkswirtschaftlichen Schaden abzuwenden.

Abb. 1



Strategischer Orientierungsrahmen
Masterplan Emscher-Zukunft (2006).



Wasserkreuz Castrop-Rauxel im Jahr 2015.

Foto: Dr. Baoquan Song,
Emschergenossenschaft

Vor diesem Hintergrund beschloss man 1899 deutschlandweit erstmalig, die wasserwirtschaftliche Verantwortung einer regionalen Institution zu übertragen und eine Genossenschaft zu gründen.¹ Es war die Geburtsstunde der Emschergenossenschaft und des technisch kanalisiertes Emschersystems im 20. Jahrhundert – eines ineinander greifenden, oberirdischen Abwasserkanalnetzes. Durch hohe Deiche oder tiefe Einschnitte zwar dem Blick entzogen, blieben die oberirdischen Abwasseradern aber mit ihren Gerüchen omnipräsent. Allerdings waren die Wohnsiedlungen und Arbeitsstätten nun vor der Emscher sicher. Zudem verhinderten über 100 Pumpwerke in den durch Bergsenkung entstandenen Poldergebieten Überschwemmungen und andere hydrologische Störungen. Als markante Landschaftsskulptur und mit strenger Geradlinigkeit prägt der kanalisierte Fluss als Wahrzeichen wasserwirtschaftlicher Ingenieurbaukunst bis heute das Emschertal auf seine eigene und einzigartige Weise.

Energetische und ökologische Chancen des Emscherumbaus

Der Rückzug des Bergbaus nach Norden und das Abklingen der Bergsenkungen ermöglichten es, das Emschersystem erneut umzubauen, die Abwässer künftig in einem 423 Kilometer umfassenden Kanalrohrsystem in zehn bis 40 Metern Tiefe unter der Erdoberfläche zu den vier dezentralen Groß-Klärwerken zu transportieren. Voraussetzung und erster Schritt für die wasserwirtschaftliche



Modernisierung war die Ertüchtigung und Dezentralisierung der Abwasserreinigung ab 1988. Heute bewältigen vier biologische Großkläranlagen auf dem neuesten Stand der Technik die Aufbereitung der häuslichen und industriellen Abwässer der Emscherregion.

Sie leisten jedoch noch viel mehr: Aus den anfallenden Rohstoffen, wie Klärschlamm und Faulgas, wird Wasserstoff als Energieträger gewonnen. Zudem ermöglicht das gesamte Emschersystem die Wärmerückgewinnung aus Abwasser und die geothermische Nutzung der tieferen Gesteinsschichten. Im Verbund mit weiteren Energieträgern wie Solarenergie und Windkraft, werden die Klärwerke so zu Hybridkraftwerken erneuerbarer und umweltfreundlicher Energien.

Vor allem im Hinblick auf den Klimawandel ist auch die Dimensionierung von Kanalrohren ein wichtiges Thema. Um die Abwasserrohre im Fall von Starkregenereignissen zu entlasten, werden naturnahe Retentionsbereiche geschaffen, die in das Gewässersystem eingebettet sind. Es gelingt damit ein zusätzlicher Beitrag zu einem lückenlosen Freiraumverbundsystem – mit dem Ziel von mehr Arten- und Strukturvielfalt in Natur und Landschaft und einer hohen Freizeit- und Erholungsqualität. Die blauen Adern der Emscher und ihrer Nebenläufe sind das Rückgrat und Herzstück der Grünzüge des Emscher Landschaftsparks. Zeitgleich mit der Fertigstellung der unter-

irdischen Abwasserkanäle wird nun Zug um Zug für die etwa 326 Kilometer Gewässer an der Erdoberfläche eine eigendynamische ökologische Entwicklung initiiert. Sie werden künftig aus sauberem Quell- und Regenwasser sowie dem gereinigten Abwasser gespeist.

Der stadtentwicklungspolitische Mehrwert

Die Kommunen an der Emscher und ihren Nebenläufen haben bereits in den vergangenen 25 Jahren den Mehrwert des Emscherumbaus für strukturelle Verbesserungen erkannt. Sie denken ihre räumliche Entwicklung zum Teil komplett neu, orientieren sich wieder zu den Flussufern hin, entwickeln und realisieren hier städtebauliche Projekte. Die Emschergenossenschaft hat in einem ersten Schritt darauf reagiert, indem sie dort, wo Gewässer bereits abwasserfrei umgestaltet werden konnten, die ehemaligen Betriebswege für Pflege und Unterhaltung der Gewässerinfrastruktur geöffnet und zu Radwegen umgebaut hat. Mit bisher etwa 120 Kilometern Radwegestrecke konnte auf diese Weise ein unspektakulärer, aber von der Bevölkerung begeistert angenommener Beitrag zur touristischen Infrastruktur geleistet werden.

Mehr und mehr gewinnt auch eine „wassersensible Stadtentwicklung“ und die Strategie der integralen Wasserwirtschaft an Interesse in Stadt- und Raumentwicklung der Region. Der 2006 veröffentlichte Masterplan Emscher-Zukunft (vgl. Abb. 1), der als Gemeinschaftsleistung der gesamten Emscherregion die Themen des Emscherumbaus, nämlich Wasserwirtschaft, Gewässerökologie, Stadt- und Freiraumentwicklung sowie Partizipation und Vermittlung miteinander verknüpfte, wurde 2012 mit dem Deutschen Städtebaupreis, 2013 mit dem deutschen Landschaftsarchitekturpreis, jeweils in der Sonderkategorie „Infrastruktur“, ausgezeichnet.

Mit einer ersten Kooperationsvereinbarung im Jahr 2006 hatten Stadtentwicklungsministerium, Emschergenossenschaft und die Städte entlang der Emscher ihr Augenmerk bereits auf die Erneuerung der vom Strukturwandel am heftigsten betroffenen Stadtquartiere gelegt. Die breit angelegte Beteiligung der Bevölkerung in diesen Quartieren ermöglichte es einerseits, Verständnis für die mit den Baumaßnahmen an der Emscher verbundenen Belästigungen zu erzielen. Andererseits konnte mit dem Angebot der Städtebauförderung vom Quartiersmanagement bis zur Unterstützung bewohnergetragener Projekte und Initiativen ein durchaus positives Klima erzeugt werden und der Erneuerungsprozess anschaulich, erlebbar und gestaltbar gemacht werden. Hervorzuheben sind dabei insbesondere die Projekte, die die Emschergenossenschaft zusammen mit Kindern und Jugendlichen durchgeführt hat. An diesen partizipativen Prozess soll in Zukunft angeknüpft werden.

Qualitätsoffensive Emscherland – Der Blick nach vorn
Zukunftschancen und neue Lebensqualität sollen für die Menschen im nördlichen Revier noch stärker erfahrbar



In der Schlussphase des Emscherumbaus muss es darum gehen, noch einmal alle Kräfte zu bündeln, um den Mehrwert dieses wasserwirtschaftlichen Großprojektes mit all seinen Facetten in den Kontext der Stadt- und Freiraumentwicklung zu stellen und als „Schaufenster des Wandels“ der Region zu präsentieren.“



werden, dafür ist eine weitere Qualitätsoffensive für das „Emscherland“ notwendig und geplant. Die Städte im nördlichen Ruhrgebiet sollen Anschluss finden an die positive Entwicklung in anderen Teilen des Ruhrgebiets und des Landes Nordrhein-Westfalen. Nicht das Wiederholen und Nachholen von Strukturwandelprozessen der vergangenen Jahrzehnte ist hierfür geeignet, sondern eine eigenständige Entwicklungsstrategie. Ziel ist es, die Quartiere entlang der Emscher aufzuwerten und damit mehr Lebensqualität im gesamten nördlichen Ruhrgebiet zu schaffen. Gerade für die vielen jungen Menschen in der Emscherzone müssen Zukunftsperspektiven geschaffen werden, damit sie eine Chance und Grund genug haben, gerne hier zu leben und zu bleiben. In der Schlussphase des Emscherumbaus muss es darum gehen, noch einmal alle Kräfte zu bündeln, um den Mehrwert dieses wasserwirtschaftlichen Großprojektes mit all seinen Facetten in den Kontext der Stadt- und Freiraumentwicklung zu stellen und als „Schaufenster des Wandels“ der Region zu präsentieren.

Die Strategie mit dem Namen „Gemeinsam für Emscher 2020“ ist Arbeitsgrundlage für die Zusammenarbeit bei der Kommunikation und Präsentation der Schlussphase des Emscherumbaus. Das Bau- und Stadtentwicklungsministerium, die Emschergenossenschaft und die Emscherkommunen haben sich anlässlich der Genossenschaftsversammlung der Emschergenossenschaft am 17. November 2016 auf eine Kooperationsvereinbarung für den anstehenden Kommunikations-, Präsentations- und Realisierungsprozess von Projekten an der Emscher geeinigt. Ziel ist es insbesondere, die begonnenen Entwicklungsprozesse weiter zu befördern.

Der Emscherumbau ist mit rd. 5,3 Mrd. Euro Gesamtkosten das bedeutendste wasserwirtschaftliche Infrastrukturprojekt Europas. Seine Präsentation und Kommunikation soll zu einem Schaufenster des Strukturwandels werden; er eignet sich daher als Kernthema einer großen regionalen Ausstellung. Diese Ausstellung als Vermittlungsplattform könnte in einem mehrjährigen Prozess die Schlussphase des Gewässerumbaus und die mit ihm verbundenen Politikfelder auch überregional präsentieren. Sie könnte dazu dienen, die große gemeinsame Kraftanstrengung der Region für ihre nachhaltige räumliche Entwicklung zu dokumentieren und neues Selbstbewusstsein und eine neue Identifikation zu schaffen.

Schaufenster des Wandels

Vier räumliche Themen wurden in Abstimmung mit den Städten der Region für das Präsentationsjahr und für die Qualitätsoffensive „Gemeinsam für Emscher 2020“ definiert:

- Die fertige Emscher
- Emscherland 2020
- Emscherinsel
- Emscherdelta

In diesen vier „Schaufenstern des Wandels“ können die Emschergenossenschaft und ihre Mitgliedskommunen Projekte unterschiedlicher Handlungsfelder und unterschiedlicher Stadien der Fertigstellung in der Stadtentwicklung präsentieren: Ergebnisse (realisierte Projekte für mehr Lebensqualität entlang der Emscher), Zwischenergebnisse (in Arbeit befindliche Bauprojekte), Strategien (Planungsvorhaben für städtebauliche Leitprojekte) und Partizipationsprojekte (Beteiligungsprozesse mit der Be-



Gelsenkirchener Panorama mit Zeche Consol. Foto: Henk Wittinghofer

völkerung zur Weiterentwicklung ihrer Quartiere rechts und links der Emscher).

Als Handlungsfelder der Stadtentwicklung wurden definiert:

- Wohnen rechts und links der Emscher – von der Gartenstadt bis zum Wohnen am Wasser
- Starke Quartiere - Starke Menschen – sozialer Zusammenhalt in lebenswerten Quartieren
- Innenstädte/Stadtteilzentren – Identitätsstifter und Visitenkarte ihrer Städte
- Bildung und Begegnung – kommunale Gebäude energetisch, barrierefrei und funktional erneuern
- Industriekultur – Standortfaktor für neue Arbeit
- Mobilität in der Region – Verknüpfungen zu Radschnellweg Ruhr und RRR als Perspektiven
- Grün- und Freiraum in den Städten – Städte im Emscher Landschaftspark. Beitrag zur Grünen Infrastruktur NRW in der Grünen Dekade von 2017 bis 2027.

Im Präsentationsjahr 2020 sollen die im Rahmen des Emscherumbaus realisierten neuen Qualitäten einer breiten Öffentlichkeit vor Ort und überregional anschaulich gemacht werden. Dazu sollen z.B. folgende Formate genutzt werden: dezentrale Veranstaltungen in den Quartieren entlang der Emscher, ein Kunst- und Kulturjahr, die wissenschaftliche Auseinandersetzung, Emscherreisen und Gastgeberrouden und eine rahmengebende Öffentlichkeitskampagne.

Die Städtebauförderung unterstützt die Städte der Emscher-Lippe-Region mit all ihren Programmen bei:

- der städtebaulichen Integration der aufgegebenen Montanstandorte,

- der städtebaulichen Bewältigung der sozialen Kohäsion in städtischen Problemgebieten,
- der baulichen Bewältigung von Integrationsaufgaben, insbesondere von Flüchtlingen,
- der Gestaltung des Strukturwandels und demografischen Wandels in den Innenstädten und Stadtteilzentren,
- der Modernisierung der kommunalen Gebäudeinfrastruktur (Schwerpunkt der Städtebauförderung „Bildung und Begegnung“ im Quartier).

Auch in der Wohnungsbauförderung gibt es zahlreiche Unterstützungs- und Fördermöglichkeiten für Neubau und Bestand. Dabei geht es darum, die Lebenssituation in sozial benachteiligten Quartieren zu verbessern, aber auch darum, Wohnquartiere mit einem hohen Anteil an bezahlbaren Wohnangeboten in ihrer Entwicklung und Verbesserung zu unterstützen. Viele Wohnquartiere sind energetisch zu optimieren, und dabei müssen Miete und Mietnebenkosten im Auge behalten werden. Die Quartiere sind außerdem so zu entwickeln, dass sie zukünftig mit guter Versorgung, Anbindung, möglichst mit Barrierearmut und einem attraktiven sicheren Wohnumfeld ausgestattet sind.

Der Initiative „Gemeinsam für Emscher 2020“ wird es gelingen, für die Region an der Emscher eine deutlich bessere und tragfähige Zukunftsperspektive zu entwickeln und die Lebensqualität nachhaltig zu stärken.

¹ Oldengott, Martina (2014): Der Zeit voraus – Flussgebietsmanagement als regionale Gemeinschaftsaufgabe. In: Regionalverband Ruhr (Hrsg.) Regionalplanung im Ruhrgebiet. Von Robert Schmidt lernen.

Neue Formate für die interkommunale Zusammenarbeit – das Beispiel „Emscherland 2020“

Karl Jasper, Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung,
Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott, Emschergenossenschaft

54

Für „Emscherland 2020“ haben die Städte Herne, Herten, Recklinghausen und Castrop-Rauxel gemeinsam mit der Emschergenossenschaft ein interkommunales integriertes Handlungskonzept¹ aufgestellt und dafür eine große zusammenhängende Gebietskulisse im Hinblick auf unterschiedliche mögliche Förderzugänge definiert.

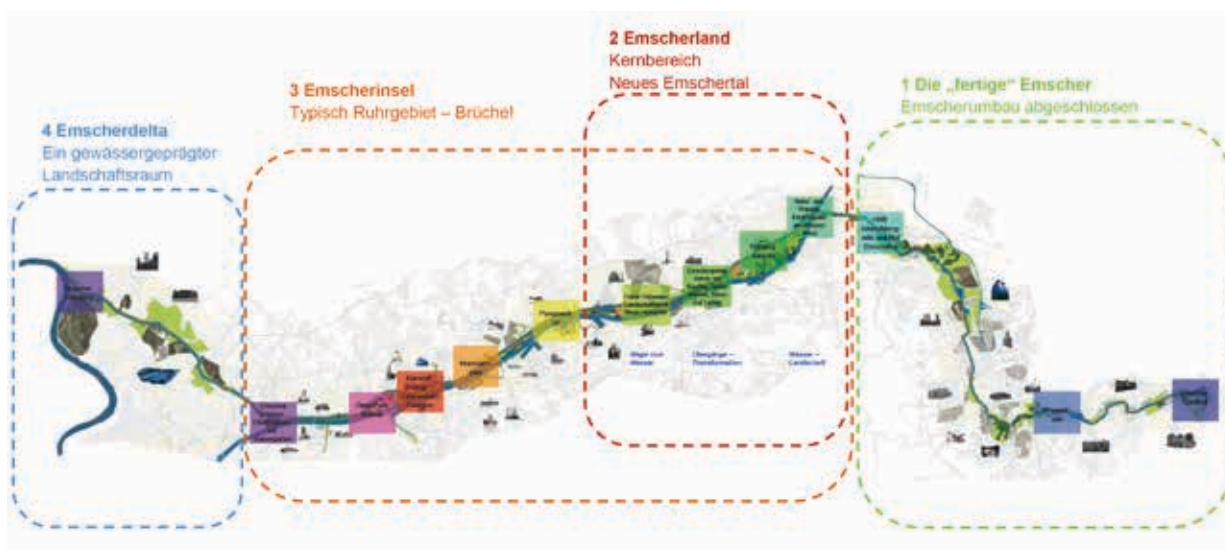
An den Uferkanten der vier Kommunen hatte die Emschergenossenschaft in den vergangenen Jahren viel gebaut und dabei auch besonders beispielhafte Maßnahmen des Emscherumbaus umgesetzt.

Dazu gehört (an der östlichen Stadtgrenze von Castrop-Rauxel zu Dortmund beginnend) ein etwa 33 Hektar gro-



Book-Release-Party des Emscherromans „Willkommen@Emscherland“. Foto: Emschergenossenschaft/Frank Vinken

Die Schaufenster des Wandels



Schaufenster des Wandels beim Emscherumbau – eine Gemeinschaftsleistung der Region

Quelle: Emschergenossenschaft

Bes Hochwasserrückhaltebecken mit einem Sperrwerk, das nicht nur technisch meisterhaft ist, sondern auch aufgrund seiner hohen architektonischen Qualität bereits ausgezeichnet wurde. In seiner naturnahen Auslegung ist das für Starkregenereignisse modellierte Becken bereits so weit gediehen, dass es mit der Umgebung zu einem vielfältigen Landschaftsraum verschmolzen ist.

Das Wasserkreuz in Castrop-Rauxel ist eines von zwei derartigen Konstruktionen in Deutschland, bei denen sich Gewässer, übereinander verlaufend, kreuzen. In Castrop-Rauxel sind es gleich mehrere sich kreuzende Infrastrukturen: In 17 Meter Tiefe der unterirdische Emscher-Abwasserkanal, darüber der neue Emscherlauf und als oberste „Schicht“ der Rhein-Herne-Kanal. Aus verschiedenen Richtungen laufen mehr als vier Radwege auf das Wasserkreuz zu und daran entlang, die das Wasserkreuz und seine Umgebung touristisch erlebbar machen. Unmittelbar angrenzend mündet der Suderwicher Bach in die Emscher, der sich bei Hochwasser in seiner Aue ausdehnen kann.

Auf den umliegenden Flächen ist ein Natur- und Wassererlebnis-Park vorgesehen, in dem z.B. wichtige Ökosystemleistungen Kindern und Jugendlichen transparent gemacht werden sollen. Bienen und Imker, Streuobstwiesen, Wildpferde und Wasserbüffel für die extensive Landschaftspflege stellen Angebote der Bildung für eine nachhaltige Entwicklung dar und tragen dazu bei, dass sich Kinder und Jugendliche für Themen rund um den Natur- und Wasserkreislauf interessieren. Ziel ist es, ihnen damit auch Perspektiven für Ausbildung, berufliche Entwicklung und gesellschaftliche Integration anzubieten. In die Pflege und Unterhaltung des Natur- und Wassererlebnis-Parks sind Vereine und berufsständische Institutionen des

Gartenbaus und Naturschutzes eingebunden, sodass die Idee des „Mitmachparks“ und des „Mitmachflusses“ beispielhaft praktiziert werden kann.

Für einen Rückblick in die Vergangenheit ist ein Besucherschacht („Schwatte Emscher“) projektiert. Geschützt durch eine transparente Wand, können Besucher mit einem Aufzug hinab fahren und dort die „schwarze Emscher“ sehen, wenn sie denn in das unterirdische Kanalsystem verbannt worden ist. Zudem können sie sich über die Funktion des Emschersystems von der Vergangenheit bis in die Zukunft informieren. Bei dem Schacht handelt es sich um einen Betriebsschacht, der auf Dauer für das Inspektionswartungssystem offen gehalten werden muss. Insofern lassen sich an diesem Ort Betrieb und Unterhaltung des Emscher-Abwasserkanals gut mit touristischen Angeboten kombinieren.

Castrop-Rauxel ist mit den übrigen drei Kommunen entlang der Emscher über einen 18 Kilometer langen Radweg verbunden, der zur „Emscherpromenade“ aufgewertet werden soll. An ihrer Trasse reihen sich bis Herne weitere Maßnahmen der Kommunen auf. Dort mündet die Emscherpromenade in einen diagonal von der Halde Hoehward mit dem Landschaftspark „Neue Horizonte“ bis nach Herne zum Schloss Strünkede führenden Grünzug. Die Maßnahmen der „Emscherland 2020“-Konzeption ergänzen insofern die touristische und freiräumliche Ausstattung des Emscher Landschaftsparks.

¹ Emscherland 2020 – Integriertes Handlungskonzept der Emscher Genossenschaft mit den Kommunen Herne, Herten, Recklinghausen und Castrop-Rauxel. Essen 2016.

Europäischer Gartenpreis 2016 für ein „Großräumiges grünes Entwicklungskonzept“

Christian Grüßen, Jens Spanjer, Europäisches Gartennetzwerk (EGHN)

Das Europäische Gartennetzwerk (EGHN) mit seinen Partnern in 14 Ländern Europas (Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Belgien, den Niederlanden, Schweden, Dänemark, Italien, Irland, Polen, Portugal, Österreich, Spanien und Russland) und die Stiftung Schloss Dyck, Zentrum für Gartenkunst und Landschaftskultur in Jüchen, vergeben seit 2010 den Europäischen Gartenpreis.



Landschaftspark Duisburg Nord. Foto: EGHN

Der Europäische Gartenpreis bewertet mehr als nur historische Parks, traditionelle Gartenelemente oder spektakuläre Gartenkunst. Für die Nominierung und Auszeichnung sind die interkommunale Zusammenarbeit, innovative Entwicklungs- und Managementkonzepte, städtebauliche Aspekte, Fragen der Nachhaltigkeit, besondere Angebote für Besucher oder bürgerschaftliches Engagement ebenso wichtig wie die hohe Qualität bei der Neuanlage oder Wiederherstellung eines Parks oder Gartens. Die Gewinner und vor allem die Erstplatzierten des Europäischen Gartenpreises sollen Inspiration oder auch Modell für andere Projekte sein. Seit 2014 gibt es unter den nun vier Kategorien des Europäischen Gartenpreises die neue Kategorie „Großräumige Entwicklungskonzepte“, für die Städte und Regionen ausgezeichnet werden können.

Emscher Landschaftspark: Preisträger des Jahres 2016

Nach den „National Urban Parks“ in Finnland (2014) und „Green Malmö“ im Jahr 2015 ging der Preis 2016 nun erstmalig nach Deutschland – nach Nordrhein-Westfalen ins Ruhrgebiet. Insbesondere die Mischung verschiedenster Maßnahmen, die von spektakulären Projekten wie dem Landschaftspark Duisburg Nord, über die Erhaltung und Erschließung von Ruderalflächen der Industrienatur bis hin zu vielen Grün-Projekten im Wohnumfeld reicht, ließ den Emscher Landschaftspark zum Preisträger des Jahres 2016 in der Kategorie „Großräumige grüne Entwicklungskonzepte“ aufsteigen. Gewürdigt wurde aber nicht nur die Vielfalt der Projekte, sondern auch das überzeugende und wirkungsvolle Gesamtkonzept. Mit den



Rheinpark Duisburg im Jahr 2013. Foto: Michael Schwarze-Rodrian, RVR

Veränderungen in seiner größten Problemzone habe das gesamte Ruhrgebiet an ökologischer Qualität gewonnen, neue Wohn- und Freizeitqualität geschaffen und nach und nach auch die gewünschten wirtschaftlichen Erfolge erzielt. Anders als an vielen Orten in Europa ging es beim Emscher Landschaftspark nie um die Beseitigung aller Spuren der industriellen Geschichte, sondern um die gezielte Inwertsetzung ihrer Leistungen und den Erhalt ausgewählter baulicher Strukturen. An vielen Standorten sind so Parkanlagen entstanden, die in dieser Form als zeitgenössische Parks einzigartig sind und bleiben werden.

Besonders hervorgehoben wurde von der Jury die beispielhafte Zusammenarbeit der beteiligten Kommunen, Kreise und Verbände sowie die Fortschreibung und Nachhaltigkeit des Konzepts „Emscher Landschaftspark“ unter der Federführung des Regionalverbands Ruhr.

Viele „Folgeprojekte“ verdanken dem Emscher Landschaftspark – nach Ansicht der Jury – ihre Existenz bzw. ihre Erfolge. Hier seien nur die Nacht der Industriekultur, die Ruhrtriennale oder die Emscherkunst genannt, die auch international wahrgenommen werden und vielerorts

ähnliche Projekte inspiriert haben. Besonders wichtig ist aber die durch solche Projekte ausgelöste Veränderung im Bewusstsein der regionalen Bevölkerung für die Werte und Vielfalt ihrer Region und der positive Einfluss auf das Image bzw. die externe Wahrnehmung der Region.

Lob für die Vielfalt und Dauerhaftigkeit des Konzepts

Mit der Vergabe des Europäischen Gartenpreises an den Emscher Landschaftspark wollte die internationale Jury die Vielfalt und Dauerhaftigkeit des Konzeptes und die hohe Qualität jedes einzelnen Teilstücks würdigen. Der Preis soll auch darin erinnern, dass die neue Qualität der Emscherregion oder der Metropole Ruhr, die inzwischen oft als „alltäglich“ wahrgenommen und wie selbstverständlich genutzt wird, eine lange Geschichte hat, die von Visionen, Engagement, Kooperationsfähigkeit und langem Atem vieler Akteure und der Bewohner der Region zeugt.



Regionale Zukunft braucht neue Mobilität.

Chancen einer ganzheitlichen
Mobilitätsentwicklung.

Vor dem Hintergrund der Herausforderungen im Klimaschutz, bei der Dekarbonisierung und angesichts des demografischen Wandels ist insbesondere im Mobilitätsbereich ein Umdenken in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung notwendig. Dabei betrifft das Thema „Mobilität und Erreichbarkeiten“ nicht nur die einzelne Kommune, sondern ist immer auch im regionalen Kontext zu betrachten. Verkehr macht nicht an den Stadt- oder Kreisgrenzen halt, sondern umfasst die gesamte Region. Insbesondere die Stadt-Umlandverflechtungen erzeugen ein hohes Aufkommen im Berufspendler- und Einkaufsverkehr. Die Umweltbelastungen in den Zentren unserer Städte sind zu einem wesentlichen Teil auf den regionalen Ziel- und Quellverkehr zurückzuführen.

Stadt- und Mobilitätsplanung sind vielfältigen – gelegentlich auch divergierenden – Erwartungshaltungen und Zielsetzungen ausgesetzt. Sie bedürfen auf den verschiedenen administrativen Ebenen einer ressortübergreifenden und ganzheitlichen Planung. Eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung zielt auf ein ausreichendes Angebot und eine gute Qualität des ÖPNV, den guten Zustand des Straßen-, Schienen- und Fahrradnetzes, eine geringe Luft- und Schadstoffbelastung, hohe Sicherheit im Straßenverkehr, lebendige Orte mit Freiraumqualität, eine ausreichende Wohnraumversorgung und eine hohe Standortqualität für die wirtschaftliche Entwicklung des Raumes. Die Frage von Erreichbarkeiten stellt sich sowohl im städtischen als auch – unter anderen Vorzeichen – im ländlichen Raum. Das Land Nordrhein-Westfalen hat in den letzten Jahren Leitprojekte und Managementansätze entwickelt, die Antwort auf die vielfältigen Fragen geben sollen. Den Menschen sollen umweltgerechte und attraktive Angebote gemacht werden. Kommunen und Regionen sollen insbesondere bei der integrierten Mobilitätsentwicklung wirksam unterstützt werden.

Ein guter öffentlicher Schienennahverkehr verbindet die Regionen

Mit dem Rhein-Ruhr-Express (RRX) setzt Nordrhein-Westfalen ab dem Jahr 2018 ein neues Nahverkehrskonzept sukzessive um – in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Ziel ist es, alle Landesteile durch eine schnelle SPNV-Verbindung mit dem Kernkorridor des Rhein-Ruhr-Express zwischen Dortmund und Köln zu verbinden. Auf dieser Strecke wird durch die Realisierung eines 15-Minuten-Taktes eine stadtbahnähnliche Verbindung der Oberzentren innerhalb der Rhein-Ruhr-Region geschaffen. Für die an das RRX-System angeschlossenen Städte, Kreise und Gemeinden ergeben sich so neue Chancen der interkommunalen Kooperation bei der Stadt-, Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung. Durch den Ausbau von Zubringersystemen und Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern, flankierende Maßnahmen im Verkehrsmarketing sowie städtebauliche Begleitmaßnahmen soll eine stärkere Nutzung des Systems

Öffentlicher Verkehr erreicht werden. Geplant ist, dass durch den gezielten Ausbau des RRX-Ergänzungsnetzes für Berufspendler und für den Freizeitverkehr umsteigefreie Verbindungen aus und zu den sonstigen Siedlungsschwerpunkten des Landes realisiert werden. Sogenannte „Zulaufstrecken“ wird es zu den Endpunkten Münster, Minden, Flughafen Köln-Bonn, Koblenz und Aachen geben. Damit bestehen umsteigefreie Verbindungen von fast allen Landesteilen zur Rhein-Ruhr-Achse.

Auch der S-Bahn-Verkehr im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wird ab 2019 an das Konzept Rhein-Ruhr-Express angepasst. So wird eine Anbindung auch von Stadtteilen und Nebenzentren an den schnellen RRX-Kernbereich sichergestellt. Ergänzend wird durch Anpassung der Busanbindungen ein Angebot geschaffen, das Umlandgemeinden eine zielgerichtete Erschließung und Anbindung von Siedlungsstandorten an das RRX-System ermöglicht.

Nicht alle Standorte in NRW haben eine Schienenanbindung oder können problemlos durch einen leistungsfähigen ÖPNV erschlossen werden. Die finanziellen Ressourcen hierfür sind begrenzt und die Entwicklung insbesondere in den demografisch schrumpfenden Regionen gewährleisten oft keine ausreichende wirtschaftliche Tragfähigkeit für eine herkömmliche ÖPNV-Erschließung. In schienenfernen Korridoren können langlaufende Regionalbusverbindungen attraktive und wirtschaftlich vertretbare Angebote sein. In der Fläche bedarf es dann allerdings innovativer Konzepte zur Bedarfssteuerung von Verkehren, um eine flächendeckende ÖPNV-Grundversorgung sicherzustellen (z.B. Bürgerbusse).

Abb. 1

Geplante Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen, Stand Juni 2017



Quelle: Ministerium für Verkehr

Radschnellwege bewegen Nordrhein-Westfalen

Mit dem Radschnellweg Ruhr – dem RS 1 – entsteht ein regionales „Premiumprodukt“ für den Alltags- und Freizeitradverkehr, das das Straßennetz von zahlreichen Pendlern entlasten könnte. Eine 101 Kilometer lange, durchgehende Trasse führt zukünftig von Duisburg bis nach Hamm und vernetzt im Einzugsbereich 1,7 Millionen Menschen, zehn Städte sowie 24 Hochschulstandorte. Ein Teilstück zwischen Mülheim an der Ruhr und Essen kann seit November 2015 bereits befahren werden. Nach Freigabe eines weiteren Abschnitts des RS 1 in Mülheim wird die Modellstrecke auf einer Länge von 11 km befahrbar sein. Der Ausbau der weiteren Teilabschnitte erfolgt dann sukzessive.

Der RS 1 wird zum Experimentierfeld für die weitere Planung von Radschnellwegen. Er bietet zudem die einmalige Chance, eine interkommunale Siedlungs- und Freiraumentwicklung zu denken und umzusetzen. Die Anbindung und Einbindung des städtebaulichen Umfelds kann Raum bieten für vielfältige kreative Ideen, städtebauliche und freiraumplanerische Innovationen. Radschnellwege sind wichtige Bausteine einer zukunftsweisenden Mobilität; der RS 1 soll modellhaft weit über die Landesgrenzen von NRW hinaus wirken.

Die Machbarkeitsstudie für einen zweiten Radschnellweg im Ruhrgebiet zwischen Gladbeck, Bottrop und Essen wurde im Sommer 2017 fertiggestellt. Schon im Jahr 2013 hatten die Landesregierung und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) einen landesweiten Planungswettbewerb¹ für Radschnellwege durchgeführt. Die fünf Gewinnerprojekte in den verschiedenen Regionen des Landes befinden sich nach erwiesener Machbarkeit zum Teil bereits in der konkreten Planungs-, bzw. Ausbauphase (vgl. Abb. 1).

Mit der Aufnahme von Radschnellverbindungen in das Straßen- und Wegegesetz Nordrhein-Westfalens erhalten Radschnellwege im regionalen Kontext den gleichen Status wie Landesstraßen. Das Land übernimmt die Bausträngerschaft und setzt so ein klares Zeichen für den Radverkehr. Die Bedeutung von Radschnellwegen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung wurde auch auf Bundesebene zwischenzeitlich ausdrücklich anerkannt. Radschnellwege finden inzwischen Erwähnung im aktuellen Bundesverkehrswegeplan. Das Bundesverkehrsministerium wird zudem 2017 erstmalig Radschnellwege mit einer Summe von 25 Mio. Euro fördern.

Verkehr vermeiden und Mobilität in Stadt und Region besser managen

Die Mobilität der Zukunft lebt von integrierten Lösungen. Die Kommunen spielen dabei eine Schlüsselrolle. Sie treffen die Entscheidungen in Sachen Parkraumnutzung, Stellplatzverordnungen für Car- und Bikesharing, Verkehrssteuerung, Radwegeplanung, Straßenraumnutzung, Gestaltung der öffentlichen Räume (auch der Straßen-

räume!) und für das ÖPNV-Angebot. Allerdings sind die Aufgabenbereiche zumeist in Einzelressorts unterteilt. Wichtig ist es daher, Mobilität als kommunale Querschnittsaufgabe zu begreifen und Stadt- und Verkehrsentwicklung integriert anzugehen.

Diesen Anspruch konsequent und dauerhaft wirksam in das Tagesgeschäft und die Arbeitspraktiken der Kommunalverwaltungen hinein zu tragen, ist die eigentliche Herausforderung für das kommunale Mobilitätsmanagement. Es bedarf eines kommunalen Planens und Handelns, das alle Verkehrsträger – von Bus und Bahn über attraktive Fahrrad- und Fußwege, vom CarSharing bis zu Fahrgemeinschaften – als Teil eines ganzheitlichen Systems städtischer Mobilität betrachtet. Dabei muss das „menschliche Maß“ wieder in den Fokus der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung rücken, die Schaffung von Orten für Menschen. Genauso wichtig ist es, Planungs- und Mobilitätsroutinen zu durchbrechen. Das kommunale Mobilitätsmanagement will hierzu durch die Koordination der erforderlichen Planungs- und Abstimmungsprozesse einen wesentlichen Beitrag leisten. Mit dem „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen seine Kommunen dabei, das kommunale Mobilitätsmanagement in ihre Verwaltungsstrukturen zu integrieren. Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ ist ein kommunales Netzwerk, das Anfang 2015 mit dem Ziel der Qualitätsverbesserung von Verfahren als Erweiterung des bisherigen Netzwerkes „Verkehrssicheres NRW“ initiiert wurde.²

Die Benennung eines zentralen Ansprechpartners und die Unterzeichnung einer Rahmenvereinbarung über die Zusammenarbeit sind für interessierte Kommunen die Voraussetzungen zur Mitgliedschaft. Durch die Ansiedlung von Koordinierungsstellen bei den Verkehrsverbänden werden bereits vorhandene regionale Strukturen genutzt und es wird die Entwicklung der Verkehrsverbände zu „Mobilitätsverbänden“ unterstützt. Die vier regionalen Koordinierungsstellen fördern den Erfahrungsaustausch, organisieren die Kooperation zwischen Kommunen und vermitteln Know-how.

Nach einem Jahr kann bereits eine positive Bilanz der bisherigen Netzwerkarbeit gezogen werden. Bis zum Frühjahr 2017 haben 117 Kommunen die Mitgliedschaft im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ erklärt. Die bisherige Arbeit zeigt, dass bei den Kommunen ein großer Bedarf an den Angeboten besteht. An einzelnen Angeboten haben über 700 kommunale Mitarbeiter teilgenommen. Die Gespräche mit den Kommunen auf Leitungsebene zeigen, dass die aufgebaute Beratungsstruktur als zielführend für die Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität angesehen wird. Viele Kommunen schaffen die strukturellen und personellen Voraussetzungen zur Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements, denn ressortübergreifendes, kooperatives Handeln ist Voraussetzung für eine Verkehrswende, die Ressourcen zielgerichtet und effektiv nutzt.

Mobilitätsprojekt im Schienenpersonenverkehr in NRW, Ausbau des RRX (Netzplan und Fahrzeug).

Foto: Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM)

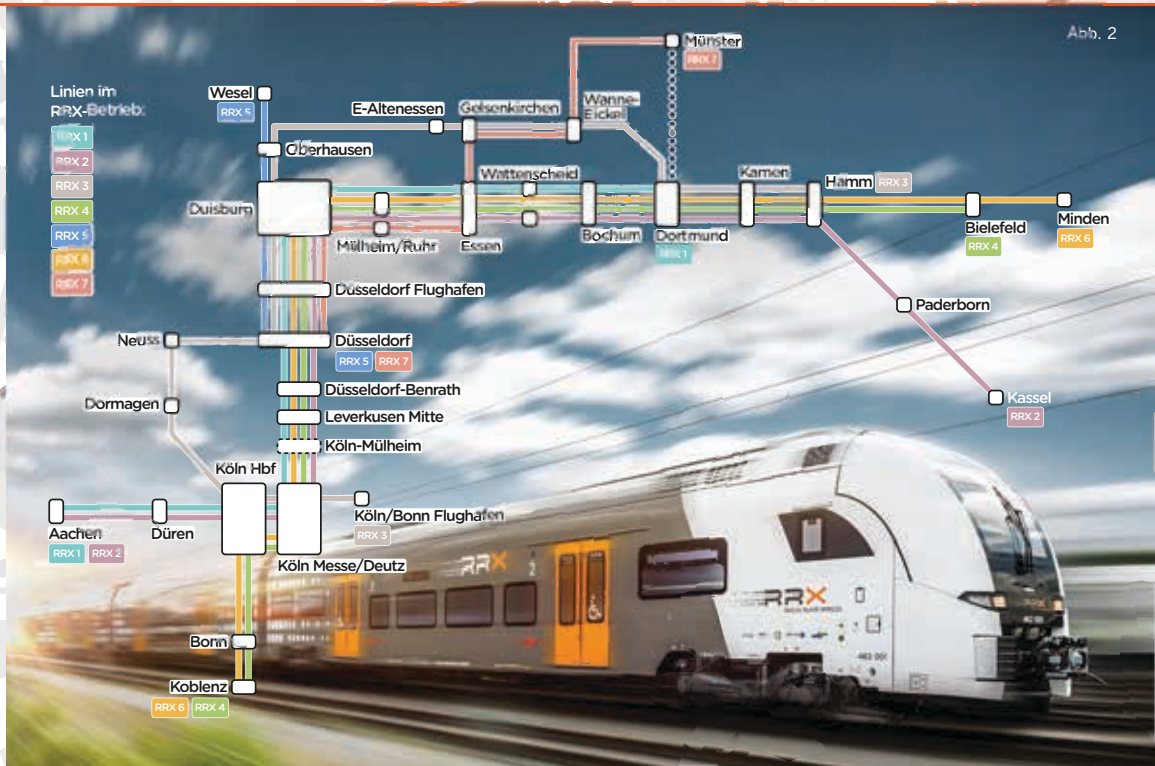


Abb. 2

Multimodale Schnittstellen des Personenverkehrs

Voraussetzung einer nachhaltigen Veränderung im Mobilitätsverhalten der Menschen, auch im regionalen Kontext, ist die Abkehr von einer rein verkehrsträgerbezogenen Herangehensweise. Stattdessen geht es um die Berücksichtigung von differenzierten Mobilitätsbedürfnissen und komplexen Wegeketten. Dabei ist die Ausbildung von Schnittstellen und die Bereitstellung von verkehrsmittelübergreifenden Informationen von ausschlaggebender Bedeutung.

Mit der Entwicklung von Mobilstationen im Rahmen des Mobilitätsmanagements wurde ein wesentliches Infrastruktur- und Steuerungselement für die nutzerfreundliche Ausgestaltung von Schnittstellen bis hin zur Quartiersebene geschaffen. Sie sind ein sichtbares Element einer umweltfreundlichen Mobilitäts- und Stadtentwicklungspolitik mit starker Außenwirkung. Mobilstationen als multimodale Verknüpfungspunkte und als Schnittstellen des Mobilitätsverbundes reagieren auf den Trend zu einem neuen vernetzten Denken in der Alltagsmobilität und stärken diese Entwicklung. Eine Kommunalbefragung, die im Jahr 2016 durchgeführt wurde, zeigt, dass das Thema sowohl in Ballungsräumen als auch in ländlichen Räumen von Bedeutung ist und in der Praxis Anwendung findet – mancherorts als kommunalweites Netz, mancherorts als Einzelstandort. Um eine Signalwirkung nach außen zu erzielen, sollten Mobilstationen besonders gekennzeichnet und einheitlich gestaltet werden.

Neben Mobilstationen bilden auch die seit 1995 geförderten Radstationen eine ideale Verknüpfungsmöglichkeit zwischen der individuellen nichtmotorisierten Mobilität

und dem öffentlichen Verkehr. So entstanden bis heute 74 Radstationen mit rund 22 000 Stellplätzen in der Regel an Bahnhöfen.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) hat die Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe seit 2004 dazu beigetragen, dass sich die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert hat und vielerorts auch die Barrierefreiheit erhöht wurde. 87 Bahnhöfe wurden im Rahmen der ersten Modernisierungsoffensive saniert, 117 Bahnhöfe wurden im Programm der Modernisierungsoffensive II (ab 2008) verankert, 35 sind für die Modernisierungsoffensive III (2016 bis 2023) vorgesehen. Im Zuge des RRX-Projektes (s.o.) investieren das Land, die Deutsche Bahn sowie die drei Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (NVR, NWL und VRR) bevorzugt in den Ausbau der Stationen an den Zubringerstrecken des RRX.

Mit den Pilotprojekten RRX, Radschnellwege und Zukunftsnetz Mobilität NRW wurden in Nordrhein-Westfalen Initiativen für eine ganzheitliche Mobilitätsentwicklung ergriffen. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob aus diesen Modellen ein Trend beim Infrastrukturausbau und der Stadt- und Regionalentwicklung wird. Dies erscheint aus vielerlei Gründen notwendig, nicht zuletzt, weil nur auf diesem Weg maßgebliche Beiträge des Verkehrssektors zur Sicherung einer stadtverträglichen Mobilitätsentwicklung und zum Klimaschutz erwartet werden können.

¹ www.agfs-nrw.de/fachthemen/radschnellwege/dokumentation-zum-planungswettbewerb.html

² www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de



Keine Region ist ohne spezifisches Talent.

Regionale Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen.

62

**Dr. Michael Henze, Abteilungsleiter Strukturpolitik, Ministerium für
Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie**

Kaum irgendwo in Deutschland sind die regionalen Unterschiede so ausgeprägt wie in Nordrhein-Westfalen – geografisch, demografisch, ökonomisch. Zum einen der überwiegend dienstleistungsgeprägte Ballungsraum an Rhein und Ruhr als die größte polyzentrische Metropolregion Europas, zum anderen die stärker mittelständisch-industriell geprägten sub-urbanen bis ländlichen Regionen mit wenigen Oberzentren im Norden, Osten und Westen des Landes.

Die Globalisierung und der damit einhergehende intensivere internationale Wettbewerb haben die Bedeutung von Standortpolitik und regionaler Entwicklung nicht etwa geschwächt, sondern gestärkt. Wertschöpfungsnetzwerke sind regional verankert, auch wenn sie im internationalen Wettbewerb stehen. Da Standort- und Investitionsentscheidungen der Unternehmen immer öfter im Vergleich nationaler und internationaler Alternativen getroffen werden, sind attraktive Standortbedingungen wesentlich für eine positive wirtschaftliche Entwicklung. Eine erfolgreiche regionale Strukturpolitik muss deshalb der regionalen Heterogenität Rechnung tragen: Gleiches muss gleich, aber Ungleiches muss auch ungleich behandelt werden. Die Landesregierung unterstützt die Regionen dabei, ihre spezifischen Stärken durch intelligente Spezialisierung weiter auszubauen. Denn nicht nur prosperierende, auch strukturschwächere Regionen besitzen je eigene Stärken.

**Gleiches muss gleich –
Ungleiches aber ungleich behandelt werden**

Regionale Strukturpolitik – ökonomisch gesprochen ein Transfer von Ressourcen zwischen Regionen mit dem Ziel, die durch Marktprozesse entstehende räumliche Allokation zu korrigieren – braucht Prozesse und staatliche Institutionen, die den Transfer übergeordnet organisieren. In Deutschland erfüllt die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ diese Funktion, auf Ebene der Europäischen Union sind es die Struktur- und Investitionsfonds.

Strukturpolitik verbindet heute ausgleichs- und wachstumsorientierte Handlungsansätze miteinander. Das Ausgleichsziel der Herstellung „gleichwertiger Lebensverhältnisse“ ist bereits im Grundgesetz verankert. Eine ausgewogene regionale Entwicklung verbessert den wirtschaftlichen Wohlstand und die soziale Stabilität im ganzen Land – so die These.¹

Dass Strukturpolitik ausdrücklich auch Wachstumsziele verfolgt, ist relativ neu. Ihren Ursprung nahm diese Entwicklung insbesondere mit der Strategie „Europa 2020“ der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2010. Für die Förderperiode 2014 bis 2020 ist der Europäischen Union ein „intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ vorgegeben, also eine Entwicklung mit hoher Beschäftigung und wirtschaftlichem, sozialem und territorialem Zusammenhalt.² In der schwierigen Phase, in der sich die Europäische Union aktuell befindet, kann man nicht genug

betonen, wie aktuell diese Zielsetzung ist und welche praktischen Erfolge die europäische Kohäsionspolitik bereits in den letzten Jahrzehnten erreicht hat. Diese Erfolge – in den reicheren, besonders aber in den ärmeren Mitgliedstaaten – sollten nicht als Selbstverständlichkeit angesehen werden, denn sie sind auf das engste mit funktionierenden europäischen Institutionen verbunden.

Wachstums- und Ausgleichsziel müssen sich nicht ausschließen

Für Nordrhein-Westfalen gilt: Wachstums- und Ausgleichszielsetzungen schließen sich in der Strukturpolitik nicht aus, sie gehen Hand in Hand. Eine integrierte zukunftsorientierte Entwicklung, die auch die Stadtentwicklung einschließt, muss und kann – bei Vermeidung von Strukturbrüchen – in allen Regionen möglich sein. Altindustrielle Regionen, wie z.B. das Ruhrgebiet, durchleben einen tiefgreifenden sektoralen Wandel. Er hat die Arbeitslosigkeit erst erhöht und dann leider vielerorts verfestigt. Umso mehr kommt es darauf an, die Attraktivität der Region für Bewohner und Investoren zu verbessern. Investitionen in die dafür notwendige Infrastruktur fallen nordrhein-westfälischen Kommunen mit hoher Verschuldung und hohen Soziallasten jedoch schwer. Den drohenden Teufelskreis mangelnder Attraktivität, hoher Verschuldung und fehlender Investitionen gilt es – nicht ausschließlich, aber auch – mittels regionaler Strukturpolitik zu durchbrechen.

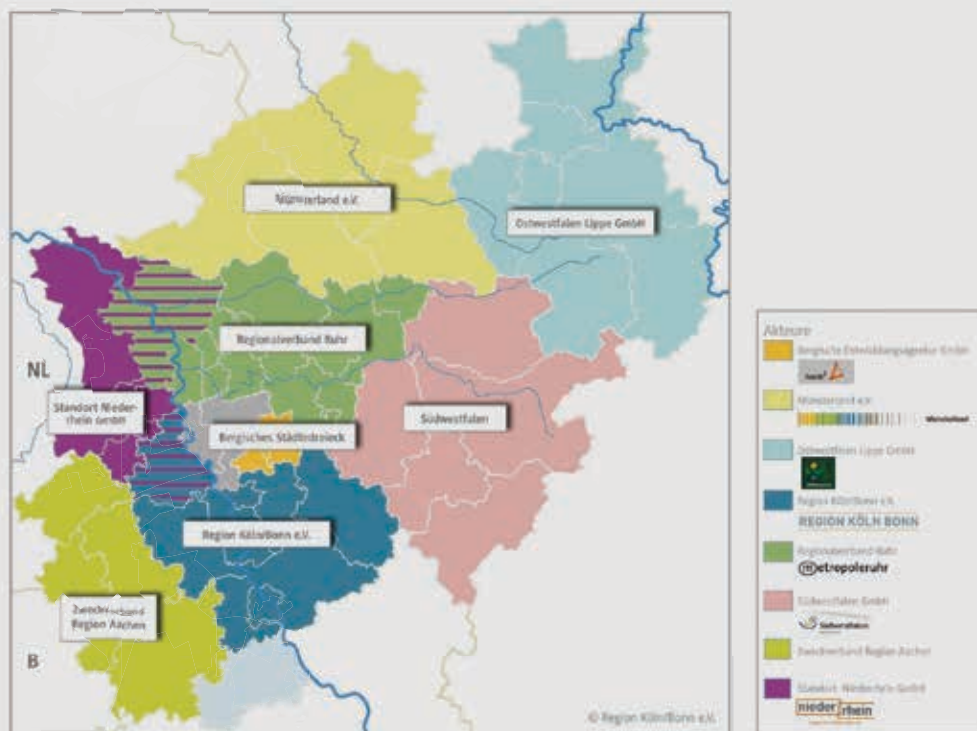
Abb. 1



Ideensuche für starke Regionen in Nordrhein-Westfalen, Titelblatt Regio.NRW-Aufruf

Quelle: Landesregierung NRW

Regionalmanagements in Nordrhein-Westfalen



Quelle: Region Köln/Bonn e.V.

“
Für Nordrhein-Westfalen gilt: Wachstums- und Ausgleichszielsetzungen schließen sich in der Strukturpolitik nicht aus, sie gehen Hand in Hand. Eine integrierte zukunftsorientierte Entwicklung, die auch die Stadtentwicklung einschließt, muss und kann – bei Vermeidung von Strukturbrüchen – in allen Regionen möglich sein.“

Das zentrale Förderinstrument zum Ausgleich regionaler Disparitäten in Deutschland – und dies seit 1969 – ist die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). Ihre Förderkulisse bedient sich eines gewichteten Regional-Indikators, gebildet hauptsächlich aus der durchschnittlichen Arbeitslosenquote mehrerer Jahre und dem Bruttojahreslohn je sozialversicherungspflichtig Beschäftigtem. Die GRW folgt gewissermaßen der Logik: Geht es der Wirtschaft gut, geht es auch den Menschen gut. Dass dies die Wirklichkeit nur unzureichend abbildet, erahnt, wer sich an Richard Floridas These „Jobs follow people, not people follow jobs anymore“³ erinnert. Gleichwohl bescheinigen Evaluationen der GRW regelmäßig eine hohe regionale Strukturwirksamkeit.

Die Chancen Nordrhein-Westfalens insgesamt bei der Ansiedlungsentscheidung von Unternehmen sind aufgrund der Marktnähe im dicht bevölkerten Herzen Europas, dem einmaligen Netz von Hochschulen und Forschungseinrichtungen und seiner engmaschigen verkehrlichen Erschließung exzellent. Sie sind auch im Wettbewerb mit den ostdeutschen Bundesländern spürbar gestiegen, seit das Fördergefälle zwischen Ost- und Westdeutschland im Jahr 2014 weitgehend nivelliert wurde. Ab 2018 werden sich die Förderhöchstsätze zwischen Ost und West fast vollständig angeglichen haben.

In Nordrhein-Westfalen hat die GRW neben der einzelbetrieblichen Investitionsförderung besonders große Bedeutung für die Förderung der öffentlichen, wirtschaftsnahen Infrastruktur, so z.B. in der Brachflächenentwicklung, bei Gründer- und Gewerbezentren, im Breitbandausbau und für Tourismuseinrichtungen, die für die Attraktivität der Regionen unabdingbar sind. Auf vielen dieser Felder gibt es Schnittstellen und Berührungspunkte mit der Städtebauförderung. Das zwingt zu einer engen Abstimmung und Arbeitsteilung der beiden strukturwirksamen Politikbereiche, die im Übrigen auch dann recht gut funktioniert, wenn die Stadtentwicklung und die Strukturpolitik nicht im gleichen Ministerium ressortieren.

Förderung nach Himmelsrichtungen – oder nach Bedarf?

Derzeit wird die Ausrichtung der GRW bundesweit intensiv diskutiert. Grund hierfür ist das Auslaufen des Solidarpakts II und die Neuordnung des Länderfinanzausgleichs ab dem Jahr 2020. Die GRW könnte dabei gleichsam als Nukleus für ein gesamtdeutsches System zur Förderung strukturschwacher Regionen dienen, das nicht mehr nach Himmelsrichtungen differenziert, sondern nach Bedürftigkeit – oder besser: nach Investitionsbedarf und konkreten Investitionsgelegenheiten. Künftig sollen Regionen idealerweise bundesweit nach einheitlichen Kriterien gefördert werden. Bestimmte Forschungsprogramme etwa, die bislang den ostdeutschen Ländern vorbehalten waren, sollen auf ganz Deutschland ausgeweitet werden.

Bei der Reform der GRW soll die Förderung von Innovationen ein wesentlicher Faktor werden. Aus nordrhein-westfälischer Sicht ist es wichtig, Kooperationen von Unternehmen und Forschungseinrichtungen zu unterstützen sowie die Förderung der Forschungsinfrastruktur besonders in den Fokus zu nehmen. Die GRW wird sich so tendenziell zu einem „Allrounder“ entwickeln, der durch seine Fördergebietskulisse primär dem Ausgleichsziel dient, in strukturschwächeren Städten und Regionen aber die dort ebenfalls vorhandenen Stärken stärkt und so Wachstumsziele verfolgt.

Stärken stärken – auch in den schwächeren Regionen

Das zweite Instrument für Strukturpolitik sind die EU-Strukturfonds. Mit dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE) soll die wirtschaftliche und soziale Kohäsion in der Union gestärkt werden.⁴ Dabei ist es wichtig festzuhalten, dass aus Brüsseler Sicht ganz Nordrhein-Westfalen eine Region ist. Seit dem Wegfall der Gebietsbeschränkung im EFRE vor zehn Jahren ist die EU-Förderung – im Unterschied zur GRW – landesweit möglich.

Wachstum und Innovation sind in der EU-Strukturförderung seit einiger Zeit (s.o.) stärker in den Fokus gerückt worden. Von mancher Seite wurde dabei die Sorge geäußert, „Stärken stärken“ könne bedeuten, dass nur noch die Starken gestärkt würden. Strukturschwache Regionen wie das Ruhrgebiet würden möglicherweise nicht ausreichend berück-

sichtigt oder könnten sich in Wettbewerben nach dem Exzellenzprinzip nicht gegen die stärkeren Regionen durchsetzen. Dies hat sich in der vergangenen Förderperiode jedoch keineswegs bestätigt.⁵ Das Ruhrgebiet etwa profitierte sogar, z.B. im Rahmen der EFRE-Wettbewerbsaufrufe, leicht überdurchschnittlich.

Der Paradigmenwechsel im EFRE hat indes zu einer Neuaufstellung in den Regionen Nordrhein-Westfalens geführt. Nicht die Stadt, nicht die Region, die am lautesten über ihre Strukturdaten klagt oder über die „gewiefteste“ Wirtschaftsförderung verfügt, erhält Förderzugänge, sondern jene mit den besten Ideen und den überzeugendsten Kooperationskonzepten.

Potentiale einer Region erkennen

Ein Beispiel ist die „IRR Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH“: Mit der IRR GmbH und ihren Gremien hat das Land gemeinsam mit den sechs Kreisen und weiteren Partnern die notwendigen Governance-Strukturen geschaffen. Um einer vorausschauenden Strukturentwicklung im Rheinischen Braunkohlenrevier Schub zu geben, startete die IRR GmbH 2015 einen Projektauftrag. Über diesen „Wettbewerb um die besten Ideen“ ist es gelungen, das Potenzial des Raumes zu identifizieren und zu mobilisieren. Die Beteiligung an diesem Wettbewerb – von Bürgern, Kommunen, Forschungseinrichtungen und Hochschulen, vom mittelständischen Unternehmer bis zum großen RWE-Konzern – hat das eindrucksvoll unterstrichen (vgl. Beitrag Wirth/Zabek).

Der Ideenwettbewerb hat 75 Einzelmaßnahmen hervorgebracht, darunter einen hohen Anteil von Projekten der Stadt- und Landschaftsentwicklung. Das reicht von kleinen Projekten der dörflichen Entwicklung bis zu Schwerpunktprojekten, die weit über die IRR hinausstrahlen können und dem Prozess ein Gesicht geben werden. Das betrifft zum Beispiel neue Perspektiven für rekultivierte Flächen, die Folgenutzung nicht mehr benötigter Betriebsflächen und natürlich Schlüsselthemen wie Energie, Ressourcen und Digitalisierung.

Das erfolgreiche Modell eines Ideenwettbewerbs ist unter dem Titel „Umbau 21 – Smart Region“ danach erneut zum Einsatz gekommen – in der Emscher-Lippe-Region im nördlichen Ruhrgebiet, die in besonderer Weise vom 2018 endgültig auslaufenden Steinkohlenbergbau und vom demografischen Wandel herausgefordert ist.

Auch im Operationellen Programm für den EFRE sind Wettbewerbe zum zentralen Instrument der Projektauswahl geworden, zumeist mit Hilfe unabhängiger Jurys und Auswahlgremien. Der Vorteil: Es kommt zu „Entdeckungsverfahren“, durch die oft überraschende Ideen und neue Partnerkonstellationen nach vorn gebracht werden. Regionalpolitisch sind der Aufruf „Regio.NRW“ (vgl. Abb. 1) sowie die Leitmarktwettbewerbe von besonderer Bedeutung (vgl. Abb. 3).

Integrierte Handlungskonzepte und ein Prozess der regionalen Selbstvergewisserung

Mit dem Regio.NRW-Aufruf will die Landesregierung die nordrhein-westfälischen Regionen dabei unterstützen, sich intelligent zu spezialisieren und ihre Stärken auszubauen. Der Förderaufruf ist ressortübergreifend angelegt: Federführend ist das Wirtschaftsministerium. Das Umwelt-, das Gesundheits-, das Wissenschaftsressort und das Städtebauministerium sind beteiligt und bringen zum Teil Finanzierungsmittel sowie Erfahrung und Know-how ein. Denn zu einer prosperierenden regionalen Entwicklung gehören ohne Zweifel, vielleicht in wachsendem Maße, „weiche“ Faktoren. So können z.B. ein schlechtes Image, fehlende Fachkräfte, Stadtteile ohne urbanen Reiz, lückenhafte Innovationsnetzwerke u.a.m. ebenfalls Entwicklungsengpässe bilden.

Die spezifischen Engpassfaktoren und Stärken einer Region können am besten „bottom-up“ aus der Region heraus identifiziert werden. Deshalb braucht es nicht nur eine Koordination auf Landesebene, sondern auch die regionale Selbstorganisation über die strukturelevanten Politikbereiche hinweg. Viele Förderrichtlinien setzen inzwischen integrierte Handlungskonzepte voraus, um kleinräumiges Kirchturmdenken, nicht nachhaltige Solitäre oder reine „Me-too-Projekte“ zu vermeiden.



Die spezifischen Engpassfaktoren und Stärken einer Region können am besten „bottom-up“ aus der Region heraus identifiziert werden. Deshalb braucht es nicht nur eine Koordination auf Landesebene, sondern auch die regionale Selbstorganisation über die strukturelevanten Politikbereiche hinweg.“

Die Regionen in Nordrhein-Westfalen haben solche integrierten Handlungskonzepte erarbeitet und mit den Verantwortlichen in den Kommunen und Kreisen, den Kammern und den Hochschulen abgestimmt. Das geschah idealerweise nicht als „l'art pour l'art“ neben einem Set ohnehin geplanter Schubladenprojekte, sondern als elementarer Prozess der regionalen Selbstvergewisserung. Auf ein solches gemeinsam erarbeitetes und regional geteiltes Verständnis über die jeweiligen Stärken und Schwächen, Risiken und Chancen zu verzichten, hieße nach dem Grundsatz zu verfahren: „Ohne Ziel ist jeder Schuss ein Treffer“. Im Prozess der regionalen Koordination haben sich die neun regionalen Entwicklungsorganisationen in Nordrhein-Westfalen – von der Region Aachen bis nach OWL, vom Münsterland bis nach Köln-Bonn, vom Niederrhein bis nach Südwestfalen – in den letzten Jahren große Verdienste erworben (vgl. Abb. 2).

72 Vorschläge sind im Förderaufruf Regio.NRW eingereicht worden, ein Beleg für die Lebendigkeit der Regionen, ihre Vielfalt und Kreativität. Die 44 besten Projekte hat ein Gutachtergremium ausgewählt und zur Förderung empfohlen.⁶ Dabei kommt neben der Digitalisierung, Umweltwirtschaft, Gründungsförderung u.a.m. der Stadt- und Regionalentwicklung einmal mehr eine wichtige strukturpolitische Funktion zu, die die wirtschaftliche Entwicklung positiv beeinflusst. Beispiele hierfür sind das Agglomerationskonzept der Region Köln-Bonn, der „Bildungscampus“ in Herford oder die regionalen Entwicklungsbänder ehemaliger Bahntrassen im Bergischen Städtedreieck.

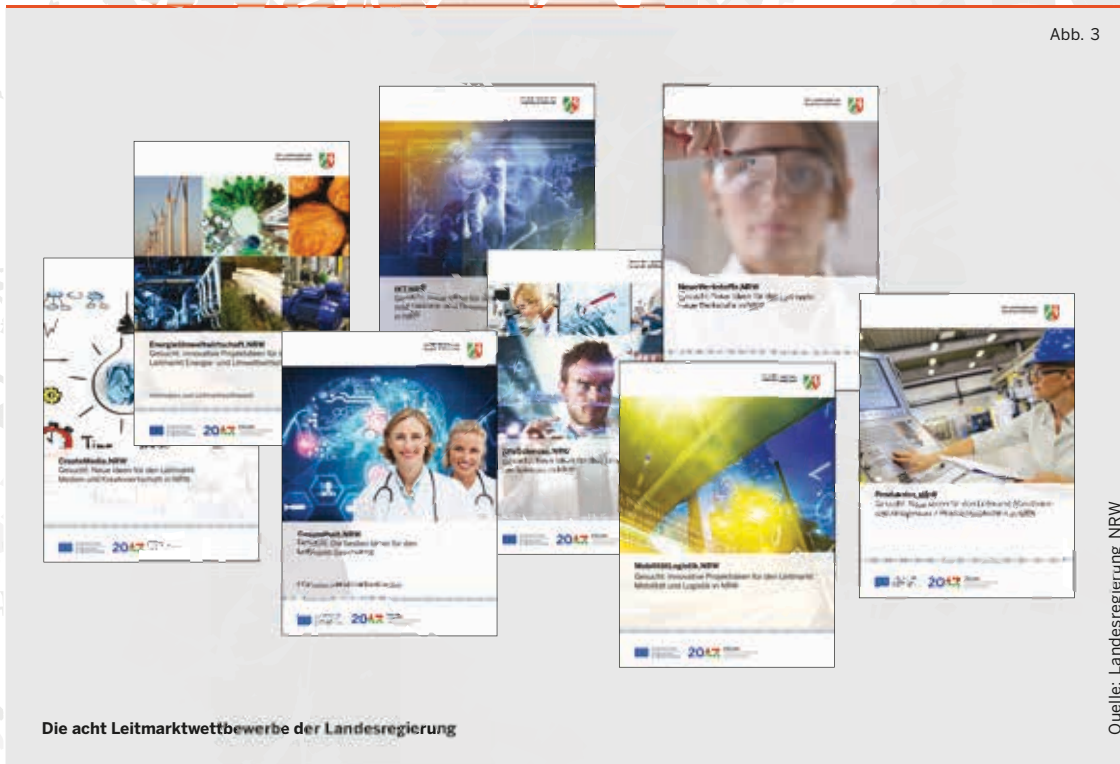
Leitmarkt-Wettbewerbe für die engere Kooperation zwischen Wirtschaft und Forschung

Neben dem Regio.NRW-Aufruf sind die EFRE-Leitmarkt-wettbewerbe das zweite, primär innovationspolitische Instrument. Sie werden ressortübergreifend für acht große Bereiche ausgeschrieben, auf die sich die Landesregierung verständigt hat: Medien und Kreativwirtschaft, Energie- und Umweltwirtschaft, Neue Werkstoffe, Gesundheit, Maschinen- und Anlagenbau/Produktionstechnik, Mobilität und Logistik, Life Science sowie Informations- und Kommunikationswirtschaft.

Grundsätzlich geschieht das landesweit, die Regionen partizipieren aber entsprechend ihren jeweiligen Stärken und Schwerpunkten recht unterschiedlich an den einzelnen Wettbewerbsaufrufen. Die Gesamtübersicht der bisherigen Leitmarkt-wettbewerbe in der laufenden EFRE-Förderperiode bestätigt indes: Keine Region ist ohne spezifisches Talent. Alle Regionen in Nordrhein-Westfalen profitieren auf je eigene Weise vom Leitmarktansatz.

Was ist in den kommenden Jahren zu tun?

- Regionale Strukturpolitik muss der Heterogenität der Regionen noch stärker Rechnung tragen. Die spezifischen Chancen und Stärken einzelner Regionen müssen im Mittelpunkt der Förderung stehen. Das stärkt die Bedeutung der regionalen Ebene, auf der die Politikfelder



Die acht Leitmarkt Wettbewerbe der Landesregierung

Quelle: Landesregierung NRW

Wirtschaft, Innovation, Arbeit, Infrastruktur, Städtebau u.a. räumlich koordiniert werden.

- Regionalen Organisationen wird sicher noch mehr Mut zum Querdenken und zur „Regio-Vision“ abverlangt werden: Weniger Proporzdenken und bloßer „Roll-out“ von andernorts Erfolgreichem, weniger gegenseitiges Abschreiben dessen, was Landes- oder Bundesministerien angeblich hören wollen, sondern wirkliche Prioritäten- (und damit Posterioritäten)setzung, echte Innovation und Nachhaltigkeit, tatsächliches Lernen von den Besten und ernstgemeinter Wettbewerb.
- Nicht jede Region kann zum Hort von Hightech, Start-ups und Kreativszene werden. Nicht jede kann starken Maschinenbau und Logistik haben und zugleich Tourismusmagnet sein, nicht jede muss gleichermaßen auf Qualifizierung und Fachkräftebindung setzen, nicht jede kann Metropolregion sein und pulsierende Urbanität bieten wollen. Aber jede Region kann und sollte sich auf wenige (nicht mehr als drei bis fünf) echte „Essentials“ ihrer Entwicklung konzentrieren.
- Die Regionalpolitik in Land und Bund muss sich noch stärker interdisziplinär und politikfeldübergreifend ausrichten. Die bürokratische – aber auch die verbandliche – Versäulung nach Ressorts, Fachseilschaften und Zuständigkeiten kann in den Förderinstrumenten bisweilen

erfolgreich durchbrochen werden. Da trifft es sich, dass die Instrumentenbaukästen GRW und EFRE einander tendenziell ähnlicher werden, dass der EFRE längst zu einem Multiressortprogramm geworden ist und dass die europäischen Struktur- und Investitionsfonds sich bei unterschiedlichen Zielsetzungen in Nordrhein-Westfalen immer besser ergänzen.

¹ Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“.

² Mitteilung der Kommission „Europa 2020 – Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“.

³ Vgl. Richard Florida (2002): The Rise of the Creative Class. New York.

⁴ Der „Europäische Sozialfonds“ (ESF) unterstützt die Beschäftigungssituation in den Mitgliedsländern, indem Bildungs-, Ausbildungs- und Beschäftigungsmaßnahmen zur beruflichen Eingliederung von Arbeitslosen und benachteiligten Gruppen gefördert werden. Der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) fördert die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raums in der Europäischen Union.

⁵ Die Daten aus dem EFRE-Programm 2014-2020 sind noch nicht umfangreich genug, um verlässliche Aussagen treffen zu können. Daher wird an dieser Stelle auf das EFRE-Programm 2007-2013 Bezug genommen.

⁶ Übersicht der Siegerprojekte: <https://www.efre.nrw.de/en/wege-zur-foerderung/projektaufrufe/regio/>

Das Rheinische Revier als Pilotraum – Kreislaufwirtschaft Bauen

Matti Wirth, Magdalena Zabek, IRR Innovationsregion Rheinisches Revier GmbH (IRR GmbH)

Das Rheinische Revier wird aufgrund der perspektivisch abnehmenden Braunkohlenförderung und -verstromung zunehmend durch Strukturwandel geprägt. Der Strukturwandel der Region ist tiefgreifend und beeinflusst verschiedene Handlungsfelder (Energie/Klima, Ressourcen, strategische Flächen, Baukultur, Freiraum). Um die regionale Entwicklung vorausschauend und anpassungsfähig zu gestalten, haben die Gebietskörperschaften, Wirtschaftskammern und die IG BCE gemeinsam die IRR GmbH (Innovationsregion Rheinisches Revier) gebildet.

Der Akteurszusammenschluss fokussiert räumlich auf das Braunkohlenrevier, das sich über die Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, den Rhein-Erft-Kreis, den Rhein-Kreis Neuss sowie die Städteregion Aachen erstreckt.

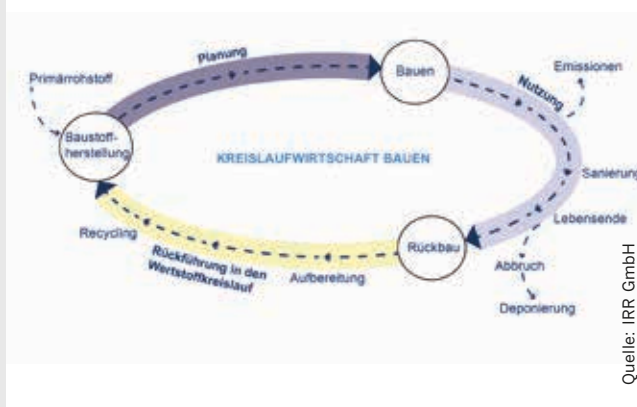
Die IRR initiiert und begleitet Projekte bis zur Umsetzung, insbesondere die Projektansätze regionaler Akteure, die über einen Ideenwettbewerb identifiziert wurden. Ergänzend dazu werden strategische Projekte in Eigenregie durchgeführt, z.B. das Projekt Kreislaufwirtschaft Bauen¹, welches das Ziel einer kreislaufgerechten Bauwirtschaft mit dem Rheinischen Revier als Pilotgebiet in NRW verfolgt.

Das Projekt setzte sich im EFRE Förderaufruf Regio.NRW (vgl. Beitrag Henze) durch und stützt sich auf ein breites Netzwerk aus regionalen Unternehmen/Verbänden, Hochschulen und öffentlichen Institutionen. An der Schnittstelle von Bau(stoff)industrie und Kreislaufwirtschaft werden besondere Potenziale im Rheinischen Revier aufgegriffen. Wie vermutlich in sämtlichen Regionen Nordrhein-Westfalens, bewegen hier Bauprozesse die größten Stoffströme. Auch ändern sich wichtige Rahmenbedingungen wie z.B. lokale Bedingungen zu Rohstoffabbau und Deponieraum sowie bundesweite Bestimmungen. Eine Besonderheit der Region ist, dass sich zukünftig über umfangreiche Rückbaumaßnahmen der Braunkohle-Infrastruktur hochwertige Sekundär-Rohstoffpotenziale eröffnen und eine Nutzung naheliegend scheint. Bereits heute entstehen etwa 1,5 Millionen Tonnen Bauabfälle pro Jahr im Gebiet der IRR (vgl. Abb. 1).

In dieser Situation soll das Projekt mit neuartigen Wertschöpfungszyklen die Abhängigkeiten von linearen Rohstoff-Inputs reduzieren und gleichzeitig emissions-sparend vorgehen. Durch den proaktiven Fokus auf Klima- und Ressourcenschutz können wichtige Impulse zur Arbeitsplatzsicherung im Bausektor (in der IRR etwa 44 000 Arbeitnehmer²) erfolgen. Auch wird das regionale

Kreislaufgerechtes Bauen

Abb. 1



Flächenrecycling durch Erlöse aus dem Rückbaumaterial („wertstofforientierter Rückbau“) tendenziell verbilligt. Als effektives Pilotprojekt erfolgt die Konzeption „Industriepark Kreislaufwirtschaft Bau“ (Arbeitstitel) auf einem noch zu identifizierenden Modellstandort. Mit diesem Vorhaben soll die Herstellung und Anwendung neuer kreislaufgerechter Bauprodukte initiiert werden. Über eine externe Potenzialstudie werden dafür erforderliche Grundlagen, inklusive neuer Wertschöpfungsprozesse in der IRR ermittelt. Ein Schwerpunkt wird auf Anwendungen im Hochbau gesetzt, ein in Nordrhein-Westfalen noch weitgehend ungenutztes Potenzial. Für die Produktpalette ergeben sich verschiedene Möglichkeiten – beispielsweise Rezyklate zur Betonherstellung, Baustoffe aus Mauerwerksbruch, Leichtgranulate aus Feinstkörnungen oder demontagefähige Bauteile.

Parallel hat sich bereits ein neues strategisches Netzwerk entlang der aufeinanderfolgenden Prozesse Planen/ Bauen, Rückbau, Recycling und Baustoffherstellung herausgebildet. Kooperationspartner sind Unternehmen/ Verbände, Hochschulen/Forschungsinstitutionen, Regionalentwicklung und Landesinitiativen wie StadtBauKultur NRW 2020. Sich ändernde Rahmenbedingungen wurden erfasst, Interessen und gemeinsame Handlungsabsichten festgestellt. Aus dem Netzwerk heraus ist im März 2017 ein gemeinsames Thesenpapier veröffentlicht worden, das der Landes- und Bundesebene Potenziale, aber auch

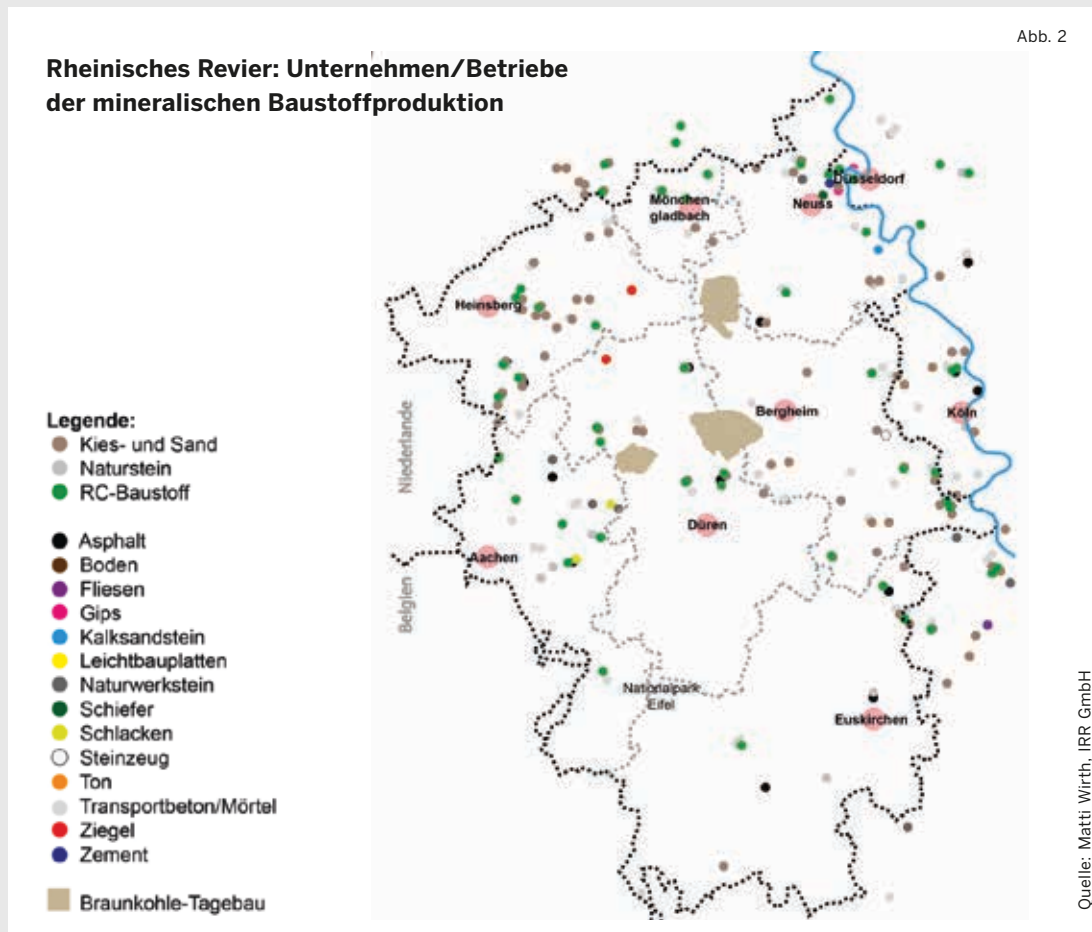
Unterstützungsbedarf verdeutlicht. Drei nordrhein-westfälische Ministerien sowie das Umweltbundesamt sind als Ansprechpartner bereits involviert.³

Um in Zukunft Strategien eines schonenden Umgangs mit natürlichen Ressourcen im Bausektor anzuwenden, spielt auch die Kooperation mit Kommunen und Gemeinden eine zentrale Rolle. Das gilt insbesondere für die eigentliche Herausforderung, nämlich einen Absatzmarkt für kreislaufgerechte Bauprodukte zu schaffen. Ausschreibungen der öffentlichen Hand müssten grundsätzlich „produktneutral“ erfolgen. Darüber hinaus müsste die öffentliche Verwaltung verstärkt als Beratungsstelle für ressourcenschonende Bauweisen dienen, beispielsweise mit Leitfäden/ Handreichungen oder dem Begleiten von Projekten. Der Nutzen von recyclinggerechten Produkten und ihren Gestaltungsmöglichkeiten muss möglichst breit und in zahlreichen Projekten propagiert werden. Für die Region kann das Projekt einen innovativen Schub einleiten, der weit über das Rheinische Revier hinaus Relevanz entwickelt.

¹ Diese Bezeichnung wird als Kurztitel verwendet. Offizieller Titel des Projektes: „Ressourceneffiziente Stadt- und Industrieregion“.

² Das entspricht 7 Prozent von insgesamt 628 000 Arbeitnehmern in der IRR (Quelle: IAB 2014).

³ http://rheinisches-revier//fileadmin/user_upload/pdf/allgemein/170320_ThesenpapierKWB_WEB_Rev01.pdf.



Wissensmetropole Ruhr.

Welche Impulse setzt die Wissenschaft für Stadt und Region?

70

Interview mit Prof. Dr. Uta Hohn, Ruhr-Universität Bochum,
und Prof. Dr. Thorsten Wiechmann, Technische Universität Dortmund

Ökonomische Strukturpolitik ist in Nordrhein-Westfalen seit den 1960er Jahren mit der Gründung von Hochschulen und Wissenschaftseinrichtungen verbunden. Sie werden als zentrale Voraussetzungen für die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Regionen bewertet. Das Ruhrgebiet hat sich im Verlauf der letzten Jahrzehnte zu einer der großen „Wissensregionen“ Deutschlands entwickelt. Seit den 1980er Jahren steht für die politischen Akteure der Technologietransfer als Treiber von Strukturwandel und Innovation im Fokus. Die Hochschulen und Forschungseinrichtungen wurden zu mehr Vernetzung und Zusammenarbeit aufgefordert, um im Sinne der EU-Lissabon-Strategie ihre Stärken zu bündeln und regional zu profilieren. Welchen Anforderungen müssen die Hochschulen gerecht werden? Welche Impulse für Stadt und Region gehen von den Hochschulen und Forschungseinrichtungen des Landes aus? Welche Kooperationen und Kompetenzen werden tatsächlich wirksam und wo gibt es Verbesserungsmöglichkeiten? Bezogen auf die Region Ruhrgebiet äußern sich Prof. Dr. Uta Hohn, Ruhr-Universität Bochum, und Prof. Dr. Thorsten Wiechmann, Technische Universität Dortmund.

Welche grundsätzliche Bedeutung wird Hochschulen für die Entwicklung von Städten und Regionen zugeschrieben? Warum hängt die Zukunftsfähigkeit von Städten und Regionen so stark von Wissenschaft, Forschung, Transfer und wissensbasierten Branchen ab?

Hohn: Universitäten, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen sind m. E. nachhaltig wirkende „Motoren“ in Innovationsprozessen des Strukturwandels, nachhaltiger auf jeden Fall als manche Betriebsansiedlung. Für Bochum etwa heißt das: Sie sind auch dann noch da, wenn Nokia und Opel Vergangenheit sind. Universitätsgründungen galten von Anfang an als Instrumente einer aktiv gestaltenden Strukturpolitik und einer gesellschaftlichen Modernisierung. Hochschulen und Wissenschaftseinrichtungen fördern Talente, ziehen Talente von außerhalb an, produzieren die „Ressource“ Wissen und fungieren quasi als „Saatbeet“ für Innovation. Im internationalen Wissenstransfer kommt ihnen zudem so etwas wie eine „Antennen- und Gateway-Funktion“ zu. Sie sind Knoten im Netz der Wissensströme und transferieren Wissen auch in die Region hinein – ökonomisch verwertbares Wissen, aber auch Wissen zur gesellschaftlichen, kulturellen und ökologischen Weiterentwicklung. Universitäten und Hochschulen übernehmen eine wichtige Funktion beim Heben und Fördern von Bildungsressourcen sowie im Wissenstransfer innerhalb einer Region. Der Erfolg hängt allerdings immer auch vom lokalen und regionalen „Resonanzboden“ ab, d. h. von der Bereitschaft zur Mitwirkung in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft.

Insbesondere hier im Ruhrgebiet gibt es für uns alle noch einiges zu tun. Eine im Juni 2016 veröffentlichte Zukunftsstudie der RAG-Stiftung¹ bezeichnete die vor uns liegende Dekade bis 2025 als „Schicksalsjahrzehnt“ für das Ruhrgebiet. Zwar verfüge die Region über die dichteste Hochschullandschaft Deutschlands, ein Übergang dieses Wissens z.B. in die regionale Wirtschaft finde bislang aber noch zu wenig statt. Gefordert wird eine noch sehr viel deutlichere bildungs- und wissensbezogene „Governance“ für die Region Ruhr, denn Bildung wirke sozialer Desintegration entgegen und erhöhe die Attraktivität nach außen.

Studien zur Region Ruhr kommen immer wieder zu im Wesentlichen gleichen Ergebnissen und Handlungsempfehlungen: Die Potentiale zur besseren Profilierung als Wissenschaftsregion sind gut angesichts der Zahl und Dichte der Einrichtungen und der in den vergangenen Jahren intensivierte Governance-Aktivitäten des RVR, der Hochschulstädte und vor allem der Universitäten wie Hochschulen selbst. Handlungsbedarf besteht aber weiterhin hinsichtlich der regionalen Vernetzung und Kooperation der Hochschulen und Institute, ihrer finanziellen und personellen Ausstattung im Ländervergleich, der Ansiedlung von Spitzenforschungseinrichtungen und mit Blick auf die Attraktivierung der Region als „Lebensstandort“.

Wiechmann: Ich finde es zunächst einmal gut, dass sich ein Stadtentwicklungsbericht des Landes mit dem Mehrwert der Wissenschaft und ihrer Einrichtungen für Stadt und Region befasst. Die Rolle der Wissenschaft kann man ja auch ganz simpel beschreiben: Es ist naheliegend, dass ein Land wie Deutschland ohne nennenswerte Rohstoffe nur die Ressource Wissen im internationalen Wettbewerb hat. Es muss daher auf seine Hochschulen und Forschungseinrichtungen setzen. Abgesehen davon sind die Hochschulen aber auch ein unmittelbarer und konkreter Faktor in der Region: Wir haben 260 000 Studierende



in den Städten des Ruhrgebiets. Forschungseinrichtungen sind Arbeitgeber, sie generieren Kaufkraft und stärken die örtliche Wirtschaft. So gehört die Technische Universität Dortmund mit ihren rund 6 200 Beschäftigten zu den fünf größten Arbeitgebern der größten Stadt im Ruhrgebiet. Berücksichtigt man auch noch die Start-Ups und Spin-Offs im angegliederten Technologiepark Dortmund mit rund 300 kleinen und mittleren Unternehmen wird die Rolle der Universität als Motor der Transformation deutlich.

Welche Entwicklungsimpulse sind Ihrer Meinung nach bisher von den Hochschulen des Ruhrgebiets für die Entwicklung der Region und ihrer Städte ausgegangen?

Wiechmann: In Dortmund haben wir heute ungefähr wieder genauso viele Beschäftigte wie vor der Stahlkrise in den 1980er Jahren, nicht zuletzt durch die Hochschulen und andere Forschungseinrichtungen. 10 000 Arbeitsplätze stellen die Dortmunder Hochschulen unmittelbar bereit, hinzu kommt der Technologiepark. Die Bedeutung für Region und Städte ist groß, weil es sich bei den wissenschaftlichen Einrichtungen und ihren unmittelbaren Kooperationseinrichtungen – alle zusammengenommen – einfach mittlerweile um den größten Arbeitgeber der Region handelt.

Hohn: Bedeutung und Leistungsfähigkeit einer Wissenschaftsstadt oder Wissensregion bemessen sich nicht nur an quantitativen Kriterien, es geht auch um Selbstwahrnehmung, Identifikation, Image, Milieu-Bildung. Festzustellen ist allerdings, dass quantitativ ausgerichtete Studien dominieren, um die stadt- und regionalökonomischen Effekte von Universitäten und Hochschulen zu analysieren. Die Ruhr-Universität Bochum (RUB), 1961 gegründet, ist mit derzeit 5 700 Beschäftigten zum größten Arbeitgeber Bochums geworden. 43 000 Studierende studieren an der RUB, 56 000 insgesamt in der „University“ Bochum. Die RUB und sechs Hochschulen in Bochum beschäftigen heute mehr als 10 000 Menschen. Der Gesamtbeschäftigungseffekt der Bochumer Hochschulen umfasste 2010 ca. 9,5 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in der Stadt².

Wie werden diese Entwicklungen ganz konkret für die Bevölkerung im Ruhrgebiet wirksam?

Hohn: Die Bevölkerung des Ruhrgebiets hat sicherlich von den Hochschulgründungen der 1960er Jahre profitiert, was Bildungsangebote, ökonomische, aber auch kulturelle Effekte anbelangt. Und sie profitiert noch immer, denn auch in jüngster Zeit haben weitere exzellente Bildungsangebote, z.B. im Gesundheitssektor, das Angebot erweitert. Die Bildungsbeteiligung ist allerdings noch nicht so, wie wir sie uns wünschen würden. Der Anteil der Bewohner mit Hochschulabschluss z.B. in Bochum bleibt immer

noch deutlich hinter dem in Bonn, Köln oder Düsseldorf zurück. Auch innerregional im Verbandsgebiet des RVR gibt es bezüglich des Anteils von Akademikerinnen und Akademikern an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten große Disparitäten zwischen dem Süden auf der einen und der Emscher-Lippe-Region, aber auch dem Niederrhein auf der anderen Seite. Viel zu viele Hochschulabsolventen ziehen zudem berufsbedingt weg, da sie in der Region noch zu wenige attraktive Arbeitsplätze finden. Die bereits erwähnte Zukunftsstudie der RAG-Stiftung fordert: Das Ruhrgebiet muss stärker als „Zukunftregion“ und „Adresse der jungen Generation“ wahrgenommen werden. Um dies zu erreichen, bedarf es eines gemeinsamen strategischen Vorgehens aller für die Entwicklung der „Wissensregion“ verantwortlichen Akteure.

Wiechmann: Ich glaube, wir müssen da sehr realistisch sein. Es gibt unterschiedliche Wahrnehmungen der Region. Wir erleben ein Ruhrgebiet, das den Strukturwandel bewältigt, das auf dem Weg zur „Wissensmetropole“ ist und das in vielen Bereichen neue Perspektiven entwickelt. Wir erleben aber auch das genaue Gegenteil: eine Region und eine Gesellschaft, die in Teilen abgehängt ist. Gerade im Ruhrgebiet gibt es regional starke Disparitäten, wohlhabende und sehr viel weniger wohlhabende Städte und Stadtteile. An der Diskrepanz zwischen dem reichen Süden und dem armen Norden in Städten wie Bochum, Essen, Duisburg und Dortmund hat sich bisher zu wenig geändert. Wir müssen aufpassen, dass sich diese Disparitäten nicht noch weiter verfestigen. Der Weg in die Wissensgesellschaft, zu Hochtechnologie, zu Exzellenz-Clustern führt dazu, dass immer nur Teile der Gesellschaft mitgenommen werden können. Für den Zusammenhalt in einer Region wie dem Ruhrgebiet macht es das sehr schwer.

Wie kann die Wirksamkeit der Hochschulen für die Entwicklung des Ruhrgebiets und seiner Städte grundsätzlich gestärkt werden? Jenseits von Forschung und Lehre wird seit einigen Jahren unter dem Begriff „Third Mission“ ein zusätzliches Aufgabenfeld an die Hochschulen herangetragen. Was genau verbirgt sich hinter diesem neuen Aufgabenfeld und wie lässt sich diese Aufgabe umsetzen?

Hohn: Neben Exzellenz in Lehre und Forschung wird heute von den Universitäten und Hochschulen als sogenannte „dritte Mission“ die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung für Stadt und Region politisch eingefordert. Die Diskussion darüber wird bereits seit den 80er Jahren geführt, war jedoch zunächst stark auf das Aufgabenfeld des Technologietransfers und das Konzept einer „unternehmerischen Universität“ ausgerichtet. Heute greift die Debatte um die „dritte Mission“ deutlich weiter und bezieht soziales, kulturelles, ökologisches und politisches Engagement mit ein.

Die Hochschulen im Ruhrgebiet haben bereits eine Vielzahl von Aktivitäten entwickelt, um stärker in Wirtschaft und Gesellschaft der Region hineinzuwirken. Die Ruhr-Universität Bochum engagiert sich zum Beispiel mit dem 2013 eröffneten „Blue Square“ im Zentrum der Innenstadt für den Dialog zwischen Wissenschaft und Stadtgesellschaft. Aktivitäten wie die „Schüleruni“, „Schülerlabore“ oder ein Talentscouting im Rahmen von Schulpartnerschaften sollen Schülerinnen und Schüler frühzeitig für ein Studium motivieren und die Wege auch für Kinder aus Nichtakademikerfamilien ebnen. Es geht uns darum, Talente und Begabungen zu entdecken und zu fördern. Angeboten werden auch zahlreiche Weiterbildungsmöglichkeiten und nicht zuletzt die Unterstützung für Geflüchtete mit Hochschulzugangsberechtigung beim Spracherwerb und beim Einstieg in ein Studium.

Alles das passiert freiwillig, unentgeltlich und vielfach durch ehrenamtlichen Einsatz. Die Mittelzuteilung an die Hochschulen setzt hier bislang keine Anreize. So erfolgt die Vergabe des Anteils leistungsbezogener Mittel durch das Land nach bestimmten Kriterien: 45 Prozent orientieren sich an der Drittmittelerwerb, 45 Prozent an den Absolventenzahlen, 10 Prozent an der Frauenförderung. Es gibt keine Mittelvergabe, die das gesellschaftliche Engagement würdigt und die z.B. die Zahl der Schulpartnerschaften honoriert.

Wiechmann: Ich würde mir von der Hochschulpolitik in Bund und Ländern mehr Anreize in dieser Richtung wünschen. Im Vordergrund der Wissenschaftspolitik stehen internationaler Wettbewerb und Exzellenzstrategie. Für die einzelne Wissenschaftlerin, den einzelnen Wissenschaftler sind die Anforderungen in Forschung und Lehre so umfassend, dass er oder sie sich bei anderen Themen weniger engagiert, als das eigentlich sein müsste. Es gibt Staaten, Japan, Großbritannien, in denen es andere Anreizsysteme gibt. Bei der nationalen Forschungsförderung in Großbritannien zum Beispiel tritt die Wirkung (Impact) neben die Exzellenz als eigene Bewertungsdimension. Zu den Impacts werden sowohl Academic Impacts, im Sinne des Erkenntnisfortschritts, als auch Economic and Societal Impacts gezählt – also Beiträge, die die Forschungsvorhaben für Wirtschaft und Gesellschaft leisten, z.B. Beiträge zur Verbesserung der Lebensqualität oder zur Stärkung der nationalen Wettbewerbsfähigkeit. In Deutschland ist aber auch ein Suchprozess im Gange: In der Leibniz-Gemeinschaft z.B. gibt es Überlegungen, wie man wirtschaftliche und gesellschaftliche Transferleistungen der Hochschulen messen könnte. Irgendwie muss es ja messbar gemacht werden, um nicht Fördermittel willkürlich zu vergeben.

Hohn: Ich bin sicher, dass es in Zukunft Audits wie in asiatischen Ländern geben wird, die auch die Corporate Social Responsibility (CSR) von Hochschulen bewerten. Das bedingt einen Kulturwandel in der Wissenschaftsförderung und in den Hochschulen selbst, aber der Gedanke wird auch hier stärker greifen.

Welche Strategien und Handlungsansätze haben Kommunen wie Bochum oder Dortmund formuliert und umgesetzt, um zu Wissenschaftsstädten zu werden?

Wiechmann: Angefangen von den Aktivitäten für die Universitätsgründung in den 1960er Jahren über die Gründung des Technologiezentrums in den 1980er Jahren gibt es eine lange Tradition von städtischen Handlungsansätzen für die Etablierung der Wissenschaftsstadt Dortmund. 2011 begann auf Initiative der Stadt und der Hochschulen die Erarbeitung des „Masterplan Wissenschaft Dortmund“ mit 120 Beteiligten. Die bis 2020 vorgesehene Umsetzung verfolgt mittels 100 Maßnahmen das Ziel, Dortmund noch stärker als Wissenschaftsstandort und Wissenschaftsstadt zu positionieren. Die Wissenschaft soll noch mehr als bisher Teil der Stadtgesellschaft werden und Motor für eine nachhaltige und wissensbasierte Stadtentwicklung. Ziel ist es auch, den Wissenschaftsstandort Dortmund in der Region, aber auch national sowie international bekannter zu machen. Der Stand der Umsetzung des Masterplans wurde auf den Dortmunder Wissenschaftskonferenzen 2014 und 2016 der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert.

Hohn: Die Entwicklung zu einer Wissenschaftsstadt oder Wissensstadt kann nur im Schulterschluss zwischen Hochschulen, Politik und Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gelingen. Stadt- und Regionalentwick-

• Campus-Leben an der Ruhr-Universität Bochum.

Foto: Marquard, RUB



lungspolitik müssen strategisch auf die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für die Produktion der „Ressource“ Wissen und ihre Inwertsetzung ausgerichtet werden. Im Gegensatz zu den meisten anderen Hochschulstandorten wurde in Bochum eine Programmatik entwickelt, die Stadt und Wissenschaft konsequent zusammendenkt. Seitens des Stifterverbandes der Deutschen Wissenschaft gab es 2015 lobende Worte³ für die Transferleistungen aus der Ruhr-Universität in die Stadt hinein. Zum Beispiel wurde eine von der Universität im Jahr 2014 veranstaltete Vorlesungsreihe „Bochum 4.0 – Zukunft einer Stadt im Wandel“ als gutes Beispiel für ein niederschwelliges Diskursangebot an die Stadtgesellschaft erwähnt. Auch der Austausch von Universität und Hochschulen mit der Wirtschaft, zum Beispiel in den Bereichen Gesundheit, IT-Sicherheit und Industrie 4.0, hat sich deutlich intensiviert. Mit dem 2009 erstellten und 2014 überarbeiteten „Masterplan Universität – Stadt“ liegt zudem ein stadtentwicklungspolitischer Rahmenplan für die Weiterentwicklung Bochums als Wissenschaftsstadt vor.

Aktuell ist die RUB dabei, auf der Grundlage ihres neuen, bis 2030 ausgelegten dreipoligen Entwicklungskonzepts den Charakter einer peripher gelegenen und wenig in die Stadt integrierten Campus-Universität zu überwinden. Während der Campus selbst grundlegend erneuert, funktional neu geordnet und stärker mit seinem Umfeld vernetzt wird, ist die RUB in der Innenstadt mit ausgewählten Instituten präsent und sucht hier insbesondere im „Blue Square“ den Dialog mit der Stadtgesellschaft. Ein Zukunftszeichen des Strukturwandels in enger Kooperation von Wissenschaft, Wirtschaft und Politik setzt die RUB mit ihrem Engagement für den Aufbau eines multifunktionalen Wissenschafts-, Technologie- und Gründerquartiers auf Mark 51⁷, der ehemaligen Fläche des Opel-Werks I in Laer.

Seit dem Jahr 2007 arbeiten die Universitäten Bochum, Duisburg-Essen und Dortmund eng in dem freiwilligen Verbund der Universitätsallianz Ruhr (UA Ruhr) zusammen. Was ist die UA Ruhr und was sind ihre strategischen Ziele?

Hohn: 2004 gründete sich zunächst das Wissenschaftsforum Ruhr als Arbeitsgemeinschaft der außeruniversitären Forschungsinstitute, dem heute 46 Forschungseinrichtungen angehören. 2007 folgte die Universitätsallianz Metropole Ruhr, in der die RUB, die Universität Duisburg-Essen und die TU Dortmund kooperieren (vgl. Abb. 1). Sie nennt sich heute Universitätsallianz Ruhr oder UA Ruhr. Gemäß dem Leitspruch „gemeinsam besser“ geht es darum, die Leistungsfähigkeit in Forschung, Lehre und Verwaltung durch strategisch ausgerichtete Kooperationen zu verbessern und damit im Verbund die nationale wie internationale Wettbewerbsfähigkeit und Sichtbarkeit des Wissenschaftsstandorts zu steigern. Diesem Ziel dienen u.a. der Aufbau von Profilschwerpunkten der internationalen Spitzenforschung oder die Verbindungsbüros in New

York, Moskau und Sao Paulo. Derzeit gibt es zwei Profilschwerpunkte: „MATERIALS CHAIN“ und „RESOLV“. Als erstes gemeinsames Kompetenzfeld der UA Ruhr wurde im Juni 2017 die Metropolenforschung ausgewiesen. In der UA Ruhr studieren mehr als 115 000 Studierende, die vom Aufbau eines gemeinsamen Lehrraums und von komplementären Studienangeboten profitieren. Die Mitgliedschaft der Universitätsallianz Ruhr im Initiativkreis Ruhr seit 2016 soll zum einen den Austausch zwischen Wissenschaft und Wirtschaft intensivieren und dokumentiert zum anderen die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung für die Entwicklung der Region.

Die UA Ruhr erfolgt in der Form einer freiwilligen regionalen Kooperation. Welche Anforderungen bestehen an solche zwar durchaus institutionalisierte, aber eher weiche, informelle Formen der regionalen Kooperation für eine erfolgreiche Umsetzung?

Hohn: Wir feiern in diesem Jahr bereits das 10jährige Jubiläum der Universitätsallianz Ruhr. Es existiert eine schlanke institutionelle Struktur aus Koordinierungsrat und Forschungsrat. Der Koordinierungsrat, dem die Rektor/innen und Kanzler/innen angehören, ist für die strategischen Weichenstellungen verantwortlich. Aufgabe des Forschungsrates, der aus renommierten Wissenschaftler/innen sowie den drei Prorektor/innen für Forschung besteht, ist es u.a., gemeinsame Forschungsschwerpunkte zu identifizieren und kooperative Forschungsaktivitäten wie SFB⁴-Initiativen anzustoßen. Die UA Ruhr möchte Kooperationen „bottom-up“ wachsen lassen und setzt auf Eigeninitiative der Mitglieder. Genau so ist z.B. das Kompetenzfeld Metropolenforschung⁵ entstanden. Das Konzept für ein solches Kompetenzfeld wurde zunächst dem Forschungsrat vorgestellt. Aufgrund einer Empfehlung durch den Forschungsrat entschied dann der Koordinierungsrat über die Einrichtung des Kompetenzfeldes. Solche freiwilligen regionalen Kooperationen gelingen dann, wenn ein Mehrwert durch die Nutzung von Komplementaritäten einerseits und Synergien im Sinne von „Stärken stärken“ andererseits für alle erkennbar ist.

Mit welchen Forschungsschwerpunkten und in welchen Forschungsverbänden widmen Sie sich derzeit der Erforschung sozialer und räumlicher Strukturen und Entwicklungen im Ruhrgebiet?

Wiechmann: Ein gemeinsames Kompetenzfeld der UA Ruhr ist, wie bereits erwähnt, die Metropolenforschung. Hier ging es um die Etablierung eines international sichtbaren Zentrums für inter- und transdisziplinäre Forschung, das die Kompetenzen der drei Partneruniversitäten über Fächerkulturen hinweg bündelt und zusätzlich die entsprechenden Kompetenzen und Stärken der anderen außeruniversitären Forschungseinrichtungen und der Praxispartner nutzt. Das Kompetenzfeld ist die zentrale



Die TU Dortmund im
Stadtbild (Luftbild).
Foto: Blosssey

Plattform der Universitätsallianz Ruhr zur Integration von Forschung, Lehre und Transfer bezogen auf alle Aspekte der Metropolenforschung. Es wird entlang zentraler gesellschaftlicher Herausforderungen strukturiert, die m.E. sowieso nur in inter- und transdisziplinärer Zusammenarbeit erfolgversprechend bearbeitet werden können. Forschungsfelder sind:

- Heterogenität, Diversität und Kohäsion,
- Deutung, Aneignung und Gestaltung,
- StadtGesundheit,
- Resiliente Infrastrukturen,
- Transformative Governance und Teilhabe,
- Urbane Ökosysteme.

Ein siebtes Forschungsfeld zur Methodik in der Metropolenforschung ist themenübergreifend angelegt und erfüllt eine Klammerfunktion. Wir haben an der Universität Duisburg-Essen den Schwerpunkt „Urbane Systeme“ mit Umwelt- und Wasserwissenschaft, in Bochum u.a. die Geographie, die Sozial- und die Geschichtswissenschaft, in Dortmund u.a. Raumplanung, Architektur und Kunstgeschichte – das sind Bereiche, die sich in der Metropolenforschung wunderbar ergänzen und durch deren Synergien ein Mehrwert entstehen wird.

Es sind insbesondere sozio-technologische Transformationsprozesse, welche die Entwicklung von Städten und Regionen bestimmen. Welche Ansätze verfolgen Sie in der Forschung, um Zivilgesellschaft und Praxisakteure in die Forschung einzubinden?

Hohn: Das Ruhrgebiet eignet sich in besonderer Weise als „Reallabor“ einer Metropolenforschung, die sich als transformative Wissenschaft versteht. Dabei geht es z.B. mit dem Blick auf den Strukturwandel nicht nur darum, Transformationsprozesse und ihre Folgen durch wissenschaftliche Analysen und theoretische Reflexionen besser

zu verstehen, sondern es geht auch darum, durch die Ko-Produktion von Wissen unter Einbindung von Stakeholdern zu innovativen Lösungswegen zu kommen. Metropolitane Räume sehen sich weltweit konfrontiert mit den Auswirkungen von Globalisierung, Digitalisierung, sozialen Polarisierungen, Migration, Klimawandel etc. Das Ruhrgebiet verfügt aufgrund seiner Transformationserfahrungen bereits über ein großes Potential für einen Wissenstransfer weltweit.

Wiechmann: Konkret vereinbart ist im Kompetenzfeld Metropolenforschung eine Kooperation mit der Emscher-Genossenschaft in der finalen Phase des Emscherumbaus (vgl. Beitrag Wiechmann). Wir sind fünf Jahre vor Abschluss des Emscherumbaus und wir wollen das gern wissenschaftlich begleiten: Wie gestaltet sich die Transformation entlang der Emscher?

Das verabredete Modellprojekt steht wie kein anderes exemplarisch für die Ausrichtung der Metropolenforschung als transformative Wissenschaft. Seitens des Kompetenzfeldes sollen der Emscherumbau und seine Wirkungen in den kommenden Jahren mit Forschungsprojekten, Tagungen, studentischen Forschungsarbeiten und der Präsentation der Ergebnisse in verschiedenen Formaten begleitet werden. Es geht um Forschungsergebnisse, die vor Ort präsentiert werden, andererseits aber auch um die Einbindung der verschiedenen Stakeholder, also um „Citizen Science“ im besten Sinne.

Das Interview führten Carola Scholz und Astrid Messer, MHKBG, im Februar 2017.

¹ RAG-Stiftung (2016).

² Kriegesmann/Böttcher (2012): „Wissen schafft Wirtschaft in Bochum“.

³ Z.B. Stifterverband der Deutschen Wissenschaft, „Science Scorecard Analyse“

für 13 Universitätsstädte, Gemeinnützige Gesellschaft für Wissensstatistik mbH (2015).

⁴ Sonderforschungsbereiche.

⁵ <http://metropolenforschung.uaruhr.de>

Metropolenforschung: Das Projekt Emscher-Umbau als Reallabor

Prof. Dr. Thorsten Wiechmann, Technische Universität Dortmund

Der Umbau des Emschersystems im Herzen des Ruhrgebiets gilt als das weltweit größte Projekt zur Umgestaltung eines industriell genutzten Abwasserkanals in eine attraktive Flusslandschaft. Die Generationenaufgabe stellt technisch wie finanziell eine gewaltige Herausforderung dar, mit ihr verbindet sich aber zugleich auch eine Jahrhundertchance für die Region.

Bei dem Projekt (vgl. Beitrag Jasper/Oldengott) geht es nicht nur um den Umbau einer Flusslandschaft: mit der Vision des Neuen Emschertals werden Voraussetzungen für einen erfolgreichen Strukturwandel nach 150 Jahren Industrie- und Bergbaugeschichte im nördlichen Ruhrgebiet geschaffen. Mit dem Emscher-Umbau investiert die Region in die Zukunftsfähigkeit und Standortattraktivität einer dicht besiedelten, gewachsenen Industrieregion.

Die Emschergenossenschaft möchte die Endphase des Emscher-Umbaus in den Jahren 2017 bis 2021 wissenschaftlich begleiten lassen und hat hierfür mit dem Kompetenzfeld Metropolenforschung der Universitätsallianz Ruhr eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Ziel ist eine inter- und transdisziplinär ausgerichtete Begleitung der Transformation des Emschergebiets, die verschiedene Formate des Wissenstransfers, der transformativen Forschung und der Nachwuchsförderung umfasst. Hierzu zählen neben jährlichen wissenschaftlichen Tagungen, die innovative Aspekte des Emscher-Umbaus in den Fokus rücken, und einem internationalen Kongress im Jahr 2020 auch „Traveling Conferences“, mit denen der Emscher-Umbau als Best Practice in internationalen Fachkreisen noch bekannter gemacht werden soll.

Von besonderer Bedeutung ist der Wissenstransfer vor Ort in der Emscherregion. Hierzu werden Veranstaltungen in Begegnungszentren auf kommunaler Ebene und in Stadtteilen geplant. Anknüpfend an die sieben Forschungsfelder des Kompetenzfeldes soll eine transformative Forschung zum Emscher-Umbau im Rahmen von wissenschaftlichen Qualifizierungsarbeiten, internationalen Forschungsk Kooperationen, transdisziplinären Ver-



Nordsternpark Gelsenkirchen. Foto: Sabine Auer, RVR

bundprojekten und Formaten des „forschenden Lernens“ (Lehrforschungsprojekte, Summer Schools, studentische Wettbewerbe) erfolgen. Internationalen Promovierenden und Gastwissenschaftlern soll im Rahmen des Formats „Scientist in Residence“ die Möglichkeit zu vergleichenden Forschungen vor Ort gegeben werden.

Die Analyse der durch den Umbau ausgelösten Transformationsprozesse im ‚Reallabor‘ Emschergebiet wird

aufzuwerfenden Fragestellungen, der Bereitstellung von lokalem Wissen oder lokalen Ressourcen (Daten, Einrichtungen), ist an sich nicht neu. Durch die Forderung nach mehr Partizipation in Planungsprozessen sowie durch neue technische Möglichkeiten, z.B. digitale Technologien, nimmt das Potenzial dieser Ansätze jedoch spürbar zu. So können über Smartphone-Apps oder Projekthomepages Daten erhoben und Ergebnisse online mit einer großen Zahl an Beteiligten kommuniziert werden.



Das Emschergebiet als Freizeitraum. Foto: Klaus Baumers, EGLV

sich auch auf Ansätze der „Citizen Science“ stützen. In „Citizen Science“-Projekten werden Bürgerinnen und Bürger bzw. Akteure der Zivilgesellschaft aktiv in die Forschungsarbeiten eingebunden. Diese Beteiligung kann sowohl bei der Themenfindung als auch bei der Datenerhebung und der Kommunikation der Forschungsergebnisse erfolgen.

Beteiligung wird durch digitale Technologien erleichtert

Der Ansatz, bei gesellschaftlich relevanten Fragestellungen die Bevölkerung nicht nur als Forschungsgegenstand zu betrachten, sondern aktiv in die Forschung einzubinden, sei es in Form von konzeptioneller Mitarbeit an den

Die Begleitung der Endphase des Emscher-Umbaus in den kommenden fünf Jahren bietet die Chance, dass die Emscher-Genossenschaft gemeinsam mit Wissenschaftlern der drei großen Universitäten des Ruhrgebiets sowie den Bürgerinnen und Bürgern der Region die voranschreitende Transformation des Emschergebiets in einen attraktiven Lebensraum nah an den Bedürfnissen der Menschen gestaltet und die erreichten Fortschritte einem breiten Adressatenkreis vermittelt.



Kenne deine Region! **REGIONALE 2010 – Von der Impulswirkung zur Verstetigung.**

78

Dr. Reimar Molitor, Region Köln/Bonn e.V.

Eine rheinische Regionale? Wie soll man in einem Raum, geprägt von den Städten am Rhein und einem so heterogenen Umfeld, ein Strukturprogramm durchführen, das auf Zusammenarbeit, Kooperation und gemeinsame Zukunftsgestaltung setzt? Ist das Gebiet nicht viel zu groß, trennt der Rhein nicht zu stark, sind die großen Städte im Verhältnis zu den Kreisen und den kreisangehörigen Kommunen nicht strukturell zu verschieden? Wo liegen die Gemeinsamkeiten von Köln und Bonn, wo sind die realen Kooperationspotenziale zwischen Braunkohle-Tagebauen im Westen, den Talsperren im Bergischen Raum, dem Siebengebirge oder dem Bayer-Kreuz im Norden?

Diese Fragen werden sich wohl viele gestellt haben, als sich im Jahr 1999 der Verein „Region Köln/Bonn und Nachbarn e.V.“ (wie er damals noch hieß) entschloss, sich um die Ausrichtung der REGIONALE 2008 bzw. 2010 zu bewerben. In diesem Jahr hatte der Verein fast eine Dekade regionaler Zusammenarbeit erfolgreich hinter sich gebracht. Im Süden der Region hatte man sehr gute Erfahrungen mit der Bewältigung der strukturellen Herausforderungen im Kontext des Bonn/Berlin-Beschlusses gemacht, die Stadt Köln bewarb sich für die Ausrichtung der „Kulturhauptstadt Europas 2010“, und eine Olympia-Bewerbung war noch intensiv in der Diskussion – und nun also eine REGIONALE?

Zu diesem Zeitpunkt war das strukturpolitische Instrument der REGIONALEN nur wenigen in der Region vertraut. Aus den positiven Erfahrungen rund um die in den 1990er-Jahren durchgeführte Internationale Bauausstellung Emscher Park im Ruhrgebiet, hatte man auf Seiten des Landes frühzeitig die Konsequenz gezogen, diese Form konzentrierter Strukturpolitik auch weiteren Regionen in Nordrhein-Westfalen verfügbar zu machen. Die Idee der REGIONALEN,

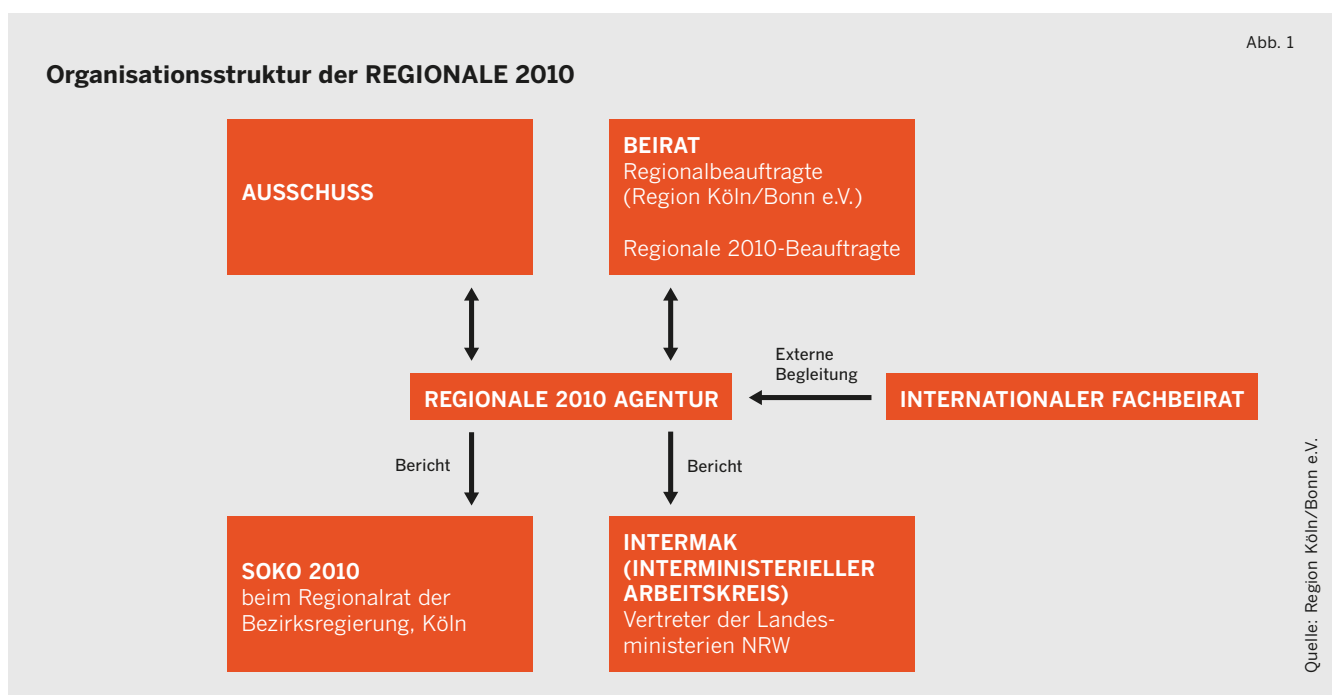
einem Kunstwort gebildet aus „Region“ und „Biennale“, war geboren und wurde dann in einer Region „erprobt“. Dafür bot sich seinerzeit Ostwestfalen-Lippe an, denn mit der Weltausstellung – der „Expo 2000“ – in Hannover, gab es ein weiteres strukturell wirksames Großereignis, dessen Strahlkraft auch in Nordrhein-Westfalen genutzt werden sollte. Diese erste REGIONALE hatte bereits alle wesentlichen Merkmale, die man sich von einem solchen Strukturprogramm versprach:

- In einem zeitlich befristeten Prozess sollte konzentriert an der Zukunft der Region gearbeitet werden,
- Projekte sollten den Zukunftsprozess vor Ort nachvollziehbar abbilden
- und das Ganze sollte in einer Präsentation, einer Art Leistungsschau bzw. „kleinen Expo“, in der Region münden.

Und das alles gelang seinerzeit in OWL ziemlich gut, mit absehbar langfristigen Effekten für die ganze Region. Weitere REGIONALEN wurden danach vom Land Nordrhein-Westfalen ausgelobt, und so waren die EUROGA 2002 am Niederrhein, die REGIONALE 2004 im Münsterland und die REGIONALE 2006 im Bergischen Städtedreieck bereits vergeben. Und dann erfolgte 1999 der Aufruf des Landes für die REGIONALEN 2008 und 2010. Der Vorstand des Region Köln/Bonn e. V. beschloss am 20. Mai 1999, sich um die Ausrichtung einer dieser REGIONALEN zu bewerben. Der Zuschlag erfolgte für die REGIONALE 2010.

Wie strukturiere ich eine REGIONALE?

Anfang 2004 stellte sich die neugegründete Organisationsagentur die Frage, wie der Prozess strukturiert werden könnte. Die Erwartungshaltung wuchs an, zumal nun weitere REGIONALEN erfolgreich entweder ihr Präsentationsdatum bereits erreicht hatten (Niederrhein 2002), kurz vor der Präsentation standen (REGIONALE 2004 im Münsterland), bzw. auf dem Weg zur Präsentation bereits sehr





REGIONALE 2010-Projekt: Neugestaltung der Rheinuferpromenade in Köln. Foto: Henk Wittinghofer

reale Projekte umsetzen (REGIONALE 2006). Oder anders gesagt: So langsam spürten die Akteure in der Region Köln/Bonn mit Blick auf die anderen Regionen, dass das hier wohl doch etwas sein könnte, was nicht nur aufwendige Planung ist, die irgendwann wieder im Schreibtisch verschwindet.

Zu diesem Zeitpunkt waren viele Projektideen auf den Weg gebracht, es mangelte aber an ordnenden und verbindlichen Strukturen der Zusammenarbeit und der programmatischen Ausrichtung für die weitere Projektqualifizierung. Es ging ja darum, nicht nur eine beliebige Anzahl von Projekten in der Region zu realisieren, sondern den strukturellen Sinn dieser einzelnen Projekte für die regionale Entwicklung zu nutzen.

Und dafür wurde nun auch die Idee der REGIONALE selbst strukturiert. Es folgte die wichtige Formierung der einzelnen Arbeitsbereiche und die Zuordnung der einzelnen Projektskizzen, um die Einzelvorhaben zu „Projektfamilien“ zusammenzuführen. Die Entscheidung, hierbei Schwerpunktprojekte der Stadtentwicklung zu identifizieren, die Kulturlandschaft der Region als Ganzes in den Blick zu nehmen, den Rhein als Mitte und Taktgeber der Region wiederzuentdecken, einen Beitrag zur Bewahrung und zur Weiterentwicklung des reichen kulturellen Erbes in der Region zu leisten und gleichzeitig Innovations- und Bildungsstandorte zu realisieren, stellt sich im Nachhinein fast als selbstverständlich dar. Seinerzeit war es aber ein echter Meilenstein der Strukturierung, um diese „Rheinische REGIONALE“ überhaupt durchführen zu können.

Von nun an war klar, wer wohin gehört, und man konnte sich gemeinsam in der Region an die Qualifizierung der Vorhaben machen. Neben allgemeinen programmati-

schen Vorgaben (z.B. Modellhaftigkeit, Nachhaltigkeit) war insbesondere die Entscheidung bedeutend, den unzähligen Projektideen im Bereich Landschaft und Gewässer der Region einen eigenen Qualifizierungsrahmen zu geben: den „Masterplan :grün“ für das Kulturlandschaftsnetzwerk der Region Köln/Bonn, der nunmehr bereits in seine (stolze) dritte Fortschreibung geht. Vorbild hierfür war der „Masterplan Emscher Landschaftspark“, der während der IBA einen Rahmen um die vielfältigen Einzelvorhaben setzte. Von nun an arbeitete die Region Köln/Bonn also kontinuierlich und strategisch an der Zukunft ihrer „blau-grünen Infrastruktur“ und es ist kein Zufall, dass von dieser Arbeit bis heute nahezu die gesamte Region jeweils vor Ort profitiert und sich z.B. am aktuellen EFRE-Aufruf des Landes zur „Grünen Infrastruktur“ beteiligt – zehn Jahre nachdem die Region selbst sich dieses Handlungsfeld als strukturpolitisch und dauerhaft bedeutsam „verordnete“.

Nützt mein Projekt der gesamten Region?

Darüber hinaus stand fortan für alle Projekte nur noch ein Kriterium bzw. eine Frage im Mittelpunkt der eigenen Projektqualifizierung: Was nützt mein Projekt der gesamten Region? Kann man hier etwas beispielhaft machen, von dem alle lernen können? Probieren wir hier etwas aus, was andere adaptieren können? Zahlen wir mit unserem (Teil-)Projekt ein in einen regionalen Ansatz? Oder anders gesagt: Erkläre dein Projekt im Kontext der Region!

So profan dies klingt, so hat es doch grundlegend dazu geführt, dass die Projekte geschärft werden konnten und nun auch abgewogen werden konnte, ob es sich nur um lokal motivierte Ansätze handelt, oder ob tatsächlich die Region einen Nutzen haben würde. In dieser Phase – 2004 bis 2006 – sind nahezu alle Projektverbände und

Projektpartnerschaften entstanden bzw. justiert worden – eine innerregionale Kooperationsoffensive, wie sie die Region Köln/Bonn bis dato nicht kannte. Als vorteilhaft hat sich auch erwiesen, die Projektliste zum 31. Dezember 2006 frühzeitig zu schließen und sich anschließend vollständig der Umsetzung, Profilierung und Konsolidierung der Projekte zu widmen.

Kennst du deine Nachbarn und deine Region?

Parallel etablierte sich ein zweites Standbein der REGIONALE 2010: der Austausch und das Kennenlernen untereinander. Das Rheinland attestiert sich selbst ja gern, dass es sehr offen und der Weg zum jeweiligen Gegenüber – im Verhältnis zu anderen Landstrichen – sehr kurz ist. Umso erstaunlicher war es dann festzustellen, dass sich die Akteure in der Region untereinander kaum kannten. Man redete übereinander, kannte sich aber nicht, geschweige denn die tatsächlichen (räumlichen) Ausgangslagen „bei den Nachbarn“ vor Ort – das war so nicht vorhanden.

Fortan wurde es zum Arbeitsprinzip der REGIONALE 2010 (immer nah am späteren Motto „Kennst Du Deine Region?“), sich vor Ort zu treffen, gemeinsame Begehungen im Gelände zu machen, Exkursionen für die Beteiligten zu organisieren und dabei auch sehr viel Zeit für Austausch und Gespräche vorzusehen. Neben den großen Zusammenkünften wie der jährlich stattfindenden „Rheinkonferenz“ oder dem „Langen Tag der Region“, war und ist es vor allem der zeitintensive Austausch der vielen engagierten Menschen vor Ort in den Projekten, der diese REGIONALE 2010 prägt – und dies zum Glück über den Zeitraum der Präsentation der sogenannten „Rheinischen Weltausstellung“ hinaus. Gemeinsame interkommunale Ausschusssitzungen der politischen Gremien gehören nun zum guten Ton der regionalen Zusammenarbeit, gemeinsame Beschlüsse, gemeinsame Kooperationsvereinbarungen bis hin zu Vereinsgründungen und langfristigen Bindungen.

Heute kennt man sich, tauscht sich aus, weiß wo man anrufen muss, um sich kollegial zu erkundigen: Wie habt ihr das gemacht? Wie ist das bei euch gelaufen? Wie habt ihr euch mit der Bezirksregierung verständigt? Oder ganz einfach, um seine individuellen Probleme vor Ort anzusprechen. Dabei war es der REGIONALE 2010-Agentur ein zentrales Anliegen, dass diese Kooperation nicht nur mit Blick auf die REGIONALE selbst erfolgt – im Sinne einer „temporären Beutegemeinschaft“ – sondern dass sich echte Freundschaften untereinander etablieren, die langfristig tragen.

Die Akteure in der Region Köln/Bonn haben eine Dekade lang das Strukturprogramm der REGIONALE 2010 gemeinsam gestaltet und umgesetzt. Im „Windschatten“ des Groß-Events formierte sich bei den Oberbürgermeistern und Landräten schon frühzeitig der Entschluss, den erreichten Grad der Kooperation zu festigen. Bei anderen REGIONALEN hatte man beobachten können, dass die

Ausrichtung auf die zeitliche Befristung und das Präsentationsjahr im Nachgang tendenziell wieder zu einem Nachlassen des Kooperationsniveaus in der Region geführt hatte. Sehr weitsichtig wurden daher schon im Jahr 2007 die Weichen dafür gestellt, dass der „Region Köln/Bonn e. V.“ sich parallel zur REGIONALE 2010 organisatorisch gestärkt aufstellen konnte. So wurde mit Blick auf die Förderperiode 2014–2020 im Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) beschlossen, sich als Region mit den notwendigen Kompetenzen auszustatten, um auch jenseits der Regionale 2010 strukturpolitisch bedeutsame Vorhaben professionell unterstützen zu können.

Stabilisierung und Verstetigung – Etappenziel erreicht

Mit dieser frühzeitigen Stabilisierung des operativen Geschäfts wurde eine richtungsweisende Entscheidung getroffen, denn zum Ende des Strukturprogramms konnten insbesondere die für die Raumentwicklung der Region bedeutsamen Arbeitsbereiche fließend (ohne Bruch!) überführt und verstetigt werden. Heute hat sich der Verein „Region Köln/Bonn e. V.“ als der zentrale strukturpolitische Akteur in der Region und als regionaler Partner für die Bezirksregierungen und das Land etabliert. Laufende Kooperationen betreffen z.B. den Umweltwirtschaftsbericht des Landes, die Klima.Expo.NRW, die Regionale Kulturpolitik oder auch den Begleitausschuss des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE). Mitgliedschaften im Initiativkreis der deutschen Metropolregionen und im Europäischen Netzwerk der Metropolregionen etablieren die Region Köln/Bonn fest auf der Landkarte des Landes, beim Bund und bei der Europäischen Union.

Das Themenspektrum der Zusammenarbeit innerhalb der Region hat sich zwischenzeitlich erweitert: Neben der Übernahme der erfolgreichen Formate der REGIONALE 2010 in die Arbeit des Vereins Region Köln/Bonn arbeitet dieser nun auch in den Kooperationsfeldern Energie/Klima, Tourismus und Naherholung, Europa, Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung sowie Kultur. Schwerpunkt der Arbeit bleibt aber die räumliche Entwicklung der Region. Hierfür koordiniert der Verein z.B. in Absprache mit der Staatskanzlei und der Bezirksregierung Köln aktuell das deutschlandweit erste Agglomerationskonzept sowie eine räumliche Klimawandelvorsorgestrategie und begleitet zahlreiche interkommunale Verbünde und Projekte vor Ort.

Und dabei gelten 2017 – im Jahr des 25-jährigen Jubiläums der Vereinsgründung des Region Köln/Bonn e.V. – weiterhin die Prinzipien der REGIONALE 2010: Nur wer sich kennt und um den jeweils anderen weiß, der ist auch fähig zusammenzuarbeiten und „gemeinsame Sache“ zu machen. Kein Wunder also, dass der „Lange Tag der Region“ seit 2001 eine feste Größe im jährlichen Terminkalender der Akteure der Region ist und bleiben wird. Die Region Köln/Bonn hat den „Rückenwind“ der REGIONALE 2010 genutzt und wird auch weiterhin im Dialog ihre Zukunft gemeinsam gestalten.



Eine neue Region ist entstanden. Die REGIONALE 2013 als Entwicklungsmotor Südwestfalens.

82

**Hubertus Winterberg, Südwestfalen Agentur GmbH,
Dr. Andreas Hollstein, Stadt Altena**

Mit der Entscheidung der Landesregierung aus dem Jahr 2007, die REGIONALE 2013 an Südwestfalen zu vergeben, wurde einer der letzten „weißen Flecken“ auf der REGIONALE-Karte Nordrhein-Westfalens gefüllt. Durch den Zusammenschluss von fünf Kreisen und 59 Städten und Gemeinden entstand auf einem Fünftel der Landesfläche eine Region, wie sie in dieser Konstellation in Nordrhein-Westfalen einmalig ist. Das Sauerland gehört dazu, ebenso wie das Siegerland und das Wittgensteiner Land, die Hellwegbörden, die Seen im Kreis Olpe und die Städte im Märkischen Kreis. Zwischen Tradition und Innovation, zwischen Natur und Wirtschaft, zwischen Stadt- und Dorfentwicklung gibt es hier einen Spannungsbogen regionaler Vielfalt, der sich als „Generator“ für die regionale Weiterentwicklung bewähren musste.

Dass die Durchführung einer REGIONALE ein Erfolg werden würde, darauf haben die Initiatoren damals wohl gehofft – vorhersehen konnte man es jedoch nicht. Denn am Anfang stand zunächst allein der politische Wille, über fünf Kreisgrenzen hinweg zu kooperieren und den Nachbarn nicht länger als Wettbewerber, sondern als Partner zu erkennen. Die Notwendigkeit, Kräfte zu bündeln und Herausforderungen gemeinsam anzugehen, war unverkennbar. Die Anziehungskraft der Metropolen für junge Menschen und die damit verbundenen Strukturveränderungen in der Region durch die demografische Entwicklung waren sichtbar und greifbar – auch für die Bevölkerung. So überraschte es nicht, dass 79 Prozent der Menschen in der Region den Schritt zur Kooperation in einem größeren regionalen Kontext ausdrücklich befürworteten – wie 2007 eine von der Region beauftragte Studie des Instituts für Demoskopie Allensbach¹ ergab.

Eine REGIONALE erfolgreich zu gestalten, hieß zunächst, dieses Instrument der Strukturförderung zu begreifen, seine strategische Wirkung zu erfassen, Prozesse darauf aufbauend anzulegen und Spielregeln für inhaltliche Qualitäten und den Umgang miteinander zu definieren. Die wohl größte Herausforderung dabei: Sich selbst und seine Talente zu entdecken, im Miteinander voneinander zu lernen und die besten Ideen Wirklichkeit werden zu lassen. Ein Südwestfalen-Kompass² (beta) definierte 2009 die Spielregeln und sorgte dafür, dass Suchräume und Qualifizierungsschritte zur Grundlage der Projektentwicklung in dieser „jüngsten Region Deutschlands“ wurden.

Stichworte regionaler Selbstfindung: StadtMensch – LandLeben – NeuLand – WirtschaftsWissen

In den sogenannten Projektfamilien wurden Themen gebündelt und profiliert. Jedes REGIONALE-Projekt sollte sich als konkrete Antwort auf spezifische regionale Fragestellungen und Herausforderungen verstehen.

- In der Projektfamilie StadtMensch ging es vor allem um die Rückgewinnung und Neudefinition städtischer Qua-

Kompass für die REGIONALE in Südwestfalen



litäten in den Zentren der Region und um die kreative Auseinandersetzung mit einem urbanen Lebensgefühl, das geeignet wäre, junge Menschen zu halten.

- Erstmals im Rahmen einer REGIONALE rückte auch die Zukunft der ländlich, beziehungsweise dörflich geprägten Orte in den Blickpunkt. Die Stärkung und Belebung der Ortskerne, die Aktivierung und Einbeziehung bürgerschaftlichen Engagements in die Dorferneuerung und die Entwicklung innovativer Modelle zur Zukunftsfähigkeit der ländlichen Infrastruktur standen im Fokus der Projektfamilie LandLeben.
- Der ausgeprägte Landschaftsbezug Südwestfalens und auch der Stellenwert als touristische Destination bildeten den Rahmen für die Projektfamilie NeuLand.
- In der Projektfamilie WirtschaftsWissen galt es, Netzwerke für Innovation, Bildung und Wissenstransfer zu bauen und damit neue Verbindungen zwischen Unternehmen, Wissenschaft sowie Aus- und Weiterbildung entstehen zu lassen.

Auf dieser Basis konnte der Qualifizierungsprozess eingeleitet, der "Weg der REGIONALE-Sterne" beschriftet werden. Für die Südwestfalen Agentur als Dreh- und Angelpunkt der Aktivitäten wurde der Prozess zu einer besonderen

Herausforderung. Schließlich galt es nicht nur, in sehr kurzer Zeit aus Ideen reale, durchdachte und nachhaltig tragfähige Projekte werden zu lassen. Die proklamierte Region musste zur gefühlten, erlebbaren und von innen getragenen Region werden. In der „jüngsten Region Deutschlands“ waren Strategien der Zusammenarbeit noch in der Entwicklungsphase, der Vorwurf eines regionalen „Kunstprodukts“ stand im Raum. Zum ersten Mal überhaupt hatten sich mit der Bewerbung zur REGIONALE fünf Kreistage und 59 Stadt- und Gemeinderäte auf gemeinsame Ziele verständigt – ein hoher Koordinierungs- und Organisationsaufwand.

Profil als Wirtschaftsraum

Neben der Koordination der REGIONALE wurde der Agentur ein weiterer klarer Auftrag gegeben: "In gemeinsamer Arbeit will sich Südwestfalen europaweit als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum profilieren". Zunächst stand dieses Ziel im Hintergrund, kam aber rasch mit dem sichtbaren Gedeihen des „zarten Pflänzchens“ Südwestfalen-Identität im REGIONALE-Prozess immer mehr nach vorn. Die Entdeckung der eigenen Möglichkeiten brachte ein neues Bewusstsein auch für die wirtschaftlichen Stärken. Der institutionelle Schulterschluss von Politik und Wirtschaft war die logische Konsequenz. Im Februar 2011 gründeten Unternehmen und Institutionen den Verein „Wirtschaft für Südwestfalen e.V.“, der im Herbst 2011 sechster Gesellschafter der Südwestfalen Agentur GmbH wurde. Gemeinsam wurden Ressourcen für ein Regionalmarketing gebündelt, um die Region zur „Marke“ zu machen. Die „Alles echt! Südwestfalen“-Kampagne konnte zu einer

Erfolgsgeschichte entwickelt werden: Heute finanzieren zum Beispiel mehr als 250 Unternehmen die Marketing-Maßnahmen zur Fachkräftesicherung – Tendenz steigend.

Die Flusstäler wurden zu strategischen Achsen

Eine bemerkenswerte Qualität der Zusammenarbeit entwickelte sich über den REGIONALE-Prozess auch in der Kooperation der Städte und Gemeinden. Die Flusstäler von Volme und Lenne wurden zu strategischen Achsen, die gemeinsame Herausforderungen und Chancen ganz offensichtlich machten. Herausragendes Beispiel einer Ertrag bringenden Kooperation war und ist das Projekt „Lenne-Schiene“, bei dem acht Kommunen aus drei Kreisen auch über die REGIONALE hinaus kooperieren. Hier hat sich ein neues Verständnis für Partnerschaft, politische Initiative und Lebensqualität über Gemeinde- und Kreisgrenzen hinaus entwickelt, das weiter wachsen wird. Diese neue Qualität des Denkens und Handelns ist beispielhaft für ein interkommunales Verständnis, das mehr und mehr auch bei den Menschen vor Ort ankommt. Ein Fundament, das mindestens so viel zählt wie die 153 Mio. Euro Fördermittel von Land, Bund und EU, die in die 42 Projekte der REGIONALE 2013 investiert wurden.

Auch wenn die Partner im Projekt LenneSchiene in drei Landkreisen zu Hause sind, gibt es doch viele Gemeinsamkeiten. Die Bahnverbindung der Ruhr-Sieg-Trasse entlang des gemeinsamen Flusses Lenne brachte zwar vor mehr als einem Jahrhundert die wirtschaftliche Entwicklung in das Tal, sie wurde aber erst in jüngerer Zeit als Entwicklungspotential für die Städte wiederentdeckt.

Abb. 2



Marketing-Kampagne „Alles echt! Südwestfalen“

Aus Herausforderungen – demografischer Wandel, das bislang mangelnde Bewusstsein für das Potential des Flusses, das Umfeld der Bahnhaltepunkte, der fehlende gemeinsame Radweg, das unzureichende Bildungsangebot oder der Verlust von Aufenthaltsqualität in den Innenstädten – haben sich für alle Lenne-Städte gemeinsame Handlungsfelder entwickelt.

Den Strukturwandel annehmen und gestalten – Altena

Dies belegt insbesondere die Burgstadt Altena. Durch einen umfangreichen Strukturwandel hat Altena wie keine andere Stadt in Nordrhein-Westfalen seit den 1980er Jahren unter dem demografischen Wandel gelitten. Obwohl in der alten Industriestadt immer noch ökonomische „Champions“ zu Hause sind und dort z.B. 18 Prozent der Weltmarktproduktion an Stahldraht gefertigt werden, mussten die genannten Herausforderungen angenommen werden. Mit der REGIONALE 2013 vollzog sich in Altena ein tiefgreifender Wandel. Gestützt auf ein 2005 entwickeltes, partizipatorisches Entwicklungskonzept, das von allen Kräften im Rat unterstützt wurde, konnten tiefgreifende Umgestaltungen vorgenommen werden. Zudem wurde die interkommunale Zusammenarbeit mit der Nachbargemeinde Nachrodt stark ausgebaut.

Die Innenstadt wurde mit Hilfe eines Investments von über 50 Mio. Euro Städtebauförderung, EFRE-Mitteln und den privaten Geldern von vielen Hauseigentümern umgebaut. Viele Geschäftshäuser wurden kernsaniert, 370 nicht mehr benötigte Wohnungen im Stadtgebiet zurückgebaut. Es entstanden eine Promenade am Fluss und zwei jeweils 160 qm große Halbinseln, die in das Bett der Lenne gebaut wurden und im Sommer bewirtschaftet werden. Über Treppenanlagen gelang es, den Fluss für die Bürger wieder erlebbar zu machen.

Als REGIONALE-Projekt der ersten Stunde gelang es, mit dem einzigartigen „Erlebnisaufzug“ zur Burg eine Verbindung zwischen Innenstadt und Burg zu schaffen. Im Stollen (95m) präsentiert sich (barrierefrei erreichbar) ein auf regionalen Sagen basierendes multimediales Erlebnis, das 2017 weiter ergänzt wurde. 70 000 zusätzliche Besucher pro Jahr seit 2014 sorgen heute für eine schrittweise Revitalisierung der alten Innenstadt. Das Projekt stieß anfangs in Südwestfalen auch auf Skepsis. Heute kann man allerdings uneingeschränkt von einem neuen touristischen „Highlight“ für die Region sprechen. Mit Hilfe der Bürgerschaft findet seit 2009 rund um die Burg Altena und am Lenneufer das größte Mittelalterfest Südwestfalens statt.

Begünstigt durch ein „Pop Up Konzept“ mit Kurzzeit-Nutzungen von innerstädtischen Ladenlokalen und den Aufzug siedelten sich auch bereits wieder neue Geschäfte an. Umfassend neu gestaltet und modernisiert wurde auch der Bahnhof Altena. 2014 wurde Altena vom Land Nordrhein-Westfalen für einen vorbildlichen Stadtumbau-Prozess ausgezeichnet. Was zukünftig zählt, sind aber



Südwestfalen-Logo vor Hennesee.
Foto: Michael Bahr

nicht nur investive Maßnahmen: In das Bildungsangebot wird investiert, um es demografiefest zu gestalten. In der Flüchtlingskrise 2015 nahm die Stadt 100 Menschen zusätzlich auf, auch mit dem Ziel, diese zu dauerhaften Bürgern zu machen.

Obwohl die Prozesse noch lange nicht abgeschlossen sind, zeigt sich ein deutlicher Trend: seit 2015 wächst die Stadt erstmals wieder und die Geburtenrate liegt deutlich über dem Landestrend. Dennoch wird an der Lenne langfristig mit einer schrumpfenden Bevölkerung gerechnet: Schrumpfung bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung ist das Ziel, zu dem die REGIONALE 2013 stark beigetragen hat.

Das Ende der REGIONALE 2013 setzte keinen Schlusspunkt unter den Südwestfalen-Prozess. Es ist der feste Wille aller Partner aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, die erreichte Qualität der gemeinsamen Zukunftsgestaltung auch über die REGIONALE-Phase hinaus weiter zu tragen. Die Arbeit der Südwestfalen Agentur geht weiter. In den Geschäftsfeldern Regionale Entwicklung, Regionalmarketing, Interessenvertretung und Netzwerk setzt sie den Kurs fort.³ In einem intensiven Prozess wurde zuletzt die "Vision Südwestfalen 2030" formuliert, um die Weichen für eine gute Zukunft insbesondere der jungen Generation zu stellen. Sie entscheiden mit Worten oder mit den Füßen, ob diese Region ihre Lebensperspektive ist.

¹ Institut für Demoskopie Allensbach (2007): Südwestfalen Lebensqualität und Regionalbewusstsein 2007, Ergebnisse einer repräsentativen Befragung der Bevölkerung in fünf Landkreisen.

² <http://regionale.suedwestfalen.com/?id=60>.

³ Südwestfalen hat sich 2017 in einer erneuten REGIONALE-Bewerbung für das Jahr 2025 als eine von drei Sieger-Regionen durchgesetzt. Thema: „digital – nachhaltig – authentisch“ (vgl. Beitrag Austermann/Kern).



ZukunftsLAND. REGIONALE 2016 – Impulse für den ländlich geprägten Raum.

86

Uta Schneider, Michael Führs, Regionale 2016 Agentur,
Ulrich Paßlick, Stadtbaurat a.D. Bocholt

Die REGIONALE 2016 im westlichen Münsterland hat die „Ziellinie“ überschritten. Mit der Abschlussveranstaltung Ende Juni 2017 endete die gemeinsame Arbeit innerhalb der Region mit einer erfolgreichen Bilanz. Auf den ersten Blick sind dies vor allem die zahlreichen Projekte, die an vielen Orten entstehen oder bereits fertiggestellt und eröffnet sind. Sie decken ein breites Themenspektrum ab und setzen Impulse für die zukünftige Entwicklung der Region.

Eine REGIONALE ist immer mehr als die Summe ihrer Projekte. Sie ist für alle Beteiligten ein „kontrollierter Ausnahmezustand“ auf Zeit. Sie ermöglicht und erfordert das gemeinsame Arbeiten vieler Akteure an den Zukunftschancen ihrer Region und eröffnet neue Kooperationen über kommunale und fachliche Grenzen hinweg. Sie „proviziert“ das Abweichen von ausgetretenen Pfaden und das konsequente Denken und Planen in alternativen Möglichkeiten auf der Suche nach der besten Lösung. Daneben ist der Mehrwert auch messbar über die Fördermittel, die mit der REGIONALE 2016 in die Region geflossen sind und noch fließen.

Impulse für neue räumliche und fachliche Allianzen

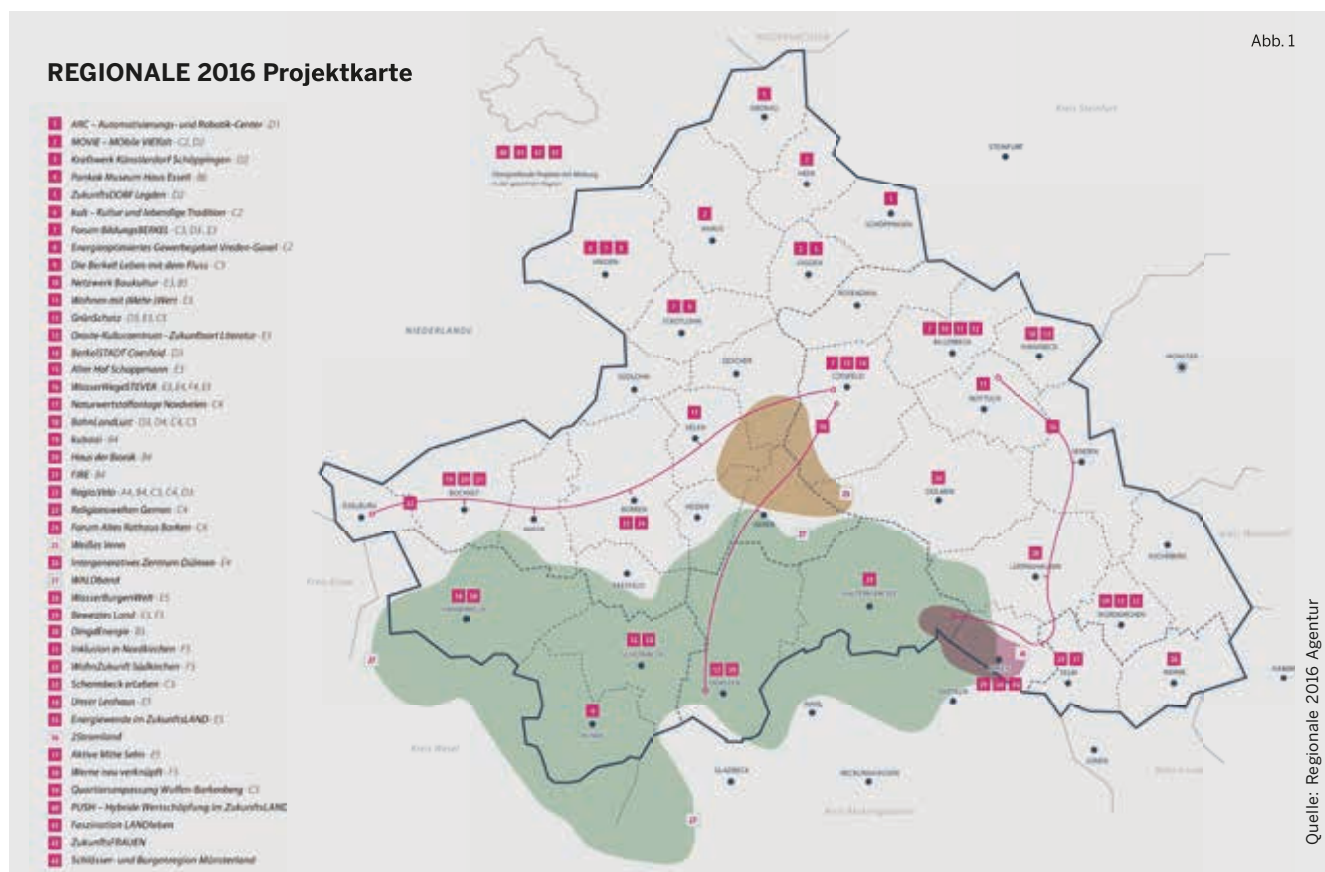
Das Themenspektrum der REGIONALE 2016 wurde bereits im Jahr 2007 mit der Bewerbungsschrift für ihre Ausrichtung vorgezeichnet. Unter dem Motto „ZukunftLAND“ wurde seinerzeit eine breite Programmatik aufgerufen. Seit Eröffnung der Regionale 2016 Agentur zu Beginn des Jahres 2010 standen die Türen für Projektträger offen. Zahlreiche Kommunen und Institutionen haben daraufhin Projekte konzipiert und in das mehrstufige

Qualifizierungsverfahren eingebracht. Naturgemäß ergaben sich diese Vorhaben eher aus den lokalen Situationen und hatten weniger übergreifende, strategische und langfristige Themen mit gesamtregionaler Perspektive im Fokus.

Schnell zeigte sich aber auch, dass viele Projektideen ähnliche Anforderungen und Zukunftsaufgaben im Blick hatten, beispielsweise die Umsetzung der EU-Wasser-Rahmenrichtlinie, den Umgang mit dem demografischen Wandel, die (Weiter-)Entwicklung der Münsterländer Parklandschaft oder die Sicherung der Mobilität. Den regionalen Akteuren wurde deutlich, dass interkommunale und auch interdisziplinäre Zusammenarbeit zu diesen Themen nicht nur Doppelarbeit vermeidet, sondern vor allem fachliche und räumliche Synergien heben kann – und damit einen regionalen Mehrwert erzeugt. Die Vernetzung von Projektträgern mit ähnlichen Projektansätzen über kommunale und sektorale Grenzen hinweg war daher von Anfang an ein Schwerpunkt der REGIONALE 2016.

Kreis- und regierungsbezirksübergreifende Aktivitäten haben gegenseitiges Kennenlernen, Verständnis und auch neue regionale und thematische Allianzen befördert. Um die komplexen Zukunftsfragen des westlichen Münsterlandes aufzugreifen und entsprechende Vorhaben vor Ort anzustoßen und zu befördern, wurden dazu im Rahmen der REGIONALE 2016 längerfristige thematische Arbeitsprozesse in drei Projektfamilien gestartet:

- Gesamtperspektive Flusslandschaften,
- InnenLeben – Neue Qualitäten entwickeln,
- Zukunft der Mobilität im ländlichen Raum.





„Flussakteure“ bei der Projektarbeit. Foto: Regionale 2016 Agentur

Gesamtperspektive Flusslandschaften

Die zahlreichen Flüsse und Bäche in der Region stehen im Mittelpunkt dieser Initiative. Akteure unterschiedlicher fachlicher Herkunft – von Naturschutz über Hochwasserschutz und Tourismus bis zu Stadtentwicklung und Städtebau – waren in den mehrmonatigen Prozess eingebunden, der die Fließgewässer als Ganzes in den Blick nahm. Konkretes Ergebnis der gemeinsamen Arbeit ist ein „Anwenderhandbuch“, das für die Flussakteure in der Region eine wertvolle Arbeitshilfe bei der künftigen Gestaltung der Flusslandschaften bildet. Zahlreiche Projekte der REGIONALE 2016 belegen eindrucksvoll, dass die darin entwickelte Systematik und die frühzeitige Einbeziehung aller relevanten Akteure in die Projektentwicklung erhebliche Synergien schafft. Die „BerkeIStADT Coesfeld“ zeigt zum Beispiel, dass die Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie auch neue Möglichkeiten für die Innenstadtentwicklung eröffnet. Stadtlohn nutzt mit dem Projekt „Die Berkel! Leben mit dem Fluss“ die Notwendigkeit zur Verbesserung des Hochwasserschutzes dazu, mit dem Stadtzentrum (gefahrlos) näher an den Fluss zu rücken. In dem innerstädtischen Entwicklungsprojekt „kubaai“, dem Kulturquartier Bocholter Aa und Industriestraße, wird ein bisheriger Industriefluss zum ökologisch aufgewerteten Kristallisationspunkt eines ganz neuen Stadtteils in zentraler Lage in Bocholt.

InnenLeben – Neue Qualitäten entwickeln!

Der Umgang mit den frühen Einfamilienhausgebieten der 1950er bis 1970er Jahre stand im Mittelpunkt des Arbeitsprozesses und der begleitenden Werkstattreihe „HausAufgaben im Münsterland“¹. Anders als in vielen anderen Regionen Deutschlands besteht im westlichen Münsterland in diesen Wohngebieten aktuell noch wenig Handlungsdruck. Beim Blick auf die Größenordnung der Bestände,

die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung und die sich verändernde Nachfrage nach Wohnraum wird jedoch deutlich, dass die Weiterentwicklung der Einfamilienhausquartiere auch in dieser Region absehbar an Relevanz gewinnen wird. Als proaktiver Impuls der REGIONALE 2016 wurden deshalb gemeinsam mit engagierten Akteuren aus der Region neue Handlungsansätze im Umgang mit diesen Wohngebieten gesucht und erprobt.

Aus dem thematischen Projektaufruf im Handlungsfeld „InnenLeben“ haben sich vier REGIONALE 2016-Projekte entwickelt, die mit ganz unterschiedlichen Schwerpunkten daran arbeiten, Siedlungsgebiete aus den 1950er bis 1970er Jahren „zukunftsfit“ zu machen. Im Billerbecker „Kerkeler“ suchen die Anwohner mit Hilfe einer Quartiersmanagerin neue Wege, die traditionelle Nachbarschaft neu zu beleben („Wohnen mit Mehrwert“). Der Nordkirchener Ortsteil Südkirchen sucht u.a. nach Möglichkeiten, die Monostruktur der Einfamilienhäuser durch weitere Angebote zu differenzieren und anzureichern („WohnZukunft Südkirchen“). In Schermbeck setzt die Gemeinde mit einem Spiel- und Bewegungsraumkonzept bei der ebenfalls in die Jahre gekommenen öffentlichen Infrastruktur an („Schermbeck erLeben“).

Die seinerzeit experimentellen Einfamilienhausquartiere im Dorstener Stadtteil Wulfen-Barkenbergr („Quartiersanpassung Wulfen-Barkenbergr“) waren Startpunkt und Gegenstand der Werkstätten „HausAufgaben im Münsterland“: In der Auftaktwerkstatt wurden neue Beteiligungs- und Dialogformate entwickelt, um gemeinsam mit Eigentümerinnen und Eigentümern an der Zukunftsfähigkeit alternder Eigenheimgebiete zu arbeiten. In der Folge haben weitere Kommunen im REGIONALE-Gebiet Interesse an dem Prozess bekundet: „HausAufgaben“-Werkstätten

sind in Vreden, Bochohl, Dülmen und Heek geplant. Damit entsteht im Rahmen der REGIONALE 2016 ein wachsender Erfahrungsschatz für die Bewältigung einer absehbar großen Stadtumbau-Aufgabe.

Zukunft der Mobilität im ländlichen Raum

Der eigene PKW ist im westlichen Münsterland das mit Abstand wichtigste Fortbewegungsmittel. Alternative Mobilitäts Optionen standen deshalb im Fokus des Dialogforums „Zukunft der Mobilität im ländlichen Raum“. Akteure aus der Region lernten in Tagungen, Workshops und Bereisungen neue Mobilitäts Optionen und Best-Practice-Beispiele aus erster Hand kennen. Die zentrale Botschaft: Mobilität im ländlichen Raum geht auch anders, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Einige REGIONALE 2016-Projekte sind hierfür beispielgebend. Im „Bewegten Land“ (Halter, Olfen, Selm und Nordkirchen) werden neue Konzepte für anrufgesteuerte Bürgerbusse und bedarfsgesteuerten Schülertransport erprobt und der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern in sog. Mobilpunkten optimiert. Im Nordkreis Borken entwickelt die Regionalverkehr Münsterland GmbH die „MOBILE VIELFALT“, ein Bündel kreativer Maßnahmen, mit deren Hilfe abgelegene Siedlungen und kleine Ortsteile besser an die öffentlichen Verkehrslinien angebunden werden.

Coesfeld, Reken und Dorsten sichern mit „BahnLandLust“ erfolgreich die Zukunft ihrer Schienenstrecke – dank innovativer Maßnahmen und Angebote für den Alltags- und Freizeitverkehr. Das REGIONALE 2016-Projekt hat auch die Deutsche Bahn AG zu größeren Investitionen in diese Strecke bewegt. Letztlich war die Region auch im Landeswettbewerb für Radschnellwege erfolgreich und wird in den kommenden Jahren mit dem Projekt „Regio.Velo“ den Radschnellweg 2 von Isselburg bis Coesfeld realisieren. Damit wird in der bisher eher durch den Radtourismus

bekannten Region auch für die Alltagsmobilität ein neues Fahrrad-Zeitalter eingeläutet.

Der erst zum Ende der REGIONALE 2016 gestartete Leitbildprozess „Münsterländer Parklandschaft 2.0“ steht noch am Anfang und hat eher einen bündelnden und auswertenden Charakter. Er bringt die Erfahrungen aus den vielfältigen Landschaftsprojekten der Region wie 2Stromland, WALDBand, GrünSchatz, WasserWege STEVER zusammen und verdichtet sie zu strategischen Leitlinien für den zukünftigen Umgang mit der Münsterländer Parklandschaft.

Die thematischen Arbeitsprozesse der REGIONALE und eine Vielzahl von Netzwerktreffen auch zu anderen Zukunftsthemen der Region, z.B. zur Daseinsvorsorge oder zur Energiewende, dienen dazu, der Entwicklung von REGIONALE 2016-Projekten neue Impulse zu geben und ihre Qualität zu steigern. Durch die räumlich und fachlich übergreifenden Projektansätze wurden bei den Akteuren in der Region immer wieder auch neue Ideen geboren und neue Vorhaben angestoßen. Entstanden sind nicht nur interkommunale Projektpartnerschaften und Netzwerke über Kreis- und Bezirksgrenzen hinweg, wie beispielsweise entlang der Berkel oder der Stever, sondern auch neue Allianzen mit Partnern aus der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft.

Die REGIONALE 2016 hat den Blickwinkel aller beteiligten Akteure im westlichen Münsterland geweitet, die „Planungskultur“ in der Region nachhaltig verändert und damit auch künftigen Kooperationen den Weg bereitet.

¹ <https://stadtbaukultur-nrw.de/projekte/hausaufgaben-fur-die-zukunft-der-einfamilienhausgebiete-in-nordrhein-westfalen/>



Die REGIONALE 2016-Akteure in Lüdinghausen. Foto: André Dünnebacke

Region als Handlungsebene – Lessons learned?

Klaus Austermann, Carola Scholz,
Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung

Der Stadtentwicklungsbericht 2017 hat ein breites Spektrum an Sichtweisen auf regionale Entwicklungen und Handlungserfordernisse aufgeblättert. Seine Beiträge zeigen, dass strategische Regionalentwicklung, die Gestaltung regionaler Perspektiven und kooperatives Handeln bei den meisten Akteuren auf Einsicht und positive Resonanz stoßen. Die Erkenntnis, dass eine Region nur durch gemeinsames und integriertes Handeln voranzubringen ist, hat sich durchgesetzt.

Das Land Nordrhein-Westfalen bietet seinen Städten, Gemeinden und Regionen mit dem Format der REGIONALEN die Möglichkeit, regionale Entwicklung gezielt, nachhaltig und kooperativ zu steuern. Dabei sind die „bottom-up“-Prozesse der regionalen Akteure als Basis integrierter Handlungskonzepte von besonderer Bedeutung für die Projektauswahl und die Förderung. Lebensqualität und Identität vor Ort und in der Region entstehen nur, wenn sich möglichst viele Akteure, viele Bürgerinnen und Bürger in die regionalen Entwicklungsprozesse einbringen können. Mit dem Wettbewerbsaufruf „StadtUmland. NRW“ wurde seitens des Landes 2016 gezielt ein weiterer Schwerpunkt gesetzt, um Großstädte und ihr Umland in eine produktive Zusammenarbeit hinsichtlich der Wohnraumversorgung, Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung zu bringen.

Bevölkerungszuzug und wirtschaftliche Dynamik entfalten sich derzeit besonders in den Wachstumskernen der Städtereion Nordrhein-Westfalen, insbesondere entlang der Rheinschiene. Dort ist die Wertschöpfung intensiv, sind positive Beschäftigungseffekte zu verzeichnen, sind die Einkommen und die Steuerkraft höher als in anderen Regionen. Die Kehrseite allerdings sind Wohnungsmangel, unzureichende soziale Infrastrukturen, wachsende Pendlerströme und ein zunehmender Nutzungsdruck auf Siedlungs-, Wirtschafts-, Verkehrs- und Freiflächen. Kommunale und regionale

Planung müssen versuchen, hier eine Balance zu schaffen, die Städte lebensfähig zu halten und einen fairen Lastenausgleich innerhalb der Stadt, aber auch innerhalb des jeweiligen regionalen Zusammenhangs zu organisieren. Das gelingt nur im Diskurs und auf Augenhöhe zwischen Großstädten und ihrem Umland, zwischen großen und kleineren Städten, zwischen Ballungsraum und ländlichem Raum.

Regionalentwicklung und Stadtumland-Entwicklung bedeuten immer, die Interessen möglichst vieler „unter einen Hut“ zu bringen und Win-win-Situationen für die Beteiligten zu schaffen. Zwischen großen und kleinen Kommunen besteht oftmals ein regionales Ungleichgewicht, insbesondere hinsichtlich der Personalressourcen und damit oft auch hinsichtlich des fachspezifischen Know-hows. Für das kooperative Arbeiten in der Region ist das Ausloten gemeinsamer Interessen und die Entwicklung gemeinsamer Projekte von elementarer Bedeutung. Wenn es z.B. gelingt, neue Lagequalitäten im suburbanen Raum zu schaffen und Investitionen aus dem „überlaufenden“ Wachstumskern bei guter Anbindung in den benachbarten Stagnationsraum zu lenken, können beide Partner-Kommunen profitieren.

Auf der anderen Seite gibt es Regionen, die von geringer wirtschaftlicher Dynamik bzw. Schrumpfung, Arbeitskräftemangel und Abwanderung geprägt sind (vgl. Beitrag Siedentop/Osterhage). Zwischen den nordrhein-westfälischen Teilräumen gibt es sehr große Unterschiede: die aktuellen Wachstumszahlen der großstädtischen Ballungsräume können nicht darüber hinwegtäuschen, dass vielerorts weiterhin Stabilisierung und – aufgrund demografischer Entwicklungen – die qualitative Gestaltung von Schrumpfung erforderlich sind. Immer häufiger ist die Leitvorstellung der Raumentwicklung und Raumplanung, nämlich annähernd „gleichwertige Lebensverhältnisse“ zu gewährleisten, gefährdet. Die Chancen liegen dann trotz



Bevölkerungsrückgang mitunter eher in der Besinnung auf eigene Stärken, Kreativitätspotentiale und Kooperationsmöglichkeiten, als in einem Mehr an materieller Infrastruktur und staatlicher Leistung. Die Chancen, die die Zuwanderung aus Krisengebieten bieten kann, sollten geprüft und wo immer möglich genutzt werden, um z.B. der Bevölkerungsabwanderung und dem Leerfallen von Wohnraum entgegenzuwirken. Einige nordrhein-westfälische Städte im ländlichen Raum haben hier vorbildlich und zukunftsgerichtet agiert.

Regionale Ausgleichs- und Anpassungsstrategien entwickeln

Großstadtregionen ebenso wie ländlich geprägte Regionen sind es in Nordrhein-Westfalen gewohnt, entsprechend ihrer jeweiligen Stärken, Schwächen und Potentiale integrierte Entwicklungskonzepte zu erarbeiten bzw. weiter zu entwickeln und eine regionale Verständigung darüber herbei zu führen. Auf diese Weise werden Leitbilder, Ziele und Entwicklungspfade definiert und ein breiter Konsens hergestellt. Lokal und regional verantwortliche Politikerinnen und Politiker in stagnierenden oder schrumpfenden Regionen sollten offensiv dazu ermutigen, nach innovativen Ideen zu suchen und neue Impulse zu setzen. Interkommunales Handeln auf Augenhöhe in einer Region kann dazu beitragen, sowohl in wachsenden Stadträumen zu gemeinsamen neuen Lösungen (z.B. in Bezug auf Wohnflächenangebote) zu kommen, als auch in stagnierenden oder schrumpfenden Regionen die negativen Effekte demografischer oder sozialer Entwicklungen abzufangen.

Interkommunale Kooperation kann mehr Lebensqualität bewirken

Nach einer Berechnung für Nordrhein-Westfalen pendelte 2015 die Hälfte der 8,95 Mio. erwerbstätigen Einwohner über die Grenze des Wohnortes hinaus zur Arbeit. Für einen großen Teil der Bevölkerung ist damit arbeitsbedingt die Region zum räumlichen Alltag geworden.

Die Verbesserung dieses „regionalen Alltags“ (vgl. Beitrag Siedentop/Osterhage) muss im Interesse aller Akteure des Landes, der Kommunen und der Wirtschaft liegen. Denn bei aller zwischenzeitlich akzeptierten und praktizierten Mobilität kann das „regionalisierte Leben“ volkswirtschaftlich kontraproduktiv sein und den Einzelnen sehr viel Lebensqualität kosten – im täglichen Stau, in unzulänglichen ÖPNV-Verbindungen und Zugtaktungen, vielleicht auch im Verlust urbaner Strukturen, wenn das eigene Haushaltsbudget plötzlich zum innerstädtischen Wohnen nicht mehr reicht, oder gar im Verlust der sozialen Einbindung am Wohnort, wenn das Zeitbudget zur Pflege von sozialen Kontakten nicht mehr ausreicht.

91

Jede regionale Entwicklungsstrategie und jede interkommunale Kooperation hat daher zuallererst die Aufgabe, zumindest annähernd gleichwertige Entwicklungschancen in Ballungsräumen und ländlichen Räumen zu schaffen, gemischte Siedlungsstrukturen zu erhalten und zu schaffen, die Kernstädte zu stärken und nach innen zu entwickeln, öffentliche Verkehre zu optimieren, Freiflächen und Umweltqualität zu schützen und damit die Verbesserung der Lebensqualität im Blick zu haben. Eines der von der Jury im Rahmen des Wettbewerbs StadtUmland.NRW ausgewählten Projekte („Zwischen Rhein und Wupper“) verspricht aus gutem Grund eine „Region der kurzen Wege“ und damit „eine Stunde Lebensqualität extra – jeden Tag“¹. Diese Zielrichtung sollte Maxime jeglicher Stadt- und Regionalentwicklung sein.

Erfolgsbedingungen interkommunalen Handelns

Jede Region, jede Kooperation von Städten und ihren Nachbarkommunen ist anders – mit dem Wunsch nach Übertragbarkeit ist daher vorsichtig umzugehen.

Folgende Erfolgsbedingungen für eine gelingende Regionalentwicklung und StadtUmland-Kooperation können dennoch aus den bisherigen Erfahrungen abgeleitet werden:

- **Formulierung einer Zukunftsvision und klarer Zielsetzungen**

Interkommunales Handeln bedarf einer fundierten Stärken- und Schwächenanalyse sowie der Beantwortung der Fragestellung, was die Region insgesamt voranbringt. Dabei ist insbesondere die Eigenart der Region herauszuarbeiten und zu fördern. Es sind Impulse für Zukunftsthemen zu setzen, die zu Identitätsbildung, hoher Akzeptanz und überregionaler Aufmerksamkeit beitragen.

- **Umsetzung eines integrativen Planungs- und Handlungsansatzes**

Entwicklungsperspektiven, Themen, Projektfamilien und Maßnahmen für die Region sollten gemeinsam, interdisziplinär und partizipativ definiert werden. Sektorales Denken ist zu überwinden und ein integrativer Ansatz der Regionalentwicklung umzusetzen.

- **Mehrwert für die gesamte Region**

Interkommunale Kooperation kann dann gelingen, wenn Projekte mit Mehrwert für die gesamte Region umgesetzt werden und sofern ein Vorteils- und Lastenausgleich zwischen den Kommunen und Akteuren gewährleistet ist.

- **Kooperationskultur auf Augenhöhe**

Voraussetzung für interkommunales Handeln ist, dass bei den Kooperationspartnern die Kenntnis über die jeweils andere Politik und Verwaltung vorhanden ist und man sich trotz Größenunterschieden auf Augenhöhe begegnet. Die jeweiligen Nachbarkommunen dürfen

nicht nur als Wettbewerber definiert werden. Stattdessen sollten Synergien identifiziert und Kräfte im Sinne der Region gebündelt werden.

- **Stabilisierung und Verstetigung des Kooperationsniveaus**

Übergeordnete Anlaufstellen, wie die in Nordrhein-Westfalen etablierten regionalen Entwicklungsorganisationen, haben sich für Steuerung, Stabilisierung und Verstetigung von Regionalentwicklungsprozessen bewährt. Als Anlaufstellen bieten sie den regionalen Kooperationspartnern vielfältige Serviceleistungen, z.B. Beratungen zu Fördermöglichkeiten oder die Vernetzung mit weiteren Akteuren aus der Region.

- **Aufbau verbindlicher Governance-Strukturen**

Interkommunale Kooperationen bedürfen der politischen Legitimation. Steuerungsstrukturen, Kooperationsformen, gemeinsame Projekte und Finanzierungen sind folglich in den Räten aller Gebietskörperschaften abzusichern und demokratisch zu legitimieren.

- **Formelle Regionalplanung und diskursive Planungsansätze verbinden**

Als ein wesentlicher Erfolgsfaktor interkommunalen Handelns hat sich (Beispiele der Metropole Ruhr und der Region Köln-Bonn) die stärkere Verknüpfung von formeller Regionalplanung und kooperativen, netzwerkorientierten Planungsansätzen in der Region herausgestellt. Diese strategische Verbindung von formeller Regionalplanung mit den Ansätzen der informellen partizipativen Regionalentwicklung ist noch weiter ausbaufähig und zählt damit zu einer der wichtigsten Zukunftsaufgaben.

¹ <http://www.stadtumland-nrw.de/phase-2-ergebnisse/zwischen-rhein-und-wupper-zusammen-wachsen.html>

Verzeichnis der Autorinnen und Autoren



Klaus Austermann



Ulrich Burmeister



Reiner Daams



Prof. Dr. Rainer Danielzyk



Michael Führs



Christian Grüßen



Dr. Michael Henze



Dr. Jan Hogen



Prof. Dr. Uta Hohn



Dr. Andreas Hollstein



Karl Jasper



Doris Kern



Thomas Lennertz



Ulrich Malburg



Dr. Reimar Molitor



Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott



Frank Osterhage



Ulrich Paßlick



Jens Petershöfer



Tana Petzinger



Ruth Reuter



Uta Schneider



Carola Scholz



Michael Schwarze-Rodrian



Prof. Dr. Klaus Selle



Prof. Dr. Stefan Siedentop



Jens Spanjer



Martin Tönnies



Evelin Unger-Azadi



Prof. Kunibert Wachten



Maria T. Wagener



Prof. Dr. Thorsten Wiechmann



Hubertus Winterberg



Matti Wirth



Magdalena Zabek

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen
Referat „Reden, Publikationen“
Jürgensplatz 1, 40219 Düsseldorf
E-Mail: info@mhkgb.nrw.de
www.mhkgb.nrw

Kontakt

Referat „Nationale und europäische Stadtpolitik,
Forschungsprogramm, StadtBauKultur“
Carola Scholz
E-Mail: carola.scholz@mhkgb.nrw.de

Gestaltung

CP/COMPARTNER
Agentur für Kommunikation GmbH, Essen

Druck

JVA Druck und Medien, Geldern

Autorenfotos

Ministerin Ina Scharrenbach © MHKGB 2017/F. Berger
Dr. Michael Henze © Thomas Ahrendt
Dr. Andreas Hollstein © Fotos Braun
Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott © Frank Vinken | dwb
Tana Petzinger © RVR
Ruth Reuter © Britta Radike
Uta Schneider © Volker Fuchs
Michael Schwarze-Rodrian © Dirk A. Friedrich
Prof. Dr. Klaus Selle © Robert Poortenc
Jens Spanjer © Susanne Dobler
Martin Tönnies © Volker Wiciok
Prof. Kunibert Wachten © Christian Haas
Maria T. Wagener © Dirk A. Friedrich
Hubertus Winterberg © Michael Bahr
Magdalena Zabek © Ivo Mayr

Alle weiteren Autorenfotos stammen aus dem privaten Bestand.

Abgebildete Schwarzplan-Ausschnitte

Die Schwarzplan-Ausschnitte auf dem Titel zeigen von oben nach unten:
Münster, Verdichtungsraum Rhein-Ruhr, Aachen,
Ostwestfalen-Lippe zwischen Bielefeld und Paderborn

© Open Data: Datenlizenz Deutschland – geobasis.NRW (2017) – Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Danksagung

Wir danken IT.NRW für die Erstellung der Schwarzplan-Ausschnitte sowie dem ILS für die Erstellung und Bearbeitung des Kartenmaterials zu den REGIONALEN.

Vertrieb

Die Druckfassung kann bestellt oder heruntergeladen werden:
im Internet: www.mhkgb.nrw/publikationen
telefonisch: **Nordrhein-Westfalen direkt**
0211 837-1001

Bitte die Veröffentlichungsnummer S-225 angeben.

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerberinnen und -werbern oder Wahlhelferinnen und -helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift der Empfängerin oder dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

**Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Jürgensplatz 1, 40219 Düsseldorf
info@mhkgb.nrw.de

www.mhkgb.nrw