

Masterplan Ruhr



Duisburg

Oberhausen

Mülheim an der Ruhr

Essen

Gelsenkirchen

Herne

Bochum

Dortmund

Vorwort	5
1. Masterplan Ruhr	7
2. Wohnen	11
2.1 Wohnen in der Städteregion Ruhr	11
2.2 Daten, Trends und Perspektiven	11
2.3 Qualitäten des Wohnens in der Städteregion Ruhr	20
2.4 Entwicklung von Wohnbauflächen	30
2.5 Leitlinien und Ziele für die Zukunft: Wohnungspolitische Erklärung für die Städteregion Ruhr	34
3. Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung	37
3.1 Strukturwandel schafft Chancen	37
3.2 Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung in der Städteregion Ruhr	37
3.2.1 Duisburg: RheinPark	38
3.2.2 Oberhausen: O.VISION Zukunftspark	40
3.2.3 Mülheim an der Ruhr: ruhrbania und Interkommunaler Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim	42
3.2.4 Essen: Krupp-Gürtel und Masterplan Freiraum schafft Stadtraum	44
3.2.5 Gelsenkirchen: Graf Bismarck und Arena Park	46
3.2.6 Herne: Akademie Mont-Cenis	48
3.2.7 Bochum: Innenstadt-West	50
3.2.8 Dortmund: PHOENIX	52
3.3 Resümee und Handlungsfelder	54
4. Region am Wasser	57
4.1 Wasser in der Städteregion Ruhr	57
4.2 Vielfalt des Wassers	60
4.3 Resümee und Handlungsfelder	68
5. Zusammenfassung und Ausblick	69
Anhang	72



**Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Leserinnen und Leser!**

Herzlich willkommen in der Städteregion Ruhr. Die Städteregion Ruhr wird von den Kommunen Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund gebildet. Diese acht Kommunen haben sich entschlossen, regionale Kooperation durch gemeinsames Planen und Handeln zu praktizieren und die Ärmel – in der langen Tradition der Region – hochzukrempeln. Und so freut es uns sehr, Ihnen mit der nun vorliegenden Broschüre Masterplan Ruhr ein echtes Gemeinschaftswerk der Städteregion Ruhr präsentieren zu können.

Der Masterplan Ruhr beinhaltet eine Bilanz zu den drei Themen „Wohnen in der Städteregion Ruhr“, „Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung“ sowie „Region am Wasser“ und fasst Grundlagen für die weitere räumliche Planung zusammen. Er stellt dabei heraus, über welche Stärken die Region verfügt und welche Entwicklungspotenziale und Entwicklungsoptionen sich daraus ableiten. Der Masterplan Ruhr ist als Prozess zu begreifen und lädt alle Interessierten zur Diskussion ein. Er ist natürlich noch lange nicht fertig oder gar perfekt. Vielmehr handelt es sich bei der vorliegenden Broschüre um einen ersten Entwurf der acht beteiligten Kommunen.

Der Masterplan Ruhr ist in einem längeren Prozess gemeinsam entwickelt worden. Es gab hierbei manche Hürde zu überwinden, aber in erster Linie gab es motivierende Ereignisse. Nur die Städte selbst haben den Masterplan Ruhr entwickelt, d.h. es gab keine externe Hilfe und kein Gutachterbüro; auch externe Wissenschaftler waren daran nicht beteiligt. Dies war allen wichtig und erschien uns für den Kooperationsgedanken von großer Bedeutung. Schließlich handelt es sich um einen freiwilligen Prozess und der Masterplan Ruhr ist Ausdruck eines neuen Denkens und Handelns sowie einer neuen Kooperationskultur in der Region. Hierbei konnte er jenseits allen Kirchturmgeredes zahlreicher „Insider“ auf ein gutes nachbarschaftliches Klima zwischen den Städten zurückgreifen.

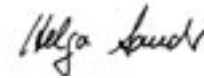
Im Namen des Lenkungskreises Städteregion Ruhr 2030 geht unser Dank an alle, die sich bisher konstruktiv in diesen Prozess eingebracht haben. Wir laden alle Akteure der Region ein, am weiteren Prozess mitzuwirken. Jetzt geht's los, der Anfang ist gemacht!



Jürgen Dressler
Technischer Beigeordneter der Stadt Duisburg



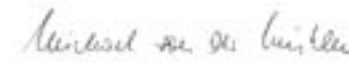
Peter Klunk
Beigeordneter der Stadt Oberhausen



Helga Sander
Beigeordnete der Stadt Mülheim an der Ruhr



Jürgen Best
Planungsdezernent der Stadt Essen



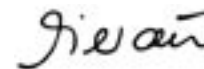
Michael von der Mühlen
Stadtdirektor der Stadt Gelsenkirchen



Jan B. Terhoeven
Planungsdezernent der Stadt Herne



Martin zur Nedden
Stadtbaurat der Stadt Bochum



Ullrich Sierau
Planungsdezernent der Stadt Dortmund

Kapitel 1

M a s t e r p l a n R u h r

Städteregion Ruhr

Der Ausgangspunkt zur Entwicklung des Masterplans Ruhr war die erfolgreiche Zusammenarbeit der acht kreisfreien Städte der Metropole Ruhr Duisburg, Oberhausen, Essen, Mülheim an der Ruhr, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund innerhalb des Leitbildvorhabens „Städteregion Ruhr 2030“. Im Rahmen einer 1 1/2-jährigen Modellphase (von November 2001 bis April 2003) wurden in Zusammenarbeit mit der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung, unter dem Leitbild „Kooperation und Eigensinn“ Arbeitsfelder zukünftiger Kooperation und interkommunaler Abstimmungen zwischen den Städten erarbeitet. Das Leitbildvorhaben konnte durch die finanzielle Unterstützung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSWKS) sowie durch die Eigenanteile der Städte realisiert werden. Ein wesentliches Ergebnis der zukünftigen Zusammenarbeit ist der „Stadtregionale Kontrakt“, der am 06.06.2003 in Bochum von den beteiligten Städten unterzeichnet worden ist.

Im Stadtregionalen Kontrakt sind verschiedene Leitprojekte der zukünftigen Kooperation bezeichnet, darunter die Entwicklung eines „Regionalen Flächennutzungsplans“, die weitere Umsetzung der Initiative „Das Ruhrtal“ sowie die Erstellung des Masterplans Ruhr. Die acht Städte haben sich in der Folge an die Arbeit gemacht, um den Masterplan prozessorientiert und mit eigenen Mitteln zu entwickeln.

Masterplan als Instrument

Der Masterplan ist (zunächst) eine informelle Ebene, auf der Konzepte für die zukünftige Entwicklung bearbeitet werden können. Er definiert sowohl Ziele, Projekte und Perspektiven als auch Instrumente, Akteursgeflechte und zeitliche Abläufe. Der Masterplan kann Zielvereinbarungen enthalten und Synergieeffekte herstellen. Der Masterplan ist ein Instrument zur Information, Kommunikation,



Arbeitsgruppe Masterplan Ruhr

Diskussion, Koordination, Integration, Reflexion und Innovation. Ein Masterplan wird bewusst als Prozess ausgestaltet, in den sich viele Akteure einbringen können. Er kann aber auch die informelle Ebene verlassen und Verbindlichkeit zwischen Akteuren schaffen sowie durch entsprechende Beschlussfassungen demokratisch legitimierter Organe auch eine Qualität erlangen, die in Abwägungsprozessen, beispielsweise im Rahmen von Bauleitplanverfahren, aber auch bei Fiskalentscheidungen, bei der Bereitstellung von Fördermitteln, bei der Entscheidung über Investitionen herangezogen wird.

Ein Masterplan formuliert also Leitbilder und Zielsysteme, auf die sich private und öffentliche Akteure verständigen und in deren Gesamtzusammenhang sie im Rahmen einer strategischen Allianz aufeinander abgestimmt agieren (wollen). Insofern kann der Masterplan flexibel auf die Bedürfnisse der Akteursgeflechte und der regionalen Dimension zugeschnitten und angewendet werden. In der Gesamtbetrachtung erscheint der Masterplan damit als ein ideales Instrument, um die freiwillige Zusammenarbeit der beteiligten Städte so zu organisieren,

dass die gewünschten und erforderlichen Inhalte in den Vordergrund kommen und dass ein gemeinsamer (Er-)Arbeitsprozess an der Zukunft der Metropole Ruhr stattfindet.

Zielsetzung des Masterplans Ruhr

Der Masterplan Ruhr zielt zunächst auf die Herausarbeitung und Darstellung der gegenwärtigen und zukünftigen Stärken und Qualitäten der Metropole Ruhr in den Arbeitsfeldern „Wohnen“, „städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung“ und „Region am Wasser“ ab. Auf Grundlage dieser „Auftaktbilanz“ gilt es, sich über aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen, Gemeinsamkeiten und Unterschiede, Strategien, Instrumente und Ziele auszutauschen sowie gemeinsame Positionen zu erarbeiten. Der Masterplan Ruhr versteht sich aber auch als Beitrag zur Pflege und Weiterentwicklung der regionalen Kooperationskultur in allen Fragen der räumlichen Planung. Hierzu sind verschiedene – den eigentlichen Masterplanprozess ergänzende – Ansätze entwickelt worden.

Insgesamt geht es darum, Entwicklungspotenziale und -optionen der Region in den Bereichen Wohnen und Städtebau zu erkennen und gemeinsame Zielsetzungen und Entwicklungsstrategien zu vereinbaren. Somit verfolgt der Masterplan Ruhr das Ziel, eine städteübergreifende und konsensfähige Einschätzung zur räumlichen Entwicklung (der acht Kernstädte) der Metropole Ruhr als Grundlage und Orientierungsrahmen für das zukünftige Handeln zu entwickeln. Damit leistet der Masterplan Ruhr auch einen Beitrag zur Weiterentwicklung der Strukturpolitik in der Metropole Ruhr.

Themen des Masterplans Ruhr

Die beteiligten Städte haben sich darauf verständigt, den Masterplanprozess mit den Themen „Wohnen in der Städteregion Ruhr“ und „Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung“ zu beginnen. Später kam dann noch das Thema „Region am Wasser“ hinzu, da die von der (Montan-)Industrie geprägten Wasserlandschaften des Ruhrgebietes zunehmend auch als Erlebnisräume interessant werden und sie somit für den Strukturwandel besondere Chancen in sich bergen. Das vielschichtige Thema Wohnen teilt sich in die Aspekte „Wohnungsmarkt-Daten, Trends und Perspektiven“, „Qualitäten des Wohnens“, „Wohnbauflächenentwicklung“ sowie „Leitlinien und Ziele“ auf. Die Schwerpunktsetzung in diesen Bereichen reagiert damit auch auf das Thema „Verhinderung der Bevölkerungsverluste durch Abwanderung“. Hiermit wird ein wesentliches Zukunftsthema der regionalen Entwicklung in kommunaler Regie berührt.

Der Masterplan Ruhr stellt also zunächst Grundlagen zusammen, die zu den Themen Wohnen und Städtebau regional von Interesse sind. Damit verdeutlicht der Masterplan vorhandene Potenziale und Entwicklungsoptionen der Region. Dies ist dann die Grundlage für die Definition regionaler Entwicklungsziele. Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, perspektivisch weitere Themen mit räumlichen Bezügen in den Masterplan Ruhr einfließen zu lassen. Als mögliche Themen kommen

vor allem „Wirtschaft/Wirtschaftsflächen“, „Einzelhandel“, „Freizeit“ und „Verkehr“ in Betracht. Eine Entscheidung über die thematische Erweiterung soll zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Umsetzung des Masterplanprozesses

Grob betrachtet verfolgt der Prozess Masterplan Ruhr zwei Entwicklungsstränge, die sich selbstverständlich gegenseitig ergänzen: die Etablierung einer (regionalen) Kooperationskultur sowie die Erarbeitung des eigentlichen Masterplans in mehreren Arbeitsschritten.

Kooperationskultur etablieren

Es ist den beteiligten Kommunen wichtig, die Entwicklung einer neuen Kooperationskultur in der Region als eigenständige Aufgabe innerhalb des Masterplanprozesses zu begreifen. Verdeutlichung findet dieses Verständnis beispielsweise darin, dass sich die Städte dazu entschlossen haben, den Masterplanprozess eigenständig umzusetzen und sich nicht aus der Hand nehmen zu lassen. Die Entwicklung einer neuen regionalen Kooperationskultur lässt sich ferner anhand verschiedener Ansätze festmachen. Zur Weiterentwicklung der Kooperation und auch zur besseren gegenseitigen Information werden im Kontext des Masterplans bspw. gemeinsame Exkursionen zu den Themen des Masterplans durchgeführt, es gibt Besuche und Vorträge der Planungsdezernenten in den Räten (Fachauschüssen) der Nachbarstädte, die Besetzung für eine Jury bei städtebaulichen Wettbewerben erfolgt mittlerweile verstärkt aus der Region und als sehr interessant und wichtig haben sich die „Fachgespräche kommunale Wohnungspolitik“ erwiesen, bei denen sich kommunale Mitarbeiter über grundsätzliche und aktuelle Fachfragen gezielt austauschen und voneinander lernen (z. B. Organisationsstrukturen, Ziele kommunaler Wohnungspolitik, Strategien bei Wohnungsverkäufen).

Ein wesentliches Merkmal des Masterplans Ruhr ist also seine Orientierung am Dialog. Dies bezieht sich sowohl auf den

interkommunalen Austausch und die Erarbeitung der Auftaktbilanz als auch auf die Einbeziehung relevanter gesellschaftlicher Gruppen in den Gesamtprozess. Der Masterplan Ruhr beschäftigt sich ja mit Themen, welche die Interessen zahlreicher Akteure außerhalb der Kommunalverwaltung(en) berühren. Um mit diesen Akteuren die erforderlichen Diskussionen zu führen und Abstimmungen herzustellen ist es unabdingbar, sie in den Masterplanprozess einzubeziehen. Angesprochen sind Politik, Verbände, Bürgerschaft, Bürgerinitiativen, Unternehmen und Wirtschaftspartner, Immobilienbesitzer und Grundstückseigentümer, Gebietskörperschaften aller Art, Wissenschaft und Forschung u.v.a.m. Vor diesem Hintergrund wurden bereits mehrere themenbezogene Veranstaltungen in der Region organisiert und weitere sollen noch stattfinden.

Arbeitsschritte des Masterplans Ruhr

Generell lässt sich die Erstellung des Masterplans Ruhr nach einer Phase der Vorbereitung in drei Arbeitsschritte einteilen, die wiederum in zahlreiche kleinere Arbeitspakete untergliedert werden können.

Der erste Arbeitsschritt beinhaltet die Erstellung einer „Auf-taktbilanz“ über den Bestand und die Entwicklungspotenziale/-optionen in den Bereichen „Wohnen“, „Städtebauliche Projekte“ und „Region am Wasser“ für die acht Kernstädte der Metropole Ruhr. Hierzu bedarf es der Sammlung, Aufarbeitung und Bewertung aller relevanten Informationen durch die Arbeitsgruppe zum Masterplan Ruhr, d.h. auf Grundlage der Auftaktbilanz wird auch ein erster Entwurf der Entwicklungsziele für die bezeichneten Themen durch die Arbeitsgruppe formuliert.

Der zweite Arbeitsschritt des Masterplans Ruhr beinhaltet die „Öffentliche Präsentation und Diskussion“ der im ersten Arbeitsschritt erstellten Ergebnisse durch die Einbeziehung relevanter Partner (s.o. Kooperationskultur). Als besonders

relevant erscheint hierbei insbesondere die frühzeitige Einbindung der lokalen Entscheidungsträger. Die beteiligten Kommunen benennen die für sie mit Blick auf die Themen Wohnen und Städtebau wichtigen Kooperationspartner. Durch themenbezogene und/oder regionale Veranstaltungen wird zu einer gemeinsamen Betrachtung, Erörterung und Ergänzung der zu behandelnden Thematik beigetragen. Hier besteht für alle Kooperationspartner und weiteren Interessierten die Gelegenheit, Anregungen vorzubringen, die in den Masterplanprozess einfließen. Aufbauend auf den

Ergebnissen der öffentlichen Präsentation und Diskussion erfolgt die Weiterentwicklung bzw. Anpassung der Arbeitsergebnisse zum Masterplan Ruhr. Hierzu wird ein eigener Workshop auf Ebene des Lenkungskeises der Städteregion Ruhr durchgeführt, der dann auch eine Empfehlung hinsichtlich der thematischen Erweiterung vorsieht.

Der dritte Arbeitsschritt beinhaltet das „Entscheiden“ über den Masterplan Ruhr. Vorgesehen ist ein Ratsbeschluss zu den Arbeitsergebnissen der ersten beiden Arbeitsschritte (Bericht)

in den Räten der acht beteiligten Städte als Masterplan Ruhr. Hiermit wird Verbindlichkeit erreicht (s.o. Masterplan als Instrument). Der Beschluss sollte auch die Frage der thematischen Ausweitung des Masterplans Ruhr berücksichtigen. Nach Beschluss des Masterplans Ruhr durch die Räte könnte der Druck einer entsprechenden Broschüre erfolgen.

Abb. 1: Arbeitsschritte Masterplan Ruhr (vereinfachte Darstellung)

Arbeitsschritt	Arbeitspaket	Zeitplanung
„Vorbereitung“	Kennen lernen, Einrichtung von Arbeitsstrukturen für die Erstellung des Masterplans Ruhr	ab Sommer 2003
	Entwicklung und Abstimmung einer Konzeption zur Umsetzung	
	Pflege der regionalen Kooperationskultur	
„Auftaktbilanz“	Zusammenstellung, Diskussion und Aufbereitung der Informationen	ab Sommer 2004
	Herausarbeitung Entwicklungspotenziale/-optionen, Kernaussagen zu den Themen des Masterplans	Frühjahr und Sommer 2005
	Formulierung und Abstimmung der Texte für den Masterplan Ruhr; Erster Entwurf von Entwicklungszielen	Herbst 2005
	Erstellung der Broschüre „Masterplan Ruhr“ als Diskussionsgrundlage für den weiteren Prozess	Herbst u. Winter 2005
„Öffentliche Präsentation und Diskussion“	Vorbereitung des Arbeitsschrittes „Öffentliche Präsentation und Information“	Winter 2005 und Frühjahr 2006
	Einbeziehung relevanter Partner und aller Interessierten: Themenbezogene und/oder regionale Veranstaltungen sowie andere Formen der Präsentation und Diskussion	Frühjahr 2006 und Sommer 2006
	Aufbereitung und Abstimmung der Ergebnisse	Sommer 2006
	Workshop inkl. einer Empfehlung für die thematische Erweiterung	Sommer 2006
„Entscheiden“	Ratsbeschluss über die Arbeitsergebnisse inkl. Entscheidung über die thematische Ausweitung und Weiterentwicklung	Herbst 2006
	Berichterstellung (Broschüre als Option)	Winter 2006

Kapitel 2

W o h n e n

2.1 Wohnen in der Städteregion Ruhr

Die Städteregion Ruhr befindet sich seit Jahrzehnten in einem tiefgreifenden strukturellen Wandel, der kaum einen Lebensbereich unberücksichtigt lässt. Strukturwandel bedeutet nicht weniger, als dass sich eine ganze Region vollständig umkremplelt und neu erfindet. Zunächst zögerlich haben die Kommunen der Städteregion Ruhr mehr und mehr erkannt, dass es auf dem steinigen Wege des Strukturwandels kein Zurück gibt und dass dem Strukturwandel auch Chancen innewohnen. Fast unmerklich und nebenher hat sich in der Region u.a. eine Dienstleistungsgesellschaft entwickelt. Wo früher die Montanindustrie den Ton angab, sind heute die modernen Standorte einer zukunftsgerichteten Ökonomie anzutreffen. Der Himmel über der Ruhr ist wieder blau, und mit dem Emscher Landschaftspark wurde und wird eine vielseitige Landschaft für die Menschen an Rhein und Ruhr, Emscher und Lippe entwickelt. Dies sind verschiedene Symbole, die für die bisherigen Ergebnisse des Strukturwandels sprechen.

Der Strukturwandel findet aber auch im Bereich Wohnen statt. Dies fand lange Zeit nicht ausreichend Beachtung bzw. Berücksichtigung, zu tief waren die Wunden, die in den ökonomischen Sektor gerissen wurden und denen die öffentliche und die Fachdiskussion gewidmet war. Immer mehr haben sich in den 1990er Jahren dann integrierte Konzepte zur Stadtentwicklung durchgesetzt, die in unterschiedlicher Tiefe und Breite letztlich lebensweltliche Zusammenhänge für die Planungspraxis handhabbar gemacht haben. Damit verbunden war und ist natürlich auch eine andere Betrachtung der Zusammenhänge an der Schnittstelle Strukturwandel und Wohnen. Und hierbei wird zunehmend deutlich, welche Bedeutung das Wohnen für einen zielgerichteten Strukturwandel in der Metropole Ruhr hat. Wohnen ist bspw. ein wichtiger Standortfaktor für das Wohlbefinden und die Lebensqualität in der Region, gesellschaftliche Veränderungsprozesse bewirken neue Qualitätsanforderungen im Bereich des Wohnens und auch das Flächenrecycling kann das Wohnen zum Thema haben und damit zum Strukturwandel

beitragen. Die Kommunen sind gut beraten, die Verknüpfungen zu erkennen und konsequenter als bisher nachzuvollziehen.

Wohnen ist ein sehr vielseitiges Thema in einem komplexen Wirkungsgefüge. Das Kapitel „Wohnen in der Städteregion Ruhr“ hat in der Folge keineswegs den Anspruch, alle relevanten Themen rund um das Wohnen erschöpfend oder gar vollständig zu behandeln. Vielmehr wurden Schwerpunkte gesetzt, die den beteiligten acht Kommunen besonders wichtig sind. Daher werden zunächst ausgewählte Daten aus dem Gesamtkontext Wohnen genauer betrachtet und analysiert, Trends beschrieben und Perspektiven herausgearbeitet. Daran anschließend folgt ein Kapitel über die Qualitäten des Wohnens in der Städteregion Ruhr. Dieser zweite große Abschnitt konzentriert sich damit stark auf den vorhandenen Bestand an Wohnraum, während der nachfolgende Abschnitt von den Fragen rund um die Entwicklung von Wohnbauflächen – und damit dem Neubau – handelt. Abschließend folgen Leitlinien und Zielsetzungen einer lokalen und regionalen Wohnungspolitik, die in eine „Wohnungspolitische Erklärung“ einmünden.

2.2 Wohnen in der Region Ruhr: Daten, Trends und Perspektiven

Die am Masterplan Ruhr beteiligten acht Städte haben sich intensiv mit den unterschiedlichsten Daten beschäftigt. Für das Thema Wohnen in der Region erschienen der Arbeitsgruppe insbesondere Daten aus den Bereichen Bevölkerungsentwicklung, Haushalte, Wanderungsbewegungen, Ein- und Auspendler sowie Daten zum Wohnungsmarkt und den Teilmärkten des Wohnens von Bedeutung. Auf der Grundlage entsprechender Daten sowie der daraus erstellten Graphiken wurden wichtige Trends und Perspektiven für das Wohnen in der Region analysiert. Die Ergebnisse sind sehr umfangreich. An dieser Stelle sollen daher nur die wesentlichsten Kernaussagen wiedergegeben und durch ausgewählte Graphiken ergänzt werden. Das wichtige Thema Baulandentwicklung wird an anderer Stelle gesondert behandelt (Kapitel 2.4).

Bevölkerungsentwicklung

Die voraussichtliche demographische Entwicklung der Kernstädte der Metropole Ruhr bietet immer wieder und gerne Anlass zu intensiven Diskussionen. So auch zwischen den am Masterplan Ruhr beteiligten acht Städten. Einige wichtige Eckpunkte und Fakten zu Beginn: Im Ruhrgebiet leben mehr als 5 Mio. Menschen. Damit ist die Metropole Ruhr die bevölkerungsreichste Metropolregion Deutschlands und zählt zusammen mit London, Paris und Moskau zu den größten Metropolen innerhalb von Europa. In der Städteregion Ruhr leben rund 2,9 Mio. Menschen. Damit liegt die Städteregion hinsichtlich der Bevölkerungszahl in der Bundesrepublik ganz weit vorne und wird nur noch von der Hauptstadt Berlin

Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung von 1987–2004

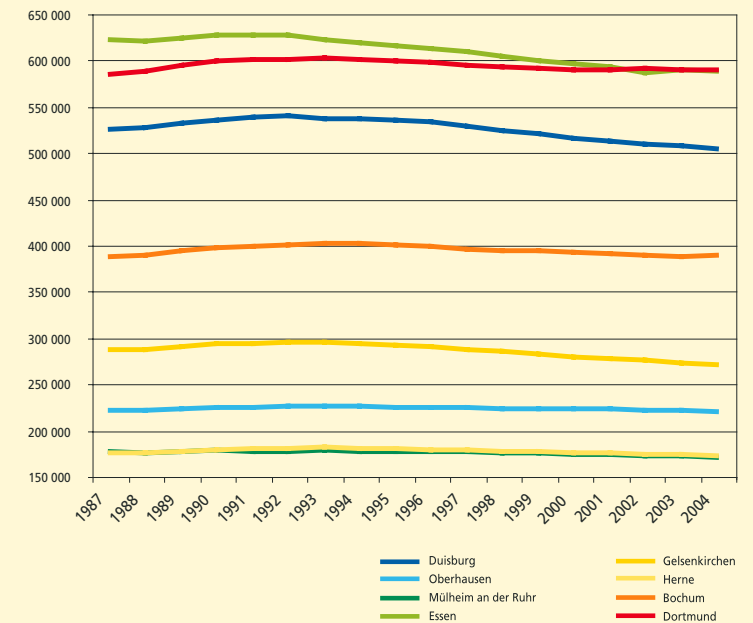
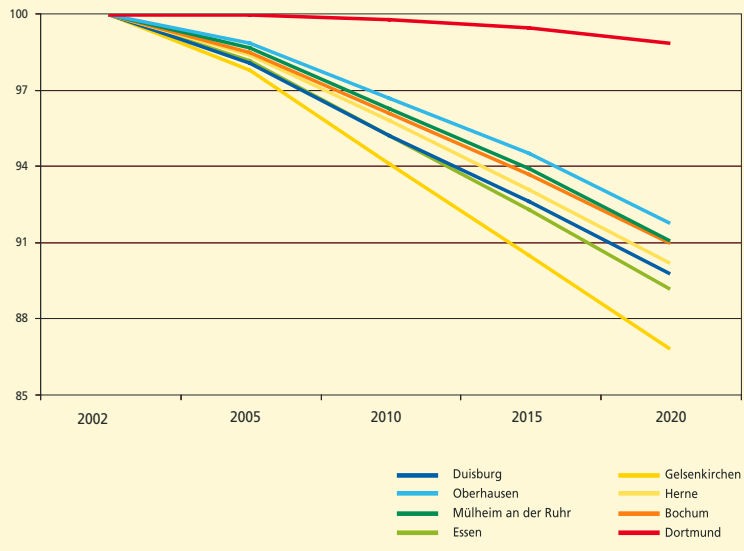


Abb. 3: Bevölkerungsprognose für 2020 nach LDS NRW



übertrafen. Selbst die kleineren Städte der Städteregion (Herne, Mülheim an der Ruhr) haben rund 170 000 Einwohner/innen und wären damit in anderen Bundesländern ohne jeden Zweifel Oberzentren. So sind es „nur“ Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund. Die Städte der Städteregion Ruhr sind allesamt kreisfrei. (Abb. 2, Abb. 3)

Generell folgen die Städte dem allgemeinen Trend großer Städte in Deutschland. Die absolute Bevölkerungszahl der Städteregion Ruhr ist – aufgrund des generativen Verhaltens („Geburtendefizit“) – in der Tendenz (eher) rückläufig. Dies gilt auch mit Blick auf die vorliegenden Prognosen für die Städte in der Region bis zum Jahr 2020, die sogar noch eine Verschärfung dieses Trends – in unterschiedlichen Ausprägungen – vorsehen. Bei diesen Aussagen ist jedoch eine differenzierte Betrachtung angebracht, da nicht jede der Städte in jedem Jahr eine negative Entwicklung der Bevölkerungszahl zu verzeichnen hat. Darüber hinaus muss in Betrachtung gezogen werden, dass die Bevölkerungsentwicklungen innerhalb einer Stadt sehr unterschiedlich und vielfältig verlaufen. So gibt es wachsende Stadtteile ebenso wie Stadtteile, deren Bevölkerungszahl stagniert oder rückläufig ist. (Abb. 4)

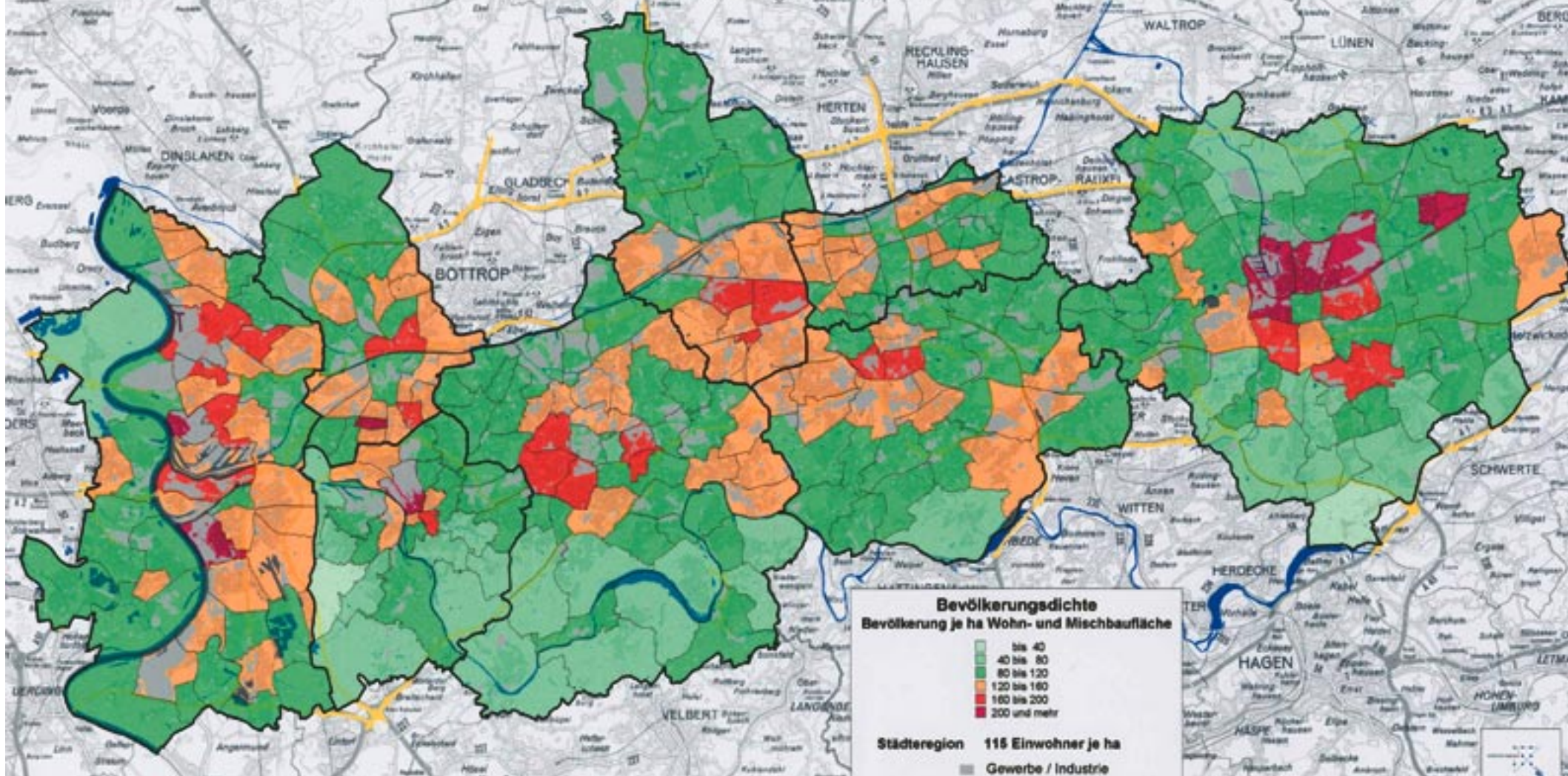
Neben der quantitativen Dimension sind bei der Betrachtung der demographischen Entwicklung weiterhin die Aspekte Alterung der Gesellschaft sowie Bedeutungsgewinn der Migranten/-innen an der Gesamtbevölkerung von Interesse. Und hier sind bedeutende Veränderungen der Bevölkerungsstruktur zu erkennen, die sich zukünftig als entschieden gewichtiger im Vergleich zum vielzitierten „Bevölkerungsschwund“ erweisen werden, über die aber noch viel zu wenig gesprochen wird. Klar ist: In der Städteregion Ruhr leben – wie überall in Deutschland – zukünftig immer mehr ältere Menschen und relativ gesehen immer mehr verfügen über einen Migrationshintergrund. Der Anteil der Ausländer an der Bevölkerung liegt im Durchschnitt bei 13,7 % für die Städteregion. Damit ist der Ausländeranteil deutlich niedriger als in

München (21,2 %) und auch unterhalb des Vergleichswertes für die Hansestadt Hamburg (14,6 %). Er ist aber höher als in Berlin (13,1 %) und auch größer als der Wert für das Bundesland Nordrhein-Westfalen. Generell ist zu erkennen, dass die Integration weiter an Bedeutung gewinnt.

Die Metropole Ruhr hat in ihrer Geschichte wiederholt eine bemerkenswerte Integrationskraft bewiesen. Bekanntlich gelten regionstypische Namen wie „Schimanski“ eher als Adelsprädikat, als dass sie Fragen zur Herkunft der Familie auslösen. Diese schnelle und vergleichsweise problemfreie Integrationsleistung darf als wichtige Schlüsselqualifikation im Kontext der spannungsreichen Entwicklungen des demographischen Wandels Betrachtung finden. Aber aufgepasst:

Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr

Stadt	2001	2001	2001	2002	2002	2002	2003	2003	2003	2004	2004	2004
	insgesamt	Vergleich Vorjahr	in %	insgesamt	Vergleich Vorjahr	in %	insgesamt	Vergleich Vorjahr	in %	insgesamt	Vergleich Vorjahr	in %
Bochum	390.087	- 1.060	- 0,27	388.869	- 1.218	- 0,31	387.283	- 1.586	- 0,41	388.179	+ 896	+ 0,23
Dortmund	589.240	+ 246	+ 0,04	590.831	+ 1.591	+ 0,27	589.661	- 1.170	- 0,20	588.680	- 981	- 0,17
Duisburg	512.030	- 2.885	- 0,56	508.664	- 3.366	- 0,66	506.496	- 2.168	- 0,43	504.403	- 2.093	- 0,41
Essen	591.889	- 3.354	- 0,56	585.481	- 6.408	- 1,08	589.499	+ 4.018	+ 0,69	588.084	- 1.415	- 0,24
Gelsenkirchen	276.740	- 1.955	- 0,70	274.926	- 1.814	- 0,66	272.455	- 2.481	- 0,90	270.038	- 2.417	- 0,89
Herne	174.018	- 511	- 0,29	173.645	- 373	- 0,21	172.870	- 775	- 0,45	171.831	- 1.039	- 0,60
Mülheim an der Ruhr	172.332	- 530	- 0,31	172.171	- 161	- 0,09	170.745	- 1.426	- 0,83	170.327	- 418	- 0,24
Oberhausen	221.619	- 532	- 0,24	220.928	- 691	- 0,31	220.033	- 895	- 0,41	219.309	- 724	- 0,33
Städte gesamt	2.927.955	- 10.581	- 0,36	2.915.515	- 12.440	- 0,42	2.909.032	- 6.483	- 0,22	2.900.851	- 8.181	- 0,28



Karte der Bevölkerungsdichte in der Städteregion Ruhr (Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr)

In der Vergangenheit erfolgte die Integration der Zuwanderer/innen überwiegend über den Arbeitsmarkt und Arbeit ist leider nicht immer für alle vorhanden, egal ob hier aufgewachsen oder gerade erst zugezogen. Somit könnte sich die Integration zukünftig auch als zunehmend schwierig erweisen und bedarf in jedem Falle der aufmerksamen Betrachtung und fördernder Rahmenbedingungen.

Die Intensivierung der Diskussion um demographische Prozesse hat dazu beigetragen, dass die Städte der Metropole Ruhr sich intensiv mit der zukünftigen Entwicklung beschäftigen und die Herausforderungen (an)erkannt haben. Sie sind jedoch auch der Ansicht, dass mit den demographischen Veränderungen vielseitige Chancen für die zukünftige Stadtentwicklung der Region verbunden sind und dass

beispielsweise weniger Bevölkerung auch ein Plus an Lebensqualität bedeuten kann. Ferner betrachten sie die aktuellen und prognostizierten Entwicklungen auch eher als Aufforderung, der sogenannten „Schrumpfung“ entgegenzuwirken, die Städte noch attraktiver zu entwickeln und die Bevölkerung noch stärker an die Region zu binden.

Haushalte

Für das Wohnen sind die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur seit jeher von großem Interesse. Für die Funktionsfähigkeit der Wohnungsmärkte ist die Frage nach der Zahl der Haushalte jedoch eine viel entscheidendere. Und hier zeichnen sich momentan interessante Entwicklungen in der Städteregion Ruhr ab. So ist die Zahl der Haushalte beispielsweise relativ konstant und hat sich von der Entwicklung der Bevölkerungszahl abgekoppelt. Damit wird die quantitative Dimension des demographischen Wandels für die Funktionsfähigkeit der Wohnungsmärkte relativiert und trägt zu einer Versachlichung in der Diskussion um die demographische Entwicklung bei.

Wird die Größe der Haushalte nach der Personenzahl betrachtet, so lässt sich hier eine insgesamt rückläufige Entwicklung erkennen. Im Durchschnitt der gesamten Städteregion leben

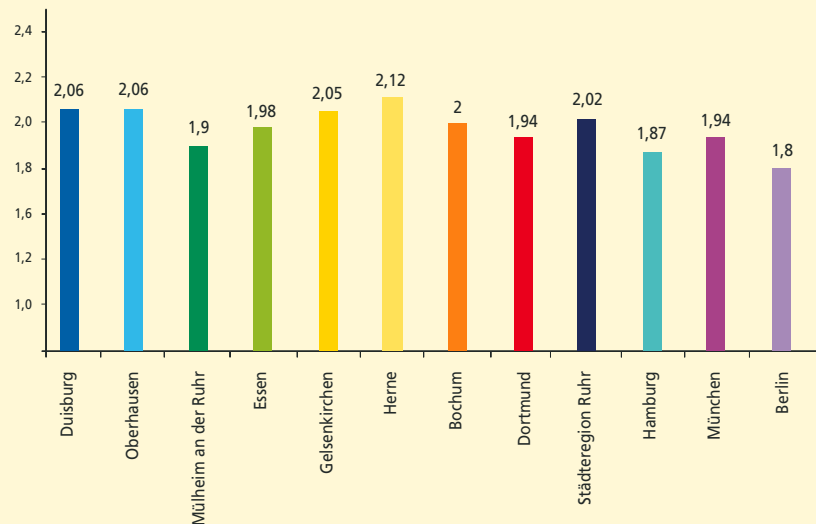
weiterhin noch immer über 2 Personen in einem Haushalt (2,02). Im Vergleich zu den Städten Hamburg (1,87), München (1,94) und Berlin (1,8) besteht also ein bemerkenswertes Potenzial für weitere Verkleinerungen und damit „Luft“ für Entwicklungsprozesse auf den Wohnungsmärkten. Die Städteregion Ruhr ist jedoch keineswegs so homogen strukturiert, wie dies Durchschnittswerte zu vermitteln scheinen. Vielmehr bestehen innerhalb der Region erhebliche Unterschiede. So sind die durchschnittlichen Haushalte in Herne mit 2,12 Personen sowie in Duisburg und Oberhausen mit je 2,06 Personen recht kopfstark. Dahingegen sind die kleinsten Haushalte in Mülheim an der Ruhr (1,9) und Dortmund (1,94) anzutreffen. Der Blick auf den Wohnflächenkonsum in der Städteregion Ruhr zeigt, dass sich dieser mit dem Trend entwickelt. Die durchschnittliche Wohnfläche je Person bleibt mit 36,8 qm/P. leicht hinter dem Landesdurchschnitt für Nordrhein-Westfalen (38,7 qm/P.) zurück. (Abb. 5)

Von Interesse für die Zukunft der Wohnungsmärkte ist auch die Entwicklung des verfügbaren Einkommens der privaten Haushalte. Dieses entwickelte sich für die Städteregion Ruhr generell mit dem Trend. Was zunächst eher positiv klingen mag, zeigt bei einer genauen Betrachtung, dass die Städteregion Ruhr mit durchschnittlich 15.896 € je Haushalt deutlich unter dem Niveau von NRW (17.470 €) liegt. Innerhalb der Region bestehen zwischen den acht Städten noch erheblichere Unterschiede mit einer Spannweite zwischen 14.343 € bis 19.258 €. Obschon in den letzten Jahren insgesamt sehr starke Zuwächse beim verfügbaren Einkommen zu messen waren, konnte der bestehende Abstand zum Land NRW also nicht aufgeholt werden. Dies schmälert nun keineswegs die zurückliegenden Erfolge des Strukturwandels, ordnet sie aber ein: Es ist gelungen, trotz aller bekannten und punktuell extrem großen ökonomischen Schwierigkeiten mit dem allgemeinen Trend gut mithalten. Die Städteregion Ruhr verfügt also (wieder) über eine entsprechende ökonomische Dynamik und Perspektive. Dies macht Mut für die Zukunft und der vorhandene Abstand beim verfügbaren Einkommen ist in erster Linie als Aufforderung zu verstehen, den Strukturwandel noch weiter zu intensivieren.

Wanderungsbewegungen

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung in den Kernstädten der Metropole Ruhr wird, dem bundesweiten Trend folgend, seit vielen Jahren durch ein sogenanntes „Geburtendefizit“ geprägt. Das bedeutet, dass in einem Jahr weniger Kinder geboren werden als Menschen sterben – daher auch als „Sterbeüberschuss“ bekannt. Da auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung und insbesondere die Fertilitätsrate grundsätzlich nur sehr langfristig Einfluss genommen werden kann (sofern dies überhaupt gelingt), gewinnen Wanderungen bzw. das Wanderungsverhalten über die Stadtgrenzen für die Städteregion Ruhr erheblich an Bedeutung. Und hier gibt es bemerkenswerte Entwicklungen zu erkennen.

Abb. 5: Größe der Haushalte im Städtevergleich – Daten 2003



So ist der Saldo der Zu- und Fortzüge (Wanderungssaldo) für die Städteregion Ruhr insgesamt positiv, bei einer positiven Entwicklungslinie in den letzten Jahren. Dies ist insofern bemerkenswert, als dass die Vergleichsstädte Hamburg, Berlin und München über eine gegenläufige Entwicklung verfügen. Die Zu- und Fortzüge stammen zu etwa 2/3 aus Nordrhein-Westfalen. Darüber hinaus sind Fernwanderungen sehr bedeutsam und machen zwischen 15–20 % aus, was nochmals die wachsende Bedeutung der erforderlichen Integrationsarbeit unterstreicht. Als besonders erfreulich erscheint die Tatsache, dass das Nahwanderungsverhalten der Bevölkerung sich umgedreht hat und dass die Menschen immer weniger aus den Kernstädten fortziehen. Gleichzeitig haben

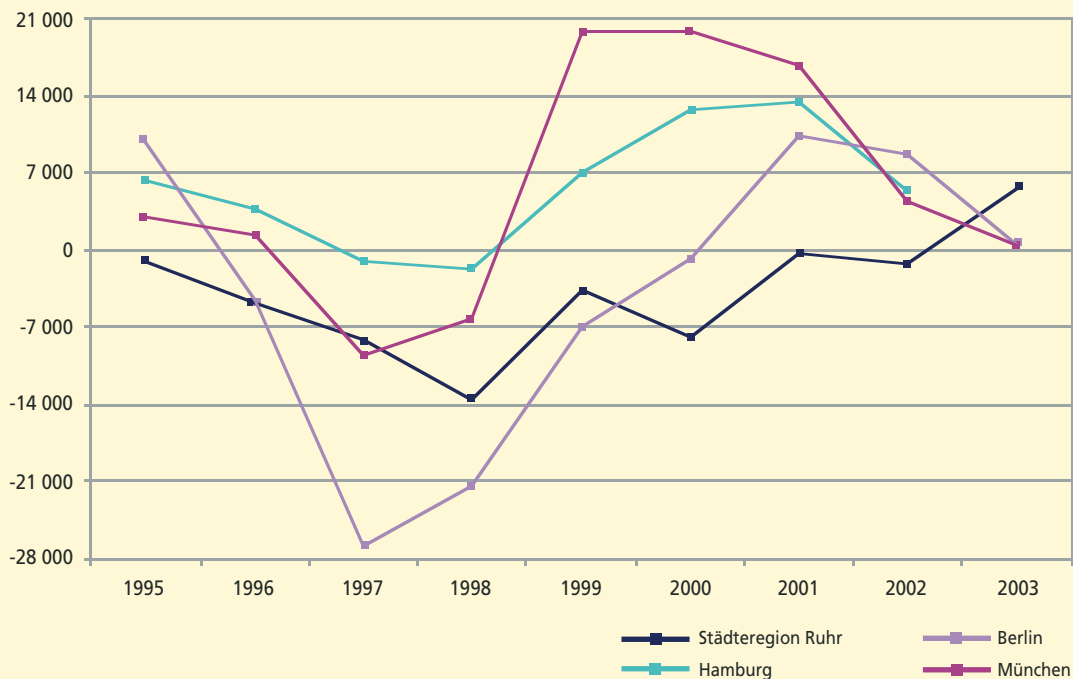
sich die Fortzüge über den ersten „Speckgürtel“ hinaus in das weitere Umland mittlerweile so entwickelt, dass die Städteregion im Bevölkerungsaustausch mit den jeweiligen Städten und Gemeinden über einen positiven Saldo verfügt. Diese erfreulichen Entwicklungen gelten für die Städteregion Ruhr in der Gesamtheit, wenngleich sich der Saldo einzelner Städte bei positiver Trendentwicklung weiterhin unter der magischen Null bewegt. (Abb. 6)

Ein Blick in das Innenleben der Städteregion Ruhr hinein zeigt, dass der intraregionale Wanderungsaustausch erheblich ist. Als Beleg für diese Form regionaler Mobilität darf die Stadt Mülheim an der Ruhr angeführt werden. Hier entstammen

über 40 % aller Zu- und Fortzüge aus der Städteregion Ruhr. Dahingegen spielen mit weniger als 10 % die intraregionalen Wanderungsbewegungen in Dortmund keine besondere Rolle. Folgende einfache und wenig überraschende Regel lässt sich erkennen: Je kleiner eine Stadt und/oder je zentraler innerhalb der Städteregion sie gelegen ist (Zahl der zu berücksichtigenden Nachbargemeinden), desto höher ist die Zahl der intraregionalen Wanderungen. Die relative innerstädtische Umzugshäufigkeit – ein Barometer für die Ent- bzw. Anspannung auf den Wohnungsmärkten und die Konjunktur – ist seit Ende der 1990er Jahre wieder rückläufig, d.h. die Menschen ziehen weniger um. Mit über 90 Umzügen je 1 000 Einwohner/innen im Jahr ist sie jedoch noch immer so hoch, dass ausgesprochen ausgeglichene Wohnungsmärkte attestiert werden können.

Zuzüge relativ großen Umfangs hatten die Kernstädte der Metropole Ruhr schon immer. Die neue Entwicklungsqualität wird nun dadurch bestimmt, dass erstens eine Trendumkehr hinsichtlich des Nahwanderungsverhaltens geschafft worden ist und dass zweitens immer weniger Menschen in das nähere Umland abwandern. Den Kernstädten der Metropole Ruhr ist es gelungen, neue Angebote für das Wohnen sowie insgesamt mehr (urbane) Lebensqualität zu etablieren. Mit dem Erhalt und der weiteren Entwicklung von urbanen Qualitäten aller Art (z. B. Merkmale wie Dichte, Kultur, Freizeit, Gastronomie, Sport oder auch Versorgungsmerkmale wie ÖPNV und Einzelhandelsbesatz u.v.a.m.), mit denen die Umlandgemeinden (naturgemäß) eher zurückhaltend ausgestattet sind, ist eine elementare Aufgabe für die Zukunft definiert. Denn im Unterschied zu den Umlandgemeinden verfügen die Kernstädte der Metropole Ruhr – bei allen bekannten Defiziten – zweifelsohne doch über jene gesuchten urbanen Qualitäten. Ob es aber gelingen kann, den vorhergesagten „Bevölkerungsschwund“ langfristig durch Zuwanderungen bzw. weniger Fortzüge zu kompensieren, ist eine der spannendsten Fragen der Zukunft.

Abb. 6: Saldo der Zu- und Fortzüge der Städteregion Ruhr im Vergleich zu Hamburg, München und Berlin



Wohnungsmarktregion

Aus den räumlichen Verflechtungen der Berufspendler werden oftmals Rückschlüsse für eine Arbeitsmarktregion hergeleitet bzw. diese auch definiert. Die Zahl der Pendler ist in der Vergangenheit tendenziell gestiegen, d.h. immer mehr Menschen waren und sind bereit sowie in der Lage, den Ort der Wohnung unabhängig vom Ort der Arbeit zu wählen. Die Zahl der Einpendler ist darüber hinaus auch in Abhängigkeit von der Größe und Zentralität der jeweiligen Stadt zu sehen. Pendlerverflechtungen nehmen mit der geographischen Entfernung ab. Innerhalb der Städteregion Ruhr bestehen sehr starke Pendlerverflechtungen und dürfen u.a. als Hinweis auf den regional organisierten Arbeitsmarkt verstanden werden. Es besteht ein ähnliches Organisationsmuster, wie dies bereits für die intraregionalen Wanderungen skizziert worden ist.

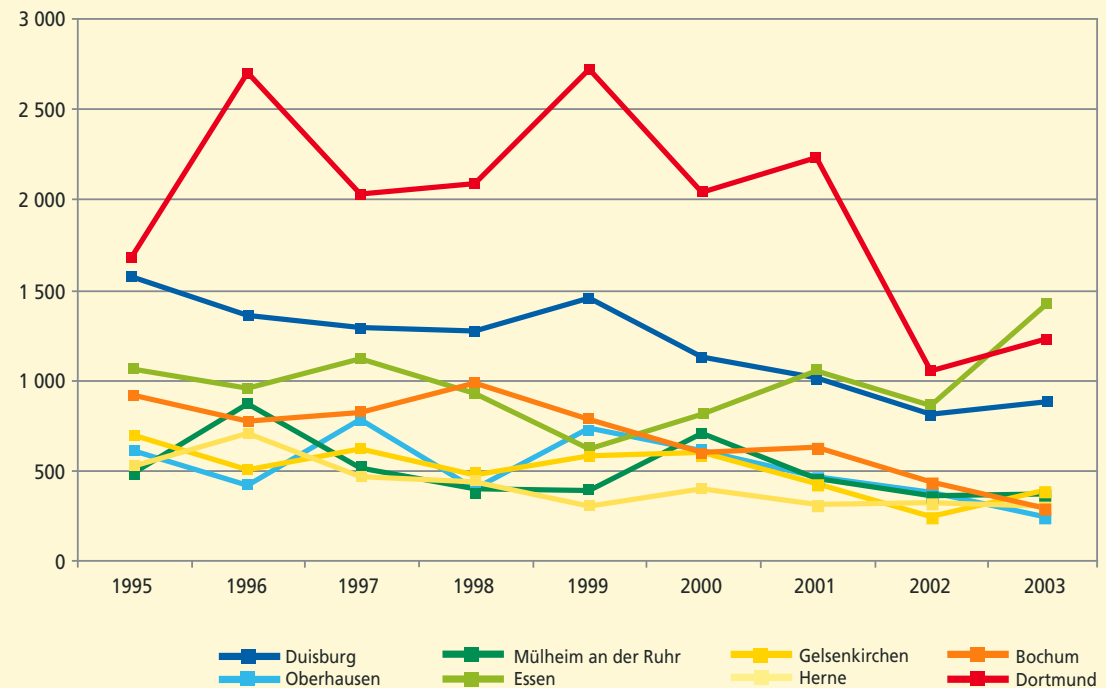
Wohnungsmärkte sind regional organisiert. Die Städte der Städteregion Ruhr haben eine stark untereinander verflochtene Wohnungsmarktstruktur, dies zeigen die Daten der Berufspendler. Die Pendlerverflechtungen mit dem (weiteren) Umland geben im Umkehrschluss der obigen Betrachtungen zur Arbeitsmarktregion erste Hinweise auf die Frage nach der Wohnungsmarktregion für die Kernstädte der Metropole Ruhr. Es ist zu hinterfragen, ob diese Pendlerverflechtungen für die Zukunft so bleiben sollen oder müssen. Ein noch attraktiverer Wohnungsmarkt innerhalb der Städteregion könnte das Pendeln aus dem Umland heraus perspektivisch eingrenzen helfen. Weitere Abwanderungen – und darauf ggf. aufbauende Pendlerverflechtungen – gilt es durch entsprechende Maßnahmen vor Ort präventiv zu verhindern. Neben den unmittelbaren Kostenvorteilen und Zuwächsen an Lebensqualität durch das Nicht-Pendeln für die privaten Haushalte treten nicht aufzuwendende volkswirtschaftliche Kosten sowie vor allem auch ökologische Aspekte.

Wohnungsmarkt der Städteregion Ruhr

Der Wohnungsmarkt der Städteregion Ruhr ist regional organisiert (s.o.) und ausgesprochen vielseitig. Alle Teilmärkte werden in jeder Stadt mittlerweile bedient, wenngleich mit unterschiedlichen Intensitäten. Manche Wohnungsmarktsegmente haben in der Vergangenheit fast keine Rolle gespielt (z. B. frei finanziierter Wohnungsbau im gehobenen Preissegment), gewinnen im Zuge des Strukturwandels nun aber zunehmend an Bedeutung. Insgesamt ist der Wohnungsmarkt der Städteregion Ruhr mit seinen verschiedenen Teilmärkten entspannt.

Der Blick auf die erteilten Baugenehmigungen und damit verbunden die nähere Zukunft des Wohnens und die Konjunktur des Bauens zeigt, dass diese sich mit dem bundesweiten Trend entwickelt haben und insgesamt – bei jährlichen Schwankungen – leicht rückläufig sind. Es gelten hinsichtlich der Baugenehmigungen relativ einfache Gesetzmäßigkeiten in der Städteregion, die wenig überraschen können: Je größer eine Stadt ist, desto mehr Baugenehmigungen wurden und werden im Durchschnitt erteilt. Es erscheint für die Zukunft von wesentlicher Bedeutung, dass (wieder) mehr (um-)gebaut wird, da der Bausektor zahlreiche Ausstrahlungseffekte auf

Abb. 7: Baugenehmigungen 1995–2003



die Beschäftigung insgesamt ausübt. Und hierbei ist gar nicht immer nur der Neubau zu sehen, stehen doch im Bestand ggf. noch große Aufgaben bevor. (Abb. 7)

Dennoch lässt sich natürlich eine rege Wohnbautätigkeit in der Städteregion Ruhr erkennen. Dies gilt insbesondere für die Stadt Dortmund, was auf die offensive Wohnbauflächenentwicklung der letzten Jahre zurückzuführen ist. Die Zahl der tatsächlichen Baufertigstellungen für Wohnungen in Wohngebäuden liegt für die Städteregion insgesamt deutlich vor den Vergleichszahlen für Hamburg, Berlin und München. Wird diese Zahl allerdings auf je 1 000 Einwohner/innen bezogen, so relativiert sich dieser zunächst positive Eindruck und es zeigt sich, dass die Städteregion deutlich hinter Hamburg und München zurückbleibt. Einzelne Städte erreichen aber auch bessere Werte. (Abb. 8), (Abb. 9)

Abb. 8: Summe der Baufertigstellungen im Zeitraum 1995–2003

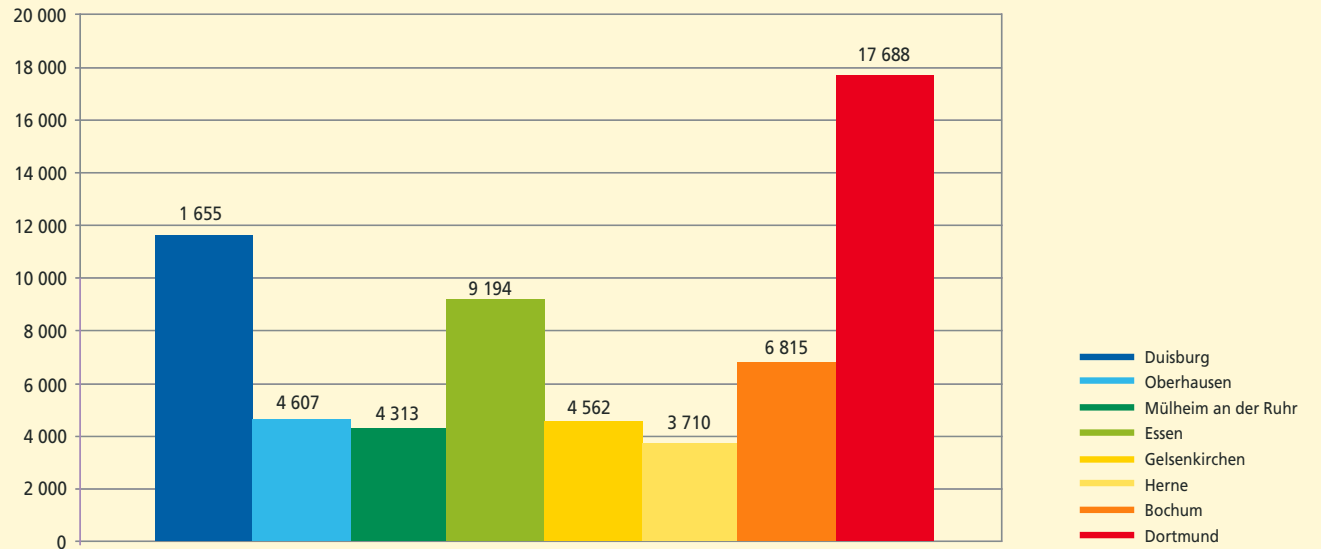


Abb. 9: Zeitreihe Baufertigstellungen je 1 000 Einwohner/innen

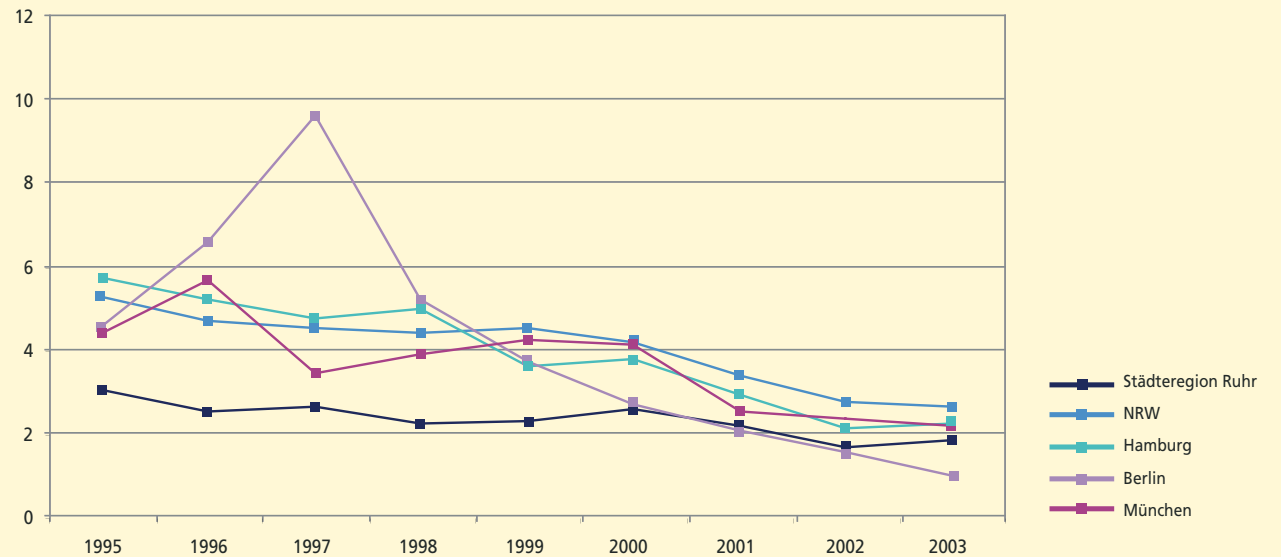


Abb. 10: Fertigstellungen bei frei finanzierten Wohnungen

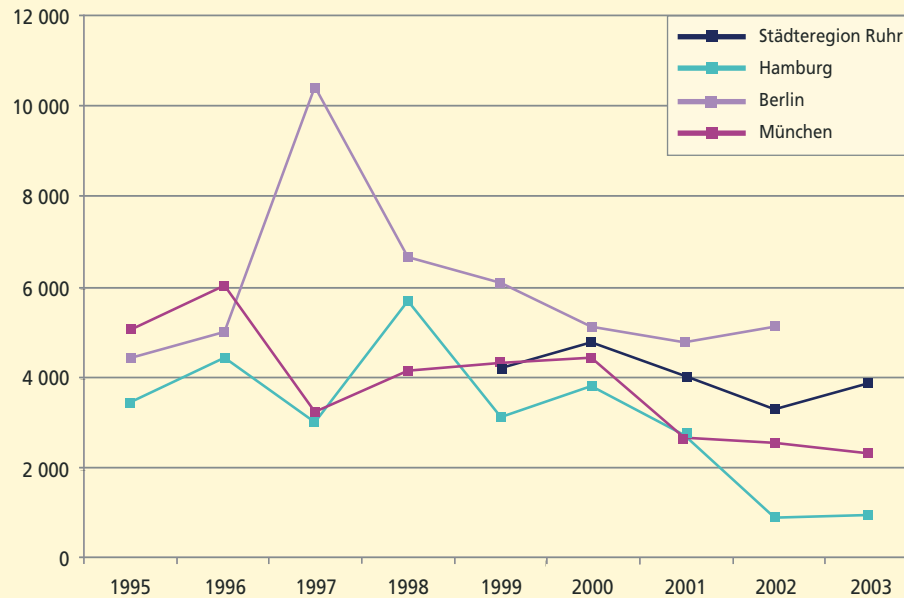
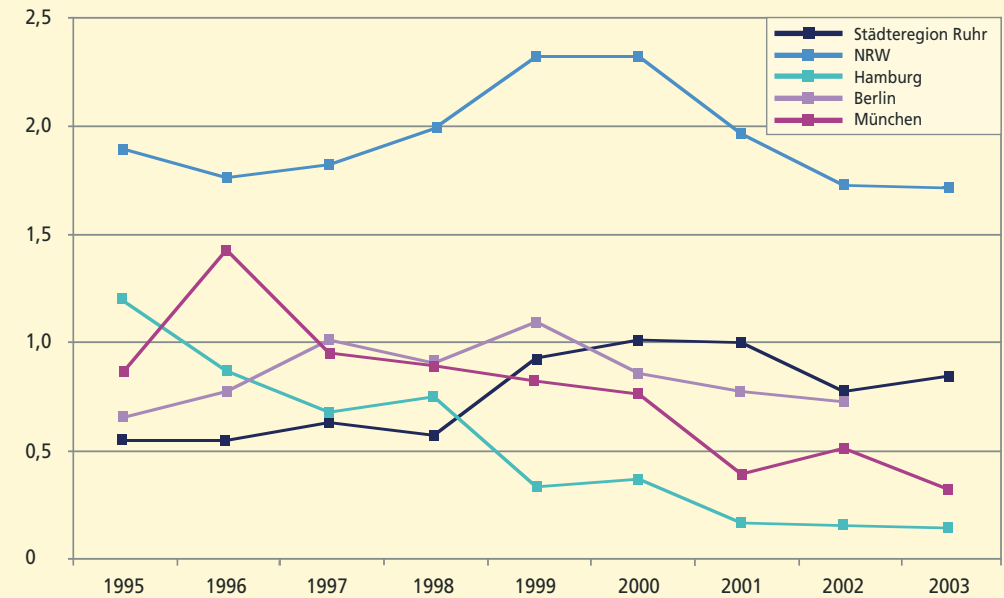


Abb. 11: Fertigstellungen von Wohnungen in Gebäuden mit 1–2 Wohneinheiten je 1 000 Einwohner/innen



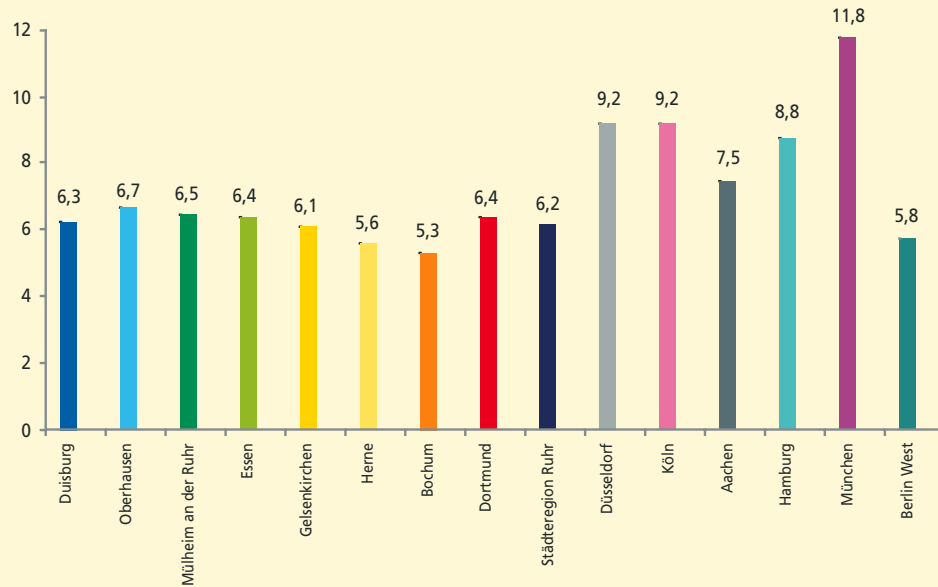
Die Daten der verschiedenen Teilmärkte des Wohnens weisen interessante Entwicklungen auf und geben Hinweise auf die zukünftigen Perspektiven. So gewinnt der frei finanzierte Wohnungsbau zunehmend an Bedeutung für den lokalen und den regionalen Wohnungsmarkt. Der öffentlich geförderte Wohnungsbau verliert hingegen. Diese beiden Entwicklungen gelten sowohl für den Neubau als auch für den Bestand. Dieser Nachholbedarf bei den frei finanzierten Wohnungen ist auch ein Ergebnis des Strukturwandels in der Region und spiegelt sich in vergleichsweise hohen Fertigstellungszahlen wider. Auch die vergleichsweise hohen Fertigstellungszahlen beim Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern sowie im Bereich von Eigentumswohnungen zeigen einen Nachholbedarf der Städteregion an. Die entsprechenden Fertigstellungszahlen liegen zwar unter dem Durchschnitt für NRW, haben sich aber deutlich von der Entwicklung in anderen Metropolen abgesetzt. Sie sind – bezogen auf die absoluten Zahlen – etwa 10mal höher als in Hamburg und etwa 5mal höher als in

München. Bezogen auf Fertigstellungen je 1 000 Einwohner erreichen sie die doppelte bzw. vierfache Höhe. Trotz dieser positiven Entwicklung in den vergangenen Jahren liegt die Eigentümerquote in der Städteregion Ruhr dennoch unter dem Durchschnitt. Sie wird auf rund 20 % geschätzt und signalisiert damit weitere Ausbaufähigkeit in der Zukunft. (Abb. 10, Abb. 11)

Die Wohnungsmieten in der Städteregion Ruhr können im Vergleich mit anderen Städten als günstig eingestuft werden. Dies gilt insbesondere für ältere Wohngebäude und hier sind dann auch noch überraschend große Unterschiede innerhalb der Region festzustellen. Bei den Neubau-Wohnungen im Erstbezug wird allerdings ein vergleichsweise einheitliches Niveau innerhalb der Region erreicht. Die Preise für den Kauf von Häusern und Eigentumswohnungen sind im Vergleich mit anderen Großstadtereichen günstig. (Abb. 12)

Im Kontext der weiteren Entwicklung der Wohnungsmärkte der Metropole Ruhr wird immer wieder auf das Thema Leerstände abgehoben – und selbstverständlich gibt es bei entspannten Märkten Wohnungsleerstände. Andernfalls, d.h. ohne Leerstände, würden die Wohnungsmärkte ja auch gar nicht funktionieren, es gäbe keine Umzugsketten und sogenannte Sickerereffekte. Erhöhte Leerstände sind nur punktuell anzutreffen (räumlich, zeitlich) und treten nicht flächenmäßig in Erscheinung. Dies mag als Beleg dafür dienen, dass die Leerstände in der Metropole Ruhr eben nicht strukturell bedingt sind. Es gibt gegenwärtig und voraussichtlich auch zukünftig keine entvölkerten Stadtteile. Bei genauerer Betrachtung der tatsächlichen Leerstände spielen lage- und vor allem objektbezogene Faktoren eine entscheidende Rolle. Aspekte wie Modernisierungsgrad, Ausstattungsstandard, Wohnumfeld etc. entscheiden – auch in der Metropole Ruhr – bei einem wachsenden Qualitätsbewusstsein über die Vermietbarkeit von Wohnraum. Die Wohnraumvermieter haben dieses

Abb. 12: Mietenniveau in Euro im Vergleich (Neubau, Erstbezug, Daten für das Jahr 2002)



marktgerechte Verhalten (überwiegend) erkannt und entsprechend modernisiert. Mit Blick auf die quantitative Dimension der demographischen Entwicklungen muss sehr sorgfältig und differenziert beobachtet werden, wie sich dies lokal niederschlägt. Je nach Ausgestaltungsgrad und -form kann sich hier unter Umständen eine wichtige Zukunftsaufgabe entwickeln, die schon jetzt der exakten Beobachtung und Analyse bedarf.

Resümee und Handlungsfelder

Die Bevölkerungsentwicklung ist ein komplexes Thema und differenziert zu betrachten. Die Bevölkerungszahl ist in der Tendenz eher (leicht) rückläufig. Dies beinhaltet die Chance für die Städte, zukünftig weitere Qualitäten auszubilden. Die Zahl der Haushalte ist hingegen konstant und verschiedene Indikatoren zeigen an, dass weitere Potenziale bzw. Reserven für die zukünftige Entwicklung des Wohnens und die Wohnungsteilmärkte vorhanden sind. Deutlich stärker in die Betrachtung gehören die Themen Alterung der Gesellschaft und Migration (Integration), da diese zukünftig noch mehr an Bedeutung gewinnen. Die Städte haben – mit Blick auf das verfügbare Einkommen – in der Vergangenheit trotz der großen Probleme mithalten können und durch den Strukturwandel die Grundlagen für ein langfristiges Aufholen gelegt.

Insgesamt findet gegenwärtig eine Art Renaissance der Kernstädte des Ruhrgebietes statt. Die Städteregion Ruhr hat in der jüngeren Vergangenheit gezeigt, dass sie sehr attraktiv für Zuwanderungen ist. So ist es gelungen, die Stadt-Umland-Wanderung und die damit verbundene Suburbanisierung im Trend zu durchbrechen. Auf der Ebene der Nahwanderungen gewinnt die Städteregion mittlerweile an Bevölkerung, was für die Attraktivität der Städte sowie die guten Wohnraumangebote spricht. Wichtige Trends lassen sich also durch eine zukunftsgerichtete und gut konzipierte kommunale (und regionale) Wohnungspolitik mittel- bis langfristig beeinflussen. Für die Zukunft wird es entscheidend sein, lokal und regional weiterhin Anreize für Zuwanderungen und ein Verbleiben in den Städten bzw. in der Region zu setzen, z. B. durch hochwertige Ausbildungsangebote/ (Fach-)Hochschulen, innovative Arbeitsplätze, einen attraktiven Wohnungsmarkt, eine Baulandoffensive, ein Plus an Urbanität. Darüber hinaus ist es bedeutsam, zu einer weiteren Verbesserung der Rahmenbedingungen für Familien beizutragen.

Der Wohnungsmarkt ist regional ausgerichtet und es bestehen unterschiedlichste Verflechtungen innerhalb der Region und mit dem weiten Umland. Dies zeigt auch, dass das Wohnen die Städte der Region miteinander verbindet. Der Wohnungsmarkt der Städteregion Ruhr stellt sich als stark, insgesamt ausgeglichen und in Teilmärkten sogar noch ausbaufähig dar. Dies gilt vor allem mit Blick auf die hochwertigen frei finanzierten Wohnungen, das Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser sowie den Bereich der Eigentumswohnungen. Generell gibt es einen Bedarf an mehr Qualität, was sich auch – trotz punktuellen leichten Bevölkerungsrückgängen – im Bereich des Neubaus ausdrückt. Die Preise sind in allen Teilmärkten als günstig zu betrachten.

2.3 Qualitäten des Wohnens in der Städtereion Ruhr

In der Metropole Ruhr lässt es sich gut wohnen! Zu diesem Ergebnis kommt eine von der Projekt Ruhr in Auftrag gegebene Studie (vgl. Projekt Ruhr GmbH: Studie „Ruhrperspektive 2004“, Teil 3). Darin wird allen hartnäckig kursierenden, ewig stereotypen Bildern vom grauen Ruhrpott eine Absage erteilt: Drei von vier Testpersonen finden die Wohnqualität in der Metropole Ruhr „eher positiv“ bis „sehr positiv“. Die Kritiker bilden mit 4,1 % eine verschwindend kleine Gruppe.

Qualitätsmerkmale

Unumstritten ist die Wohnqualität von wesentlicher Bedeutung für die Lebensqualität eines Standortes. Eine allgemeingültige Definition gibt es jedoch nicht, weil Qualität individuell erlebt wird. Zahlreiche Merkmale bestimmen über sie, und die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen diesen Faktoren sind äußerst komplex. Größe, Modernisierungsstand und energetischer Zustand des Gebäudes, Grundriss und Ausstattung gemäß den eigenen individuellen Bedürfnissen (z. B. Familien-, Alten- oder Behindertenfreundlichkeit, Barrierefreiheit) markieren gebäudebezogene Merkmale ebenso wie die Architektur des Gebäudes (Gestaltung, Besonderheiten, Individualität). Hinzu tritt das Preis-Leistungs-Verhältnis, die Frage nach der Höhe der aufzuwendenden Kosten für Miete/Bauland und Nebenkosten für die angebotenen Leistungen. Die städtebauliche Gesamtsituation betreffende Merkmale sind beispielsweise die Verkehrsanbindung und die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen, von Infrastruktur, Geschäften des täglichen Bedarfs, Dienstleistungs-, Freizeit- und Kulturangeboten sowie des Freiraums. Die Wohnlage und die Wohnumfeldsituation sind weitere Einflussgrößen. Qualität wird hier im Einzelfall an Fragen nach Pkw-Abstellmöglichkeiten (ausreichend, sicher, geordnet), Kinderspiel- und Naherholungsmöglichkeiten, des sozialen Umfeldes, d.h. insbesondere der Nachbarschaftsverhältnisse, der Sicherheit und Sauberkeit oder auch der Lärm- und Immissionssituation der Wohnumgebung gemessen. Zeichen von Qualität eines

Wohnungsmarktes insgesamt sind die Vielfalt der angebotenen Marktsegmente und die Auswahlmöglichkeiten auf den einzelnen Teilmärkten.

Trends

Angesichts der zahlreichen die Wohnqualität beeinflussenden Werthaltungen, welche ihrerseits dynamisch sind, wird deutlich, dass auch der Qualitätsbegriff einem steten Wandel unterlegen ist. So sind mit allgemein gestiegenem Lebensstandard die Ansprüche an z. B. die Wohnungsgröße, den Wohnungszuschnitt, die Ausstattung, die Lage, das Wohnumfeld gestiegen. Die Nachfragegruppen mit ihren jeweils spezifischen Bedürfnissen verändern sich derzeit sehr stark, mit der Folge, dass neue Qualitätsanforderungen an den Wohnungsmarkt gestellt werden. So nimmt in der Städtereion mit den demographischen Veränderungen der Anteil der älteren Haushalte zu und die Nachfrage nach barrierefreien, altengerecht geschnittenen und ausgestatteten Wohnungen steigt. Aber auch der Anteil „neuer Haushaltstypen“ wie Ein-Personenhaushalte aller Altersgruppen, kinderlose Zwei-Personenhaushalte und Alleinerziehende wächst stetig, womit jeweils spezifische Wohnansprüche einhergehen. Insgesamt lässt sich von einer weiteren Ausdifferenzierung von Lebensstilgruppen sprechen, wobei eine Pluralisierung der Lebensstile und sozialen Milieus bei weiter zunehmender Freizeitorientierung bestimmter Lebensstilgruppen festzustellen ist. Je nach sozialer und ökonomischer Lage und Wertorientierung segmentiert sich die Gesellschaft in Milieus mit unterschiedlichen Wohnpräferenzen.

Konsequenzen für die Städtereion Ruhr

Während die Grundversorgung mit Wohnraum in der Städtereion gesichert ist, erfährt die Qualitätsdiskussion angesichts eines entspannten Wohnungsmarktes derzeit eine neue Bedeutung: Der Mieter wählt kritisch aus und lässt sich nicht mehr nur „versorgen“. Die Leerstände belegen, dass spezielle Nutzungs- und Gestaltungsangebote auch für den Durch-

schnittshaushalt zum Auswahlkriterium geworden sind. So wird Wohnqualität als Kriterium wesentlich über die Zukunftsfähigkeit der einzelnen Standorte und der Städte insgesamt mitentscheiden. Vor dem Hintergrund dieser Neuausrichtung des Wohnungsnachfragerverhaltens bemühen sich die großen Wohnungsunternehmen in der Städtereion bereits seit vielen Jahren intensiv, ihre Wohnungsbestände an die neuen Qualitätsanforderungen anzupassen und durch Investitionen zu verbessern. Dass qualitativ hochwertige Wohnungen im Bestand und Neubau sowie hochwertige Wohnstandorte (Wohnen im Grünen, Wohnen am Wasser, ...) in der Städtereion Ruhr eine zunehmende Nachfrage erfahren, kann auf der anderen Seite als Ergebnis eines erfolgreichen Strukturwandels angesehen werden.

Profil der Wohnlandschaft

Die Wohnqualität der Metropole Ruhr insgesamt und somit auch der Städtereion Ruhr ist durch verschiedene Spezifika geprägt. Sie ergeben sich aus der Siedlungsgeschichte, die erst mit der beginnenden Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts die Siedlungen und Städte der bis dahin überwiegend bäuerlich geprägten Landschaft im Laufe der Zeit zur heutigen polyzentralen Städtereion zusammenwachsen ließ. Ausgangspunkte des Wachstums bildeten damals vielfach die Industriebetriebe, vor allem Zechen und Stahlwerke mit ihren entsprechenden Werkwohn-siedlungen. Zwei Phasen waren für das Siedlungsgeschehen bzw. die Siedlungsstruktur besonders prägend: die Baubooms mit Beginn der Industrialisierung Mitte des 19. und in den Nachkriegsjahren Mitte des 20. Jahrhunderts. Die Siedlungstätigkeit stand hier unter dem Druck einer enormen Bevölkerungszuwanderung, wobei mit den seinerzeit beschränkten Mitteln schnell Wohnungen bescheidenen Standards errichtet werden mussten. Qualitätsstandards waren im Ruhrgebiet daher eher Zeichen besonderer Anstrengungen und Erfindungsreichtums. Die zahlreichen Arbeitersiedlungen aus der Gartenstadt-bewegung können hier als Beispiele dienen. Im Gegensatz zu



Margaretenhöhe, Essen,



Siedlung Bergmannsplatz in Duisburg-Neumühl



Siedlung Teutoburgia, Herne

Städten wie z. B. München, Berlin oder auch Erfurt, in denen eine reiche Formenvielfalt durch die verschiedenen stilistischen Epochen hindurch gewachsen ist, fehlen stilbildende Gebäude verschiedener Epochen in den Städten der Metropole Ruhr weitgehend. Heute existieren in der Städteregion Ruhr dörfliche, mittelstädtische und großstädtische Siedlungsstrukturen – vorwiegend als innerstädtische Wohn- bzw. Mischquartiere der unterschiedlichen Bauepochen – nebeneinander und die unterschiedlichsten Siedlungstypen liegen „patchworkartig“ dicht beisammen. Der für Großstädte typische verdichtete Geschosswohnungsbau ist (dadurch bedingt) hier weniger stark ausgeprägt, während die innerstädtischen Wohnanlagen in der Regel einen größeren Bezug zu Freiraum und Garten aufweisen als dies in den hochverdichteten Zentren anderer deutscher Großstädte der Fall ist. Der Bestand an Wohnraum und Wohnquartieren spiegelt die Architektur- und Sozialgeschichte sowie die Wohnungs- und Förderpolitik des Landes NRW im Wandel wider. Fast überall erfuhren die Bauten eine Anpassung an moderne Wohnbedürfnisse und eine ansprechende Gestaltung durch Modernisierung nicht mehr zeitgemäßer Wohnungen, Wärmedämmung und Fassadengestaltungen, Gestaltung des öffentlichen Raumes und Attraktivierung des Wohnumfeldes.

Historische Arbeitersiedlungen – Kleinode von besonderer städtebaulicher Bedeutung

Spezifisches Identitätsmerkmal der Städteregion Ruhr ist die fast flächendeckende Präsenz historischer Arbeitersiedlungen, die im Zuge der Industrialisierung Ende des 19. bis in die 20er Jahre des 20. Jahrhunderts hinein entstanden sind. Insbesondere die gestalterisch aufwändigeren Siedlungen ab 1900, die die Arbeiter an ihren Betrieb binden sollten, bergen einen reichen Schatz an stadtbildprägenden Quartieren von herausragender geschichtlicher, städtebaulicher und künstlerischer Bedeutung. Kennzeichen sind räumliche Einheiten von hoher gestalterischer Qualität, eine spezielle Anordnung der Häuser zueinander, interessante, maßstäbliche Platz- und Straßengestaltungen, die Typenvielfalt bis hin zum liebevollen Detail.

Etlliche Quartiere oder einzelne städtebauliche Ensembles, darunter zahlreiche Beispiele vor allem der Gartenstadtarchitektur, sind aufgrund ihrer anerkannten ortsbildprägenden und/oder städtebaulich künstlerischen, respektive geschichtlichen Bedeutung unter Denkmalschutz gestellt. Zur Sicherung ihrer spezifischen Architektur wurden Erhaltungs- bzw. Gestaltungssatzungen erlassen. Insbesondere die (noch) nicht

privatisierten Arbeitersiedlungen weisen durch ihre moderaten Mieten, die eingespielten sozialen Beziehungsmuster der Bewohner untereinander und den hohen Anteil an Freiraum, Garten und Wohnumfeld einen hohen sozialen Wert auf. Die Siedlungen sind heute fast flächendeckend modernisiert und an moderne Wohnbedürfnisse angepasst. Sie zeichnen sich durch einen guten Ausstattungsstandard, hohe ästhetische und auch Gebrauchsqualitäten sowie gemischte Bewohnerstrukturen aus.



Knappenviertel, Oberhausen



Stadtparkviertel, Bochum



Moltkeviertel, Essen

Gründerzeit und Wohnungsbau der 1920er/1930er Jahre – Maßstab für Nutzungs- und Gestaltqualitäten auch späterer Epochen

Als Zeichen guter Bautradition der Gründerzeit sowie der 1920er und 1930er Jahre finden sich in allen Ruhrstädten Wohngebäude mit geschlossenen Blockrandstrukturen und ruhigen Innenhöfen in solider Bauweise. Mit Stilmerkmalen der Neogotik, Neorenaissance, des Neobarock, des Jugendstils und des Reformstils sind sie oftmals von hohem baukulturellen Wert. Sie zeichnen sich durch große Wohnungsgrundrisse und innenstadtnahe Lagen aus. Zahlreiche Ensembles und Einzelgebäude wie Gründerzeitvillen – attraktiv insbesondere durch ihre reiche Architektursprache, Lage in Innenstadtnähe und/oder an städtischen Parks und Grünflächen – sind heute ebenfalls unter Denkmalschutz gestellt. Die Gebäude – Wohnungen und Fassaden – sind vielfach modernisiert, der öffentliche Raum wurde gestaltet.

Die Ein- und Zweifamilienhaussiedlungen aus dieser Zeit sind durch große Gärten geprägt. Auch aus dieser Zeit finden sich in der Städteregion Gartenstadtsiedlungen mit hohen städtebaulichen und architektonischen Qualitäten und einem hohen Maß an Zufriedenheit der Bewohner.

In den Siedlungstypen, deren Häuser ursprünglich kleine Grundrisse oder Wohnungen aufwiesen, sind die Gebäude heute in vielen Fällen durch An-/Ausbauten deutlich erweitert.



Gartenstadtsiedlung Dortmund

Zeilengeschosswohnungsbau der 1950er und 1960er Jahre

Deutlich ausgeprägt ist der Siedlungstyp des Zeilen-Geschosswohnungsbaus aus den 1950er und 1960er Jahren. Er ist vor dem Hintergrund der großen Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden. Die damalige Not- und Mangelsituation erforderte eine starke Standardbegrenzung bei der Errichtung von Wohnraum. Im Mittelpunkt stand die Lösung des Mengenproblems und weniger die Frage der langfristigen Wohnqualität des architektonischen Erscheinungsbildes und einer nachhaltigen Bauweise. In ihrer Ursprungsform sind diese Siedlungen durch einen kleinen Zuschnitt der Wohnungsgrundrisse, geringe Wohnungsgrößen und eine aus heutiger Sicht bescheidene Bauweise gekennzeichnet. Ihre Qualität besteht in großen, überwiegend stark begrünten Freiflächen und einer schlichten und ruhigen Architektursprache.

Eine Vielzahl gelungener Modernisierungsprojekte in der Städtereion veranschaulicht, wie diese Siedlungen eine Wandlung zu attraktiven Quartieren erfahren: durch Zusammenlegung von Wohnungen zu größeren Grundrissen, Modernisierung der Haustechnik und (Sanitär-)Ausstattung, Wärmedämmung, Solarenergienutzung, ansprechende Farbgebung, nachträglichen Anbau von Balkonen, Einrichtung von Mietergärten, Wohnumfeldgestaltung.



Große Grünflächen, Gelsenkirchen



Oberhausen-Osterfeld



Einfamilienhausbau der 1950er und 1960er Jahre

Analog zu den Suburbanisierungsentwicklungen andersorts erfuhr in den 1950er und 1960er Jahren auch in der Metropole Ruhr der Typus von Wohngebieten weite Verbreitung, der durch freistehende Einfamilienhäuser mit großen Wohnflächen und Gärten gekennzeichnet ist.



1960er Jahre-Siedlung freistehender Einfamilienhäuser, Gelsenkirchen

Modernisierte Lindenhofsiedlung, Gelsenkirchen



Der Clarenberg in Dortmund-Hörde: Positivbeispiel für den nachhaltigen Umgang mit einer Großwohnsiedlung. Ein ganzes Bündel an Maßnahmen hat den einst schwierigen Wohnstandort für seine Bewohner/innen wieder lebenswert gemacht.

Großsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre

Wie in allen deutschen Großstädten befinden sich auch in der Städteregion Ruhr Großsiedlungen, die unter dem Leitthema „Urbanität durch Dichte“ in den 1960er und 1970er Jahren entstanden sind, die als neue Qualitätsmerkmale gut durchdachte und teilweise sehr qualitätsvolle Wohnungsgrundrisse mit sich brachten, jedoch einen beachtlichen Maßstabsbruch in der gewachsenen Siedlungsstruktur darstellten und an einzelnen Standorten durch ein Zusammentreffen unterschiedlicher ungünstiger Faktoren zu Problemen führten.

Die Städteregion Ruhr hat heute gute Beispiele für den konstruktiven Umgang damit aufzuweisen. Im Zuge von Stadterneuerungsprogrammen (z. B. Soziale Stadt, Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf) sind integrierte Handlungskonzepte entwickelt worden, welche bauliche, städtebauliche und gestalterische Maßnahmen in Kombination mit

beschäftigungswirksamen Projekten ebenso umfassen wie Angebote zur Förderung des sozialen Lebens. Durch die Kooperation verschiedener Akteure und intensive Bürgerbeteiligung konnte die Fluktuation eingedämmt, die Identifikation gestärkt und die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Siedlungen sowie deren Image deutlich gesteigert werden. Die Großwohnsiedlungen bieten darüber hinaus ein überaus geeignetes Potenzial, sie zukünftig noch weiter in Richtung Service-Wohnen zu entwickeln. Das damit verbundene konzentrierte Dienstleistungsangebot (von z. B. Hausmeisterdienstleistungen über Wäschereiservice bis hin zu Botengängen) dürfte insbesondere für den steigenden Anteil älterer Menschen in unserer Gesellschaft interessant sein und ihnen eine längere Selbstständigkeit im Wohnen ermöglichen.

Wohnungsbau seit den 1980er Jahren – neue städtebauliche, ökologische und soziale Qualitätsstandards

Anfang der achtziger Jahre entwickelte sich das wohnungs- und städtebaupolitische Ziel, den öffentlich geförderten Mietwohnungsbau für einkommensschwache Haushalte mit Neubau- und Bestandsprojekten von hoher Nutzungs- und Gestaltqualität so in die vorhandenen Siedlungsstrukturen und Stadtbilder zu integrieren, dass diese nicht aufgrund des baulichen Erscheinungsbildes ihrer Wohnungen und des Wohnumfeldes von anderen Bevölkerungsgruppen ausgegrenzt werden. So formulierte die Förderpolitik des Landes NRW, anknüpfend an die Nutzungs- und Gestaltqualitäten der Gründerzeit und Wohnsiedlungen der 1920er/1930er Jahre, neue Qualitätsmaßstäbe für den öffentlich geförderten Wohnungsneubau, die in den 1980er und 1990er Jahren unter ökologischen, siedlungsstrukturellen, sozialen, wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekten kontinuierlich weiterentwickelt wurden. Die unter diesem erhöhten qualitativen Anspruch seit den 1980er Jahren in der Städteregion Ruhr errichteten Wohnungsbauprojekte haben zu deutlicher Verbesserung des städtebaulichen



Oberhausen-Osterfeld

Hülsmann-Gelände, Herne



Erscheinungsbildes und der sozialen Situation in neuen Wohngebieten und Quartieren geführt und darüber hinaus an dem überwiegenden Teil der Standorte gemischt genutzte Belegungsstrukturen von Mietern des öffentlich geförderten und freifinanzierten Wohnungsbaus sowie Wohnungseigentümern ermöglicht.

Der Wohnungsbau, aber auch Projekte im Bestand in den Ruhrstädten in den letzten Jahrzehnten präsentieren sich vielfach mit städtebaulichen Gesamtkonzepten, architektonisch gefällig und mit maßstabsgerechter Bebauung. Zahlreiche Beispiele belegen, dass auch in dicht bebauten Quartieren gestalterisch ansprechende Neubaulösungen entstehen.

In der Städtereion Ruhr finden sich viele gute Beispiele für eine städtebaulich, architektonisch, gestalterisch, sozial und ökologisch beispielgebende Wohnbebauung, insbesondere für barrierefreies Wohnen, Altenwohnungen, neue Wohngebiete mit vielfältigem Wohnungsgemenge für eine ausgewogene soziale Mischung, Kombination von Altbestand und Neubau, integrierte Projekte mit Arbeitslosen und gering Qualifizierten zur Schaffung hochwertigen Wohnraums für benachteiligte Gruppen.

Die qualitativen Anforderungen an den öffentlich geförderten Wohnungsbau wirkten auch auf den freifinanzierten Wohnungsbau. So sind die Einfamilienhaussiedlungen der letzten Jahrzehnte von besonderer städtebaulicher Qualität. So sind unter anderem Solarsiedlungen, Siedlungen für energiesparendes Wohnen und/oder flächensparendes und kostengünstiges Bauen entstanden, die auch den ökologischen Ansprüchen in besonderer Weise Rechnung tragen.



Altenwohnungen, Alt-Oberhausen



*Wohngebiet „Saarner Kuppe“
in Mülheim an der Ruhr*



*JAWOLL 2, Dortmund Rahm:
Ein integriertes Projekt im Neubau zur Schaffung hochwertigen Wohnraums für benachteiligte Gruppen unter Einbindung von Arbeitslosen und Gering-Qualifizierten, innovative Konzepte des ökologischen und kostengünstigen Bauens und flexibler Grundrissgestaltung.*



Ursulastraße, Essen: städtebaulich, architektonisch, gestalterisch, sozial und ökologisch beispielgebende Wohnbebauung



Ruhrpark, Bochum-Dahlhausen: Attraktives Wohngebiet mit Eigenheimen und Eigentumswohnungen an der Ruhraue zwischen dem Eisenbahnmuseum und dem Stadtteilzentrum Dahlhausen



*„Wohnen auf der Stadtkrone-Ost“, Dortmund
Hochwertige frei finanzierte Eigentumswohnungen und Eigenheime in parkähnlicher Landschaft*



Innenhafen Duisburg: Wohnen am Wasser



*Malakowtürme, Gelsenkirchen:
Die letzten im Ruhrgebiet noch erhaltenen Doppelmalakowtürme werden zu Loftwohnungen des höheren Preissegments umgebaut.*

Neue Wohnstandorte für gehobene Ansprüche

Die neuen Wohnansprüche und Lebensstilgruppen bieten den Ruhrstädten Anlass, im Zuge des Strukturwandels zu reagieren und spezifische Angebote zu schaffen. Seit einigen Jahren entstehen in der Städteregion Ruhr zunehmend qualitativ hochwertige Wohnquartiere an zum Teil außergewöhnlichen

Standorten, wie z. B. die Projekte Duisburger Innenhafen, Phoenixsee und „Stadtkrone-Ost“ in Dortmund, Loftwohnungen in Malakowtürmen in Gelsenkirchen, „Am Lohbach“, Mülheim an der Ruhr, Ursulastraße, Essen verdeutlichen. Darüber hinaus befinden sich etliche hochwertige Projekte wie z. B. Ruhrbania, Mülheim (siehe Kapitel 3) in Planung.

Impulswirkung der Internationalen Bauausstellung Emscher Park

Insbesondere aus den 1990er Jahren und Folgejahren hat die Städtereion eine Vielzahl interessanter Modellvorhaben vorzuweisen. Deutliche Impulswirkung auf die Nutzungs- und Gestaltqualität des Wohnungssiedlungsbaus der Städtereion hatte dabei die Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park mit ihren städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerben.



CEAG-Gelände, Dortmund: IBA-Projekt zum modernen sozialen und ökologischen Wohnungsbau mit Niedrigenergiehausstandard, Holzbauweise, Gründächern und Regenwasserversickerung sowie autofreier Erschließung der Wohnanlage)



W.I.R.-Projekt, Dortmund: Innovatives generationsübergreifendes Wohnprojekt auf einer ehemaligen, innenstadtnahen Zechenbrache



Einfach und selber bauen: Beispielhafte Einfamilienhaussiedlung, Gelsenkirchen Bismarck



Typisierung der Region als Wohnstandort

Die Städteregion Ruhr zeichnet sich durch ein vielseitiges Angebot an Wohnungen in allen Teilmärkten aus, so dass für jede Nachfrage entsprechender Wohnraum zur Verfügung steht. Was den Wohnstandort Städteregion Ruhr deutlich von anderen deutschen Ballungsräumen abhebt, ist das gute Preis-Leistungsverhältnis. Im Vergleich mit München, Hamburg, Berlin und Köln ist die Zahl der Zufriedenen hier viel größer und es schlägt sich zahlenmäßig deutlich nieder, dass die Metropole Ruhr bei gleicher Qualität mit unerreicht niedrigen Mietspiegeln aufwarten kann.

Die Lebensqualität in der Städteregion ergibt sich vor allem aus ihrer Urbanität und dem breiten Spektrum an Angeboten aller Art. Besondere Vorteile ergeben sich aus dem dichten Netz des öffentlichen Personennahverkehrs oder auch der gut ausgebauten medizinischen Infrastruktur. Über welch breites Spektrum an Angeboten die Region im Kultur-, Freizeit- und Sportsektor verfügt, verdeutlicht eindrucksvoll die Bewerbung des Ruhrgebietes als Kulturhauptstadt Europas 2010.

Die Möglichkeit, sich wohnungsnah mit den Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen, ist in der Städteregion Ruhr – trotz tiefgreifender struktureller Veränderungen im Einzelhandel und der anhaltenden Entwicklung hin zu autofreundlichen Versorgungszentren – noch existent.

Historisch bedingt gibt es in den Ruhrstädten zahlreiche innerstädtische Grünflächen verschiedener Größenordnung und Qualität. Mit dem Brachfallen ehemaliger Gewerbe, Industrie- und Verkehrsflächen ist die Chance ergriffen worden, Landschaft zurückzuerobern. So wurden und werden auf ehemaligen Industrieflächen neue Parks und Grünnetzungen geschaffen. Grüne Wegeverbindungen verbinden nun Wohnquartiere untereinander und mit dem Freiraum. Eine hohe (Gebrauchs-)Qualität für seine Bewohner hat der

Freiraum in der Städteregion insbesondere mit dem Ausbau des Radwegenetzes und dem schrittweisen Ausbau des Emscher Landschaftsparks gewonnen.

Bedingt durch die geschichtliche Entwicklung und das Zusammenwachsen von Dörfern und Städten zu einer Städteregion ist die Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtteil, ihrer Stadt und auch Nachbarschaft besonders ausgeprägt. Das bildet die Basis für das in Zukunft immer wichtiger werdende gesellschaftliche/bürgerschaftliche Engagement im Rahmen von funktionierenden Nachbarschaften und Stadtteilen.



Resümee und Handlungsfelder

Die Städteregion Ruhr betrachtet es als zentrale Aufgabe der Wohnungspolitik, die vorhandenen Nutzungs- und Gestaltungsqualitäten im Neu- und Bestandswohnungsbau zu erhalten und auszubauen. Folgende Erfordernisse werden gesehen:

Der Bestand an architektonisch und städtebaulich wertvollen Objekten und Quartieren, die die Unverwechselbarkeit der Städteregion ausmachen, ist durch Maßnahmen des Denkmalschutzes, sonstige Satzungen und vor allem durch Beratungs- und Informationsdienstleistungen zur Architektur-/Städtebaugqualität zu sichern.

Durch die IBA Emscher Park hat die (Wohn-)Architektur in der Städteregion deutlich gewonnen. Eine Weiterentwicklung der architektonischen Qualität in der IBA-Tradition ist auch in Zukunft anzustreben. Attraktive Architektur schafft Unverwechselbarkeit und Einmaligkeit, so dass Identifikation möglich wird. Es sind Materialien einzusetzen, die qualitativ voll altern können, da mittlere „Unqualität“ am Markt auf Dauer nicht bestehen kann und zum Scheitern verurteilt ist. Es ist zu prüfen, ob in der gesamten Städteregion Instrumente wie Qualitätsleitlinien und Gestaltungsbeiräte, die sich in einigen Städten zur Steigerung der Gestaltungsqualitäten vor allem im Wohnungsneubau bewährt haben, eingeführt werden können. Die qualifizierte Bauberatung einzelner Bauherren ist insbesondere außerhalb von Bebauungsplangebietern bedeutsam und zu fördern.

Die Qualitäten innerstädtischen Wohnens sind zu erhalten und auszubauen. Hierzu sind die Städte angehalten, ihre Infrastruktur und guten Nahversorgungsstrukturen über Nahversorgungs- sowie Zentrenkonzeptionen zu sichern und zu entwickeln. Die Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs sind zu erhalten und punktuell weiter auszubauen. Wesentlich für das Wohnen in der Großstadt und in den Kernbereichen ist auch ein ansprechendes

Wohnumfeld und ein guter Zugang zu Grünflächen und Freiraum. Lösungen für den (ruhenden) Verkehr, dem Erhalt des Pantoffel- sowie Straßenbegleitgrüns aber auch der Sicherung und weiteren Vernetzung der Freiräume kommen daher große Bedeutung zu. Die zahlreichen Bemühungen in der Städteregion, insbesondere auch um die Entwicklung des identitätsstiftenden Emscher Landschaftsparks, sind fortzuführen. Eine besondere Aufgabe stellt dar, zu prüfen, wo sich innerstädtische Quartiere um Qualitäten von Einfamilienhaus-siedlungen – Straßen mit geringem Autoverkehr, Ruhe und grüne Freiräume, private Gärten, gute Nutzbarkeit wohnungs-naher Freiflächen v.a. für Kinder – ergänzen lassen.

Wohnungsum- und Neubau ist auch weiterhin anzupassen an die neuen Bedarfssituationen, die aus den allgemein gestiegenen Qualitätsanforderungen an den Wohnraum und insbesondere aus den demographischen Veränderungen resultieren. Insbesondere ist ein Angebot für chancenträchtige Marktnischen wie altersgerechtes Service-Wohnen, urbanes Wohnen für einkommensstarke Singles, freizeitorientiertes Wohnen, bestimmte Eigenheimtypen zu schaffen, wobei gleichzeitig eine innere Variabilität zu bewahren ist. Weitere ungewöhnliche Wohnstandorte (z. B. Wohnen am Wasser, in Häfen, in Industriekulissen) sind zu realisieren, um dem wachsenden Bedarf an individuellen Wohnquartieren im höheren Preissegment Rechnung zu tragen und so den Strukturwandel der Region zu unterstützen.

Die endogenen Chancen und Potenziale einzelner Quartiere sind zu nutzen, um die Städte der Städteregion lebendig zu halten. Es gilt, mit Mut spezifische Visionen für Quartiere zu entwickeln und voranzubringen (z. B. Urbanes Erlebniszentrum, Interkulturelles Milieu, Orientalischer Basar, Szene-Quartier, Seniorensiedlung, Studentenviertel). So kann jede Stadt ihre eigene Identität fördern und die Städteregion insgesamt an Attraktivität gewinnen. Aufgabe ist es zu erfassen, welche Trends sich in den Städten abzeichnen, welche Standorte

perspektivisch von welcher Gruppe gefragt sind und Potenzialanalysen für die einzelnen Quartiere zu erstellen, woran sich die Entwicklung eines Leitbildes und Schaffung von zielgruppenspezifischen Angeboten (umgebauter Altbestand und Neubau) anschließen kann.

2.4 Entwicklung von Wohnbauflächen

Es gibt in der Städteregion Ruhr gegenwärtig keinen untereinander abgestimmten Kanon an Grundsätzen, Leitlinien und Zielen hinsichtlich der Entwicklung von Wohnbauflächen. Der interkommunale Austausch der gegenwärtigen Praxis hat allerdings auch gezeigt, dass fachlich allgemein anerkannte Grundsätze und Ziele in allen Städten der Region Ruhr Umsetzung finden. Vielfach handelt es sich dabei um Zielsetzungen auf dem Wege zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Grundsätze und Ziele

Grundlagen einer regional abgestimmten Behandlung der Thematik sind vorhanden. Aus ihnen ließe sich perspektivisch auch eine interkommunale Entwicklungsstrategie auf Basis gemeinsam beschlossener Grundsätze und Ziele entwickeln.

So wird in allen Städten hinsichtlich neuer Wohnbauflächen generell die Innenentwicklung vor der Außenentwicklung favorisiert und praktiziert. Alle sind sich darin einig, dass in Zukunft (nach Möglichkeit) keine flächenfressenden Wohnungsneubauplanungen auf der „grünen Wiese“ mehr stattfinden sollen, d.h. die Berücksichtigung stadtoökologischer Anforderungen wird in der Praxis realisiert. Dieses grundsätzliche Bekenntnis zu einer flächensparenden und nachhaltigen Stadtentwicklung ist nicht zu verwechseln mit dem von allen Städten gleichzeitig unterstützten Gebot einer sinnvollen Arrondierung an Siedlungsrändern und der maßvollen Erweiterung vorhandener Siedlungsschwerpunkte.

Die Innenentwicklung beinhaltet ferner – je nach Situation vor Ort – auch die Thematik Nachverdichtung. Bei der Nachverdichtung sind sich die Kernstädte der Metropole Ruhr darin einig, dass sie behutsam Anwendung finden sollte. Während zumeist nichts gegen die Bebauung von klassischen Baulücken spricht, gilt es zugleich, die vorhandenen städtebaulichen Qualitäten zu erhalten und nicht zu beeinträchtigen oder gar zu zerstören. Erhalt ist auch das Stichwort für die vorhandene

Zentrenstruktur. Es gibt in den Kernstädten der Region Ruhr ein historisch gewachsenes und weitgehend intaktes hierarchisch abgestuftes System unterschiedlich großer Zentren. Dieses zu erhalten und u.a. durch ein behutsames Siedlungsflächenmanagement zu stärken, ist allen Städten ein wichtiges Anliegen. Nicht zuletzt geht es hier um den Erhalt der wichtigen Nahversorgungsstrukturen. Wohnungsneubau ist ferner primär an jenen Standorten zu realisieren, die für eine bessere Nutzung und Auslastung vorhandener technischer und sozialer Infrastruktur oder auch zentraler Einrichtungen stehen. So ist bei Wohnungsneubauvorhaben grundsätzlich die Nähe zu Haltepunkten des (schienegebundenen) ÖPNV zu suchen.

Die Entwicklung und Bereitstellung von ausreichend Wohnbauflächen in speziellen Marktsegmenten, wie z. B. dem Einfamilienhausbau, ist in der Vergangenheit nicht immer verfolgt worden, mit der Konsequenz, dass viele Haushalte auf entsprechende Angebote aus den Umlandgemeinden ausgewichen sind bzw. ausweichen mussten. Aus der Untersuchung von Wanderungsmotiven ist jedoch auch bekannt, dass viele dieser bauwilligen Haushalte viel lieber in ihren Ursprungskommunen wohnen geblieben wären. Sie haben allerdings kein adäquates Flächenangebot vorgefunden, um ihren Bauwunsch zu erfüllen. Hier gilt es, in Zukunft verstärkt anzusetzen, um die lokale und regionale Nachfrage nach Wohnbauflächen zu bedienen. Mit einer solchen Herangehensweise kann ein Teil der Suburbanisierung abgefangen und Einfluss auf die Bevölkerungsentwicklung genommen werden. Das Wohnbauflächenangebot in der jeweiligen Stadt sollte nach Möglichkeit differenziert und für alle Zielgruppen von Interesse sein. Beginnend mit den sogenannten Schwellenhaushalten und den viel zitierten jungen Familien schließt es Angebote für die (sehr) einkommensstarken Haushalte oder auch Senioren ein.

Bei der Wohnbauflächenentwicklung ist es für die Zukunft der Städteregion Ruhr wichtig, verstärkt auf den Aspekt Qualität zu setzen. Und hierbei gilt es, die vorhandenen Qualitäten

des Wohnens in der Region zu erhalten und neue Qualitäten zu realisieren. Die Region sollte perspektivisch gemeinsame Qualitätskriterien für den Neubau entwickeln. Mit Blick auf die Dichtewerte der Bebauung kann beispielsweise bereits heute festgestellt werden, dass vielfach die Gartenstädte als Orientierungsmaßstab dienen. Damit wird ein städtebauliches Leitbild favorisiert, das in der Städteregion Ruhr weit verbreitet ist und das für ein hohes Maß an Lebensqualität steht.

Entwicklungsstrategien für Wohnbauland

Regelrechte Baulandentwicklungsstrategien für das Wohnen sind i.d.R. nicht explizit formuliert bzw. nicht vorhanden. Vielmehr zeichnet sich eine pragmatische Orientierung an den Möglichkeiten des Machbaren und den Rahmenbedingungen des Marktes ab, die durch stadtentwicklungspolitisch bedeutsame Grundsätze und Ziele Beeinflussung erfahren. In der Folge sind die lokalen Ansätze und Strategien zur Entwicklung bzw. Aktivierung von Bauland für Wohnzwecke in der Region auch sehr unterschiedlich. Hierbei ist allen Akteuren bewusst, dass grundsätzlich alle Teilmärkte des Wohnens zu berücksichtigen sind und dass im Zuge einer vollständigen Baulandstrategie auch die gewerblichen Bauflächen einzubeziehen sind.

Größtmögliche Übereinstimmung zwischen den Städten herrscht bei der Nutzung von Baulücken sowie der Nutzung gemäß § 34 BauGB (sog. 34er-Gebiete). Es gibt in diesem Zusammenhang in einigen Städten Baulückenkataster oder auch 34er-Programme, die diese Räume als Baulandpotenziale erfassen. Im Kontext einer Entwicklungsstrategie, die primär auf eine nachhaltige Nutzung abzielt, kommt zudem verstärkt die Reaktivierung von einst gewerblich genutzten Altstandorten ins Spiel. Vielfach handelt es sich hierbei um sehr gut gelegene Grundstücke von z.T. beachtlicher Größe. Das Brachflächenrecycling für das Wohnen wird jedoch weniger häufig umgesetzt, als dies Außenstehende vermuten würden. Die entsprechenden Standorte finden eher eine neue gewerbliche (Zwischen-)Nutzung als dass hier neue Wohngebiete

entstehen. Eine Mobilisierung dieser Grundstücke ist i.d.R. nicht einfach und wird durch die Eigentumsverhältnisse und zum Teil auch durch die Altlastenfrage erschwert. Dennoch erscheint es für die Entwicklung von Wohnbauflächen von großem Interesse, diesen Ansatz zu forcieren.

Die Nutzung und Vermarktung stadteigener Flächen für Wohnzwecke findet in der Städteregion Ruhr nur in Teilbereichen statt. Nur wenige Städte verfügen über ausreichend Eigentum an Grund und Boden um hiermit maßgeblich auf die Wohnbauflächenentwicklung einzuwirken. Eine aktive Bodenvorratspolitik für die Entwicklung von Wohnbauflächen durch die Städte steht und fällt grundsätzlich mit den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen der Kommunen – und diese sind seit vielen Jahren – zurückhaltend ausgedrückt – immer schlechter geworden. Dabei bieten kommunale Wohnungsbauprogramme vielfältige Chancen, spezielle Zielgruppen an die Städte zu binden, indem z. B. durch die kostengünstige Bereitstellung städtischer Grundstücke für Familien attraktive Wohnbauflächenangebote gemacht werden. Diese Option steht de facto aber nicht überall (ausreichend) zur Verfügung.

Die klassische Angebotsplanung mit Bebauungsplan, Bodenordnung und Erschließung wird in Teilbereichen der Städteregion Ruhr weiterhin praktiziert. Insbesondere die größeren Kommunen zeichnen sich hierbei jedoch durch eine gewisse Zurückhaltung aus. Weitaus häufiger ist die Ausweisung neuer Bauflächen im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen und die Projektrealisierung über sogenannte Vorhabenträger vor Ort anzutreffen. Eher selten tritt hingegen der Abriss von Wohnraumbestand und die anschließende Neubebauung mit Wohnraum auf die Tagesordnung. Diese Entwicklungsstrategie wird jedoch verstärkt in die Fachdiskussion eingebracht. Nicht mehr marktgängige Immobilien könnten so vom Markt genommen und die Grundstücke einer zeitgemäßen Neubebauung für das Wohnen zugeführt werden.

Abb. 13: Wohnbauflächenpotenziale in der Städteregion Ruhr (* ohne klassische Baulücken)

	Wohnbauflächenpotenziale insgesamt		WE je ha	Wohnbaufläche je Einw. in m ²	Wohnbaufläche in % am ges. Stadtgebiet	Fläche der Stadt in km ²	Einwohner (LDS, 2004)	Einwohnerdichte (E./km ²)
	in ha	in WE						
Duisburg	320,56	11.805	36,8	6,36	1,38	232,81	504.403	2.167
Oberhausen*	69,96	2.558	36,6	3,20	0,91	77,04	219.309	2.847
Mülheim an der Ruhr	81,90	2.062	25,2	4,81	0,90	91,26	170.327	1.866
Essen	214,90	6.459	30,1	3,65	1,02	210,37	588.084	2.795
Gelsenkirchen	123,60	4.637	37,5	4,58	1,18	104,85	270.038	2.575
Herne*	25,70	943	36,7	1,50	0,50	51,41	171.831	3.342
Bochum	185,50	7.385	39,9	4,78	1,28	145,45	388.179	2.669
Dortmund	653,20	18.845	28,9	11,10	2,33	280,32	588.680	2.100
Städteregion Ruhr	1.675,32	54.694	32,6	5,76	1,40	1.193,51	2.900.851	2.431

Darüber hinaus wird im Kontext der Wohnbauflächenentwicklung viel Wert auf die Aspekte Information, Kooperation und Kommunikation gelegt. Mehrere Kommunen der Städteregion Ruhr verfügen bereits heute über Instrumente einer Wohnungsmarktbeobachtung, sie geben ein Wohnungsmarktbarometer o.ä. heraus oder sie sind auch in Sachen Wohnbauflächenmonitoring aktiv. Obschon alle Beteiligten den Wert regional abgestimmter Instrumente zur Beobachtung und Analyse des Geschehens auf den Wohnungsmärkten begrüßen, bleibt festzustellen, dass es diese noch nicht gibt. Es scheint allen Beteiligten allerdings von Bedeutung, und dies stimmt optimistisch, hieran in der Zukunft weiterhin zu arbeiten. Zusätzlich ist die verstärkte Kommunikation über die vorhandenen Wohnbauflächenangebote bzw. die Qualitäten des Wohnens in der Städteregion Ruhr von elementarer Bedeutung, da vielfach überholte oder auch falsche Vorstellungen darüber kursieren, auch innerhalb der Region. Daher muss der Öffentlichkeitsarbeit für das Wohnen in der Region (z. B. Broschüren, Immobilienmessen, Internet, Zentrale Anlaufstellen für Bauwillige) mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Baulandangebot

Nach einer eigenen Erhebung stehen innerhalb der Städteregion Ruhr insgesamt rund 1 675 ha Wohnbaufläche zur Verfügung. Diese Zahl berücksichtigt Flächen aus Bebauungsplänen (rechtsverbindlich sowie in Aufstellung), klassische Baulücken nach § 34 BauGB sowie Potenziale aus den jeweiligen Flächennutzungsplänen. Auch wenn die Erhebung wissenschaftlichen Ansprüchen keinesfalls nachkommen kann und vor allem auch die eine oder andere (kleinere) Fläche nicht berücksichtigt ist, so stellt die Erhebung doch erstmals eine Annäherung an das vorhandene Wohnbauland sowie die damit verbundenen Entwicklungspotenziale und -optionen dar.

Das Potenzial ist (rechnerisch) ausreichend für die Realisierung von ca. 55.000 Wohneinheiten im Ein- und Zweifamilienhausbau sowie im Geschosswohnungsbau. Damit stehen in der Region in der Gesamtheit ausreichend Reserven an Bauland zur Verfügung, wenngleich die Verteilung innerhalb der Region sehr unterschiedlich ist. Die Unterschiede sind in erster Linie in Abhängigkeit von der Flächengröße einer Stadt

zu sehen. Darüber hinaus spielen auch der Aktualitätsstand des Flächennutzungsplans sowie die lokale Diskussion über die weitere Zielrichtung und Entwicklung des Wohnens in der Stadt eine Rolle. (Abb. 13)

Das Wohnbauflächenangebot in Hektar ist in Dortmund mit Abstand am größten, gefolgt von Duisburg und Essen. Am wenigsten Wohnbauland (ha) steht in Herne und Oberhausen zur Verfügung. Der Blick auf die realisierbaren Wohneinheiten (WE) zeigt eine Veränderung: Dortmund, Duisburg und Bochum bieten am meisten Raum für neue WE, während sich in Herne und Mülheim an der Ruhr am wenigsten neue WE realisieren lassen. (Abb. 14)

Baulandpreise

Die Baulandpreise in der Städtereion Ruhr liegen innerhalb von Nordrhein-Westfalen auf vergleichsweise mittlerem Niveau. In Oberhausen, Gelsenkirchen und Herne sind die Baulandpreise insgesamt am günstigsten. Die höchsten Preise lassen sich in Dortmund, Duisburg und Essen erzielen bzw. sind dort aufzubringen. In guten Lagen sind auch gute Preise zu realisieren. Insgesamt betrachtet ist das Bauland jedoch preiswert im Vergleich zu anderen großstädtischen Wohnstandorten in NRW, z. B. Köln, Düsseldorf und Aachen. Zudem haben die Baulandpreise für den Käufer gegenüber dem Umland an Attraktivität gewonnen. (Abb. 15)

Die Preisspanne innerhalb der Region zeigt sehr große Unterschiede auf und bewegt sich in der Gesamtbetrachtung zwischen 135 €/m² und 360 €/m² – je nach Lage und Stadt. Die Einstiegspreise für baureife Grundstücke für den individuellen Wohnungsbau in den sogenannten mäßigen Lagen bewegen sich zwischen 135,- €/m² bis 210,- €/m², zwischen 175,- €/m² bis 280,- €/m² in den mittleren Lagen und zwischen 180,- €/m² bis 360,- €/m² in den guten Lagen.

Abb. 14: Wohnbauflächenpotenziale der Städte innerhalb der Region in Prozent – Bezugsgröße Hektar (ha) und Wohneinheiten (WE)

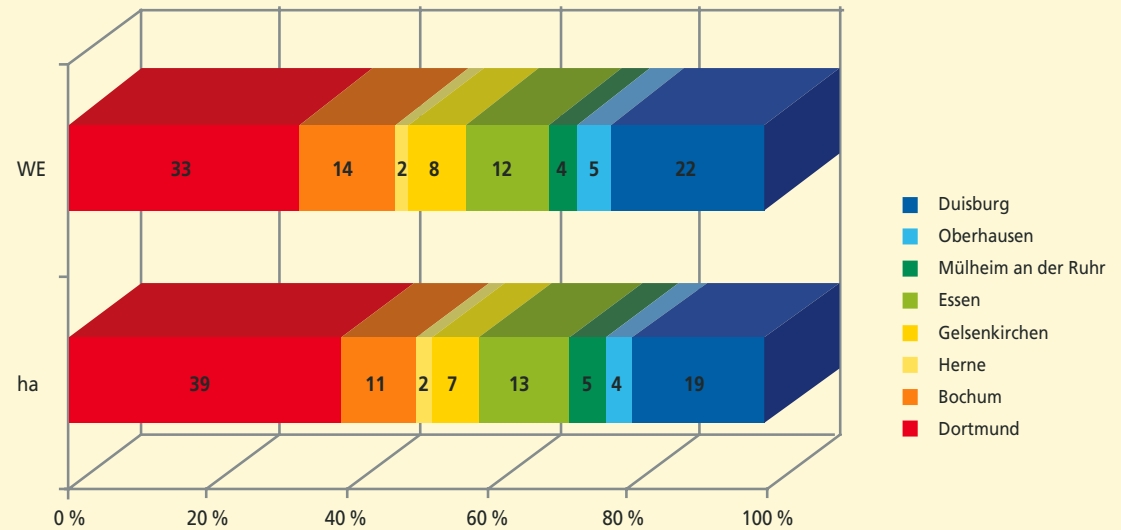
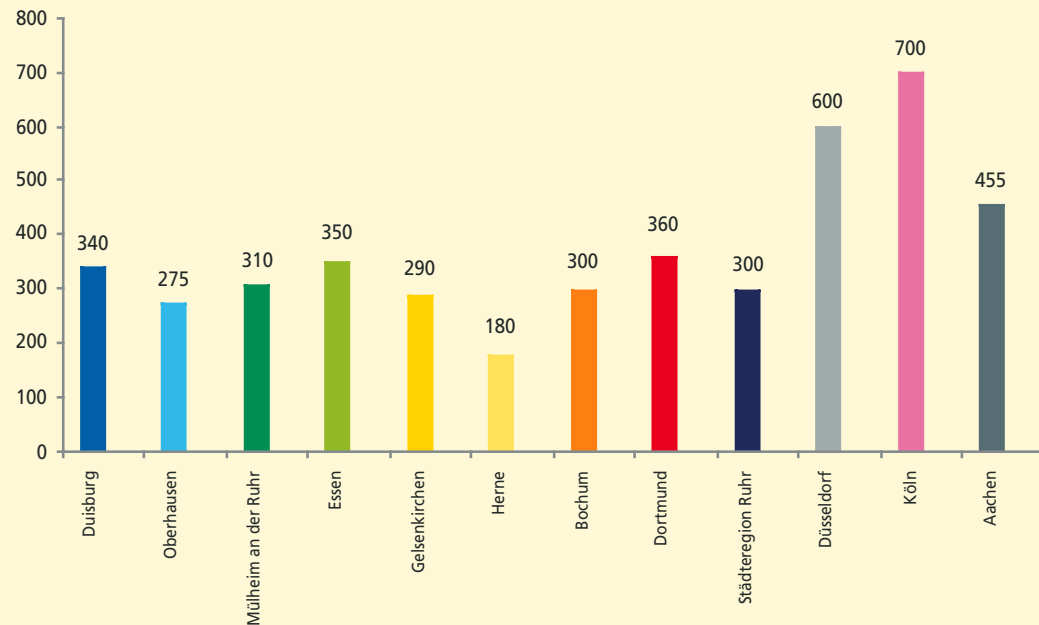


Abb. 15: Baulandpreise in der Kategorie „gute Lage“ in €/m² im Vergleich (Typische Baulandpreise für baureife Grundstücke für den individuellen Wohnungsbau)



Resümee und Handlungsfelder

Grundsätze und Ziele der Wohnbauflächenentwicklung der Kommunen der Städteregion Ruhr weisen große Übereinstimmungen auf. Nachhaltige Stadtentwicklung als Leitlinie ist ein gemeinsamer Nenner und vielfach bereits heute gelebte Planungspraxis im Kontext der Wohnbauflächenentwicklung. Dennoch sind die Wege zur Umsetzung (Baulandstrategien) innerhalb der Region sehr unterschiedlich und als Reaktion auf lokale Notwendigkeiten und Umsetzungsmöglichkeiten zu interpretieren. In der Summe verfügt die Region über ein ausreichendes Angebot an Wohnbauflächen in allen Lagen und für alle Teilmärkte. Die Verteilung der Wohnbauflächen innerhalb der Region ist keineswegs homogen, vielmehr weist sie deutliche Schwerpunkte auf. Die Baulandpreise bewegen sich innerhalb von Nordrhein-Westfalen im mittleren Bereich. Im Vergleich mit anderen großen Städten sind sie für den Käufer als eher günstig einzustufen.

Im Zuge des weiteren Strukturwandels gilt es, das Wohnen anders zu betrachten und durch angebotsorientierte Strategien vermehrt Anreize für den Neubau und dadurch auch wichtige Impulse für die Bauwirtschaft zu setzen. Das Bauland reicht nicht überall aus, um offensiv Einwohner/innen zu werben bzw. um allen bauwilligen Haushalten neue Wohnoptionen lokal zu eröffnen. Die Städteregion Ruhr sollte hinsichtlich der Baulandentwicklung weiterhin aufholen, ohne ihre gewachsenen Qualitäten zu beeinträchtigen.

Eine Antwort auf die sich daraus ergebenden Fragen könnte eine verstärkte regionale Betrachtung und Behandlung der Wohnbauflächenentwicklung sein. Zunächst einmal trägt eine auf Kooperation abzielende regional abgestimmte Wohnbauflächenentwicklung zur stärkeren Profilierung und Positionierung der Region als Wohnstandort bei. Sie könnte darüber hinaus verschiedene Aspekte beinhalten, u.a. ein regional abgestimmtes Baulandmanagement. Damit könnte sie auch einen Beitrag zur noch weiter zu entwickelnden

regionalen Aufgabenteilung darstellen. Ein wichtiges Element wird es ferner sein, die gestiegenen Qualitätsanforderungen zu berücksichtigen und hierbei Qualitätskriterien (regional) zu definieren.

Jenseits der Wohnbauflächenentwicklung ist es für die Zukunft entscheidend, wie mit der Weiterentwicklung der Wohnraumbestände umgegangen wird. Immerhin stellen die vorhandenen Wohnraumbestände rund 99,5 % aller Wohnmöglichkeiten dar und der Neubau tritt in seiner Bedeutung entsprechend zurück. Hier ist eine integrierte Gesamtstrategie für das Wohnen in den jeweiligen Städten und in der Region zu entwickeln, um die Weiterentwicklung der Bestände in Kooperation mit allen Beteiligten gezielt zu optimieren.

2.5 Leitlinien und Ziele für die Zukunft: Wohnungspolitische Erklärung der Städteregion Ruhr

Leitlinien und Ziele

Die Kommunen der Städteregion Ruhr haben sich intensiv mit ihren wohnungspolitischen Zielen und Leitlinien beschäftigt (lokal, regional), diese zusammengetragen und abgeglichen (vgl. Abb. 16). Auch wenn es große Unterschiede in den jeweiligen Organisationsstrukturen vor Ort gibt, so lassen sich doch fachlich-inhaltlich sehr große Übereinstimmungen feststellen. Ausgehend von den gemeinsamen Zielen und Leitlinien haben die Kommunen eine „Wohnungspolitische Erklärung“ für die Städteregion Ruhr formuliert.

Die Wohnungspolitische Erklärung ist Bestandteil und Ergebnis des gemeinschaftlich von den Städten Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund entwickelten Masterplans Ruhr. Ihre Zielsetzung ist es, das gemeinsame Grundverständnis moderner kommunaler Wohnungspolitik in der Städteregion Ruhr zu formulieren und diese zukunftsweisend auszurichten. Damit trägt die Wohnungspolitische Erklärung zur weiteren Stärkung des Wohnstandortes Städteregion Ruhr bei.

„Wohnungspolitische Erklärung“ der Städteregion Ruhr

(1) Wohnen unterstützt Strukturwandel

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

(2) Stärke und Qualität in den Vordergrund

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

(3) Berücksichtigung aller Wohnungsteilmärkte notwendig

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

(4) Aktive Verwaltung fordern und fördern

Basis einer aktiven kommunalen Wohnungspolitik ist die genaue Kenntnis der Daten und Fakten des Wohnungsmarktes (kontinuierliche Wohnungsmarktbeobachtung).

Eine starke kommunale Wohnungspolitik bedarf eines guten organisatorischen Unterbaus in der Kommunalverwaltung. Die Kommunen wollen und müssen zukünftig stärker als bisher die Rolle einer aktivierenden Verwaltung einnehmen und sich mehr als Moderator wohnungspolitischer Entwicklungen definieren („Wohnungspolitik ohne Geld“). Im Rahmen dieses Prozesses zur Verbesserung der Handlungsfähigkeit sind insbesondere die Förderung der Partizipation (Bürgerschaft) sowie der Kooperation (Wohnungsunternehmen, Verbände, Initiativen etc.) zu berücksichtigen.

(5) Netzwerk Wohnen stärkt Stadtentwicklung

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

(6) Regionale Kooperation ausbauen und fördern

Das Wohnen ist verstärkt im regionalen Kontext zu betrachten und als Baustein einer gemeinsamen

Abb. 16: Ziele und Entwicklungsaspekte der Wohnungspolitik in der Städteregion Ruhr (Entwurf)

Ziele	Entwicklungsaspekte
Stärkung Wohnstandort Metropole Ruhr	Gleichrangige Betrachtung aller Teilmärkte hinsichtlich ihrer Weiterentwicklung
	Weiterentwicklung der Teilmärkte in Richtung Qualität (Bestand und Neubau)
	Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt
	Entwicklung von ausreichend Wohnbauflächen (Wohnortnähe)
	Unterstützung der Eigentumsbildung (Bestand und Neubau)
	Aufrechterhaltung der sozialen Wohnungspolitik
Förderung der Qualitäten des Wohnens in der Städteregion Ruhr	Sicherstellung von Wohnraumangeboten zur Wohnraumversorgung aller Bevölkerungsgruppen
	Stärken des Wohnens stärken sowie Erhalt und Herausstellung der besonderen Qualitäten des Wohnens in der Städteregion
	Schaffung neuer Wohnqualitäten und Ausbau der Nutzungs- und Gestaltqualitäten
	Erhalt und Sicherung der vorhandenen Zentrenstrukturen
	Anreize zur Umsetzung weiterer Modernisierungen (z.B. neue Techniken, Komforterrhöhung) zur Aufwertung der Bestände (wo dies erforderlich ist)
	Förderung innovativer und attraktiver Architektur; Pflege der Architekturtradition
Interpretation und Moderation des Demographischen Wandels	Weitere Verbesserung der Wohnquartiere und des unmittelbaren Wohnumfeldes durch die Entwicklung entsprechender Maßnahmen unter Einbeziehung aller Partner (z.B. Bevölkerung, Wohnungsunternehmen)
	Strukturelle Bevölkerungsentwicklung: Integrationsaufgaben gewinnen an Bedeutung - fördernde Rahmenbedingungen für die Integration schaffen; Förderung der Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen
	Strukturelle Bevölkerungsentwicklung: Berücksichtigung der älter werdenden Gesellschaft und deren Ansprüche in der Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik
	Gezielte Steuerung der (Nah-)Wanderungen und damit verbunden der Bevölkerungsentwicklung durch wohnungspolitische Maßnahmen
	Demographischer Wandel als Chance: Städte noch attraktiver machen (Lebensqualität, Urbanität, Freiraum etc. stärken)
Unterstützung des Strukturwandels	Begleitung und Unterstützung Stadtumbau-West: Abriss mittlerweile kein Tabu - jedoch keine Flächensanierungen
	Reaktivierung von Brachflächen für das Wohnen
	Erschließung und Nutzung neuer Potenziale für das Wohnen
Kommunale Wohnungspolitik stärken	Unterstützung der Bauwirtschaft und damit der Gesamtkonjunktur durch einen starken Wohnungsmarkt
	Guter organisatorischer Unterbau in der Verwaltung für eine starke kommunale Wohnungspolitik
	Aktivierende Verwaltung: Kommune als Moderator wohnungspolitischer Entwicklungen (Verantwortung für gesamtträumliche Entwicklungen)
	Förderung der Partizipation (Bürgerschaft) und der Kooperation (Wohnungsunternehmen, Verbände, Initiativen etc.) durch die Kommune
	Kommunale Wohnungspolitik als ganzheitlicher und kooperativer Ansatz
Image des Wohnens in der Region verbessern	Kommunale Wohnungspolitik als wichtiger Baustein einer zukunftsweisenden Stadtentwicklung
	Entwicklung von kommunalen Handlungskonzepten zum Wohnen
	Versachlichung der Diskussion um Leerstände und die quantitative Dimension der Bevölkerungsentwicklung
	Qualitäten stärker in die Diskussion bringen: Es gibt viele (gute) Wohnungen in der gesamten Region; Auswahl auf allen Teilmärkten ist möglich; Mietpreise für qualitativ gute Wohnungen sind im regionalen Vergleich günstig
Regionale Kooperation forcieren	Öffentlichkeitsarbeit für das Wohnen in der Region: Wohnen bedarf einer verstärkten öffentlichen Präsenz und Beachtung; Auszeichnung „Best practice“; Ausstellung zum Thema Wohnen in der Städteregion Ruhr
	Entwicklung und Herausstellung eines regionalen (Wohn-)Architekturprofils in der Tradition der IBA, d.h. Eigenheiten und Stärken stärken, Qualitäten, Experimentierfeld Wohnen etc.; Maßnahmen definieren
	Wohnen als Baustein einer gemeinsamen regionalen Entwicklung
	Definition und Identitätsbildung der Region über das Wohnen
	Stärkung der kommunalen und regionalen Handlungs- und Interaktionsfähigkeit
	Schaffung einer gemeinsamen Datengrundlage und Aufbau einer regional abgestimmten Wohnungsmarktbeobachtung
	Abstimmung der lokalen Handlungskonzepte und Entwicklung zu einem regionalen Konzept

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

(7) Agenda der kommunalen Wohnungspolitik in der Städtereion Ruhr

Die Städte Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund sind sich darin einig

- die kommunale Wohnungspolitik auch in Zukunft als ganzheitlichen, integrativen und kooperativen Ansatz weiter zu verfolgen und entsprechend der fachlich-inhaltlichen Aussagen der Wohnungspolitischen Erklärung fortzusetzen.
- kommunale Handlungskonzepte zum Wohnen zu entwickeln und diese untereinander und mit den zahlreichen Kooperationspartnern abzustimmen.

- die kommunalen Verwaltungs- und Organisationsstrukturen zur Verbesserung der Handlungs- und Interaktionsfähigkeit zu überprüfen und weiter zu optimieren.
- noch stärker miteinander zu kooperieren, was vor allem die Fortsetzung des fachlichen Austauschs (Fachgespräche „Kommunale Wohnungspolitik“) und insbesondere den Aufbau einer (gemeinsamen) regionalen Wohnungsmarktbeobachtung beinhaltet.
- die kommunalen Wohnungsunternehmen zu erhalten, um damit auch zukünftig Einfluss auf Prozesse in den Bereichen Stadtentwicklung und Wohnen nehmen zu können.
- Großverkäufe von Wohnraum mit der gebotenen Aufmerksamkeit zu begleiten und dabei die Interessen einer sozial- und stadtverträglichen Gesamtentwicklung zu verfolgen.
- zukünftig verstärkt eine gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zum Wohnen (in der Region) zu organisieren (Image-Verbesserung, Investorenansprache, thematische Ausstellungen, regionale Auszeichnung für „best practice“ etc.).
- durch weiteren Bürokratieabbau (z. B. Beschleunigungen bei den Baugenehmigungen) und eine weitere Verbesserung der Beratungsleistungen für Bauwillige das Wohnen in der Region zu stärken.

Kapitel 3

Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung

3.1 Strukturwandel schafft Chancen

Wesentlich bedingt durch die Aufgabe ehemaliger Standorte der Montanindustrie hat sich in den meisten Städten der Metropole Ruhr seit den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ein massiver Strukturwandel vollzogen, der bis heute anhält und auch in Zukunft noch zu verzeichnen sein wird. Die brach gefallenen Flächen mit den zum Teil gigantischen Ausmaßen eines ganzen Stadtteils haben den einzelnen Städten einmalige Chancen für eine zukunftsorientierte, richtungweisende und nachhaltige Stadtentwicklung geboten. Bei diesen großflächigen Umnutzungen sind neue Wohngebiete, manchmal ganze Stadtteile, Gewerbe- oder Dienstleistungsparks, Einkaufszentren sowie Freizeit- und Erholungsgebiete neu entstanden; als „Früchte“ dieser Entwicklung sind beispielsweise die Opel-Werke in Bochum, das Rhein-Ruhr-Zentrum in Mülheim an der Ruhr, die Neue Mitte in

Oberhausen, aber auch der Landschaftspark Nord in Duisburg oder das Weltkulturerbe Zeche Zollverein in Essen zu nennen.

Fanden diese Umnutzungsprozesse bis etwa 1990 noch quasi in Eigenregie der einzelnen Kommunen statt, so wurde im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emscher Park (IBA), in Abkehr von dem bis dahin vorherrschenden kommunalen Kirchturmdenken, eine interkommunale Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Projekten initiiert. Zwischen den Jahren 1989 und 1999 ist es so gelungen, zahlreiche Projekte auf den Weg zu bringen. Durch die Definition von Qualitätsstandards für IBA-Projekte erhielten die Planungen zudem ein „Gütesiegel“. Die IBA hat in der Städteregion einen wichtigen Beitrag zur zukunftsweisenden Stadtentwicklung erbracht. Zusätzlich zur Erfüllung der IBA-Qualitätsstandards weisen sich zahlreiche der Projekte durch eine enge Verknüpfung mit

der Geschichte der Orte aus und tragen zur Ausbildung eines regionalen Architekturprofils bei.

So wie der Prozess der Umnutzung großer Flächen schon lange vor der IBA begonnen hat, so ist dieser mit dem erfolgreichen Abschluss der IBA nicht beendet, sondern stellt sich als eine auch zukünftig fortwährende Entwicklung dar. Dabei zeigt es sich, dass die heute in der Städteregion anstehenden städtebaulichen Projekte von besonderer Bedeutung denen der IBA-Zeit in keiner Weise nachstehen. Es gilt jedoch, ihre besondere Wichtigkeit für die städtebauliche Entwicklung der Region stärker nach außen zu tragen.

3.2 Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung in der Städteregion Ruhr

Für den Masterplan Ruhr haben die beteiligten Städte ihre gegenwärtig wichtigsten städtebaulichen Projekte beschrieben und deren außergewöhnliche Bedeutung für die künftige Entwicklung der Region erläutert:

- Duisburg: RheinPark
- Oberhausen: O.VISION Zukunftspark
- Mülheim an der Ruhr: ruhrbania und Interkommunaler Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim
- Essen: Krupp-Gürtel und Masterplan Freiraum schafft Stadtraum
- Gelsenkirchen: Stadtquartier „Graf Bismarck“ und „Arena Park“
- Herne: Akademie Mont Cenis
- Bochum: Innenstadt West
- Dortmund: PHOENIX

Einige der im Kontext dieses interkommunalen Projektes Masterplan Ruhr vorgestellten aktuellen städtebaulichen Projekte von besonderer Bedeutung sind auf IBA-Konzepte zurückzuführen (z. B. Akademie Mont Cenis in Herne oder Innenstadt West in Bochum).



Innenhafen Duisburg

Duisburg: RheinPark

Dem Wasser verdankt die einstige Hansestadt Duisburg im 19. und 20. Jahrhundert den Aufstieg zum bedeutenden Handels- und Industriestandort. Dass Duisburg – sieht man mal von den Stadtstaaten ab – die wasserreichste Großstadt Deutschlands ist, ist inzwischen auch im Stadtbild ablesbar. Mit dem strukturellen Wandel und dem Rückzug der Montanindustrie aus der Fläche ergab sich die Chance, Duisburg zurück an Rhein, Ruhr, Hafenbecken und Seen zu bringen und die Lage am Wasser als Qualitätsmaßstab für hochwertiges Wohnen, Arbeiten und Freizeit zu setzen.

Nach der erfolgreichen Entwicklung und fast vollständigen Vermarktung des international beachteten Duisburger Innenhafens richtet sich nun der Fokus der Stadtentwicklung auf eine ca. 60 ha umfassende Fläche zwischen dem Rhein im Westen, dem Kultushafen im Süden, der Brücke der Solidarität im Norden und dem Gründerzeitstadtteil-Hochfeld im Osten. Die Entstehung eines neuen Stadtquartiers in dieser exponierten Lage wird durch die innerstädtische Produktionsverlagerung eines Metall verarbeitenden Unternehmens ermöglicht. Ca. 38 ha Frei- und Erschließungsfläche sind

bereits frei gezogen und befinden sich weitgehend im Besitz der Stadt Duisburg. Die zeitnahe Entwicklung dieser Freiflächen bis Mitte 2008 soll ein attraktives Umfeld für private Investitionen schaffen. Weitere ca. 22 ha derzeit noch betriebsnotwendiger Flächen stehen mittelfristig für die bauliche Entwicklung zur Verfügung.

In einer 1. Entwicklungsstufe wird zunächst bis Mitte 2008 eine Parkanlage mit Uferpromenade ausgebaut. Diese soll als „weicher“ Standortfaktor die Initialzündung für privates



RheinPark Duisburg – 1. Bauabschnitt



Simulation RheinPark

Investitionsengagement des ca. 21 ha großen Büro- und Wohnbereiches werden. Auf der Grundlage des Siegerentwurfs eines im Jahre 2004 europaweit ausgeschriebenen Planungswettbewerbs, den das Landschaftsarchitekturbüro Atelier Loidl in Arbeitsgemeinschaft mit den Stadtplanern TOPOS, Berlin für sich entscheiden konnte, wird ab 2006 mit der Umgestaltung von Flächen begonnen: Am Rhein entsteht eine lebendige Uferpromenade mit einem strandartigen Uferbalkon. Großzügige Rheintreppen führen zu einem steinernen Bereich am Fluss. Hier legen große und kleine Ausflugsschiffe an. Einige herausragende Solitärgebäude setzen an zentralen Punkten des Ufers besondere Akzente. Sie bieten Raum für Gastronomie, für Kultur- und Sportangebote. Zwischen der geplanten neuen Bebauung und der Rheinpromenade erleben die Besucher des „RheinParks“ einen weiten, mit Wiesenflächen modellierten ruhigen Bereich. Flächen für vielfältige

Freizeitsportarten werden innerhalb der Mauern der aus der Zeit der Montannutzung der Flächen erhaltenen alten Erzbunker angeordnet.

Die attraktive Parkanlage wird hervorragende Rahmenbedingungen für die Entwicklung und Vermarktung der auf Flächen von insgesamt 21 ha geplanten Immobilien schaffen. Von diesen stehen bereits 3,5 ha in der ersten Entwicklungsstufe zur Vermarktung zur Verfügung. Vorgesehen ist eine an gehobenen Ansprüchen orientierte multifunktionale Nutzung: Der „RheinPark“ als moderner und zukunftsweisender Wohn-, Freizeit-, Dienstleistungs- und Technologiepark an Deutschlands größtem Fluss. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Nutzung wird der Fokus insbesondere auf den Duisburger Kompetenzfeldern Material- und Werkstofftechnologie, Umwelt- und Energietechnologie sowie der E-Logistik liegen.

Über ein Netz von Grünflächen wird die Duisburger Innenstadt mit dem Standort „RheinPark“ verbunden werden. Die Grundlage hierfür bildet die langfristige Zielplanung „Grüner Ring“ als Leitbild der Stadtentwicklung. Mit der schrittweisen Realisierung dieses Konzeptes wird die Wohn- und Umweltqualität des Bereiches zwischen der City und dem „RheinPark“ nachhaltig verbessert werden. Diese Planung ist eingebunden in das Konzept für den überregionalen „Masterplan Emscher Landschaftspark 2010“.

Mit dem „RheinPark“ wird der Rhein in Hochfeld endlich wieder für die Menschen erlebbar. Weite und Wasser zum Greifen nah! Wenn die Bürger ihren Verwandten, Freunden und Gästen im Sommer 2008 voller Stolz ihre Heimatstadt „Duisburg am Rhein“ präsentieren, hat das Projekt seine Zielsetzung erreicht.

O b e r h a u s e n : O . V I S I O N Z u k u n f t s p a r k

Ein Infrastrukturprojekt zur Entwicklung eines Zukunftsstandortes

In der Neuen Mitte Oberhausen ist mit dem O.VISION Zukunftspark in der Metropole Ruhr ein einzigartiger „Marktplatz“ rund um Gesundheit und Wellness geplant; eine Business-, Konsum- und Erlebniswelt, die mit ihrer Stadtlandschaft Maßstäbe für eine neue Urbanität des 21. Jahrhunderts setzt.

Rund 7000 Arbeitsplätze werden im 60 ha großen O.VISION Zukunftspark, weitere in der Metropole Ruhr und im übrigen Nordrhein-Westfalen geschaffen. Somit wird diese Region

um einen innovativen Kristallisationspunkt für die wissens- und dienstleistungsbasierte Volkswirtschaft bereichert.

Der O.VISION Zukunftspark besteht aus der Infrastruktur O.VISION Erlebniswelt Gesundheit – EWG – mit der Ausstellung „Mensch und Gesundheit“ und dem vermarktbareren O.VISION Gewerbepark.

Mit der O.VISION Erlebniswelt Gesundheit entsteht eine Infrastruktur, die gesellschafts- und wirtschaftspolitisch wichtige Bildungsziele in der Gesundheitsbildung und der technisch-naturwissenschaftlichen Bildung realisiert.

Mit und durch die Realisierung dieser Bildungsziele wird in dem O.VISION Gewerbepark, der um die beantragte Infrastruktur herum in einer zukunftsweisenden Stadtlandschaft insgesamt 36 ha Nettobaufläche für Gewerbe und untergeordnet Wohnen bietet, ein wirtschaftlicher Entwicklungsprozess in Gang gesetzt, der eine zukunftsfähige lokale Wirtschaftsstruktur schafft. Der O.VISION Zukunftspark wird die Entwicklung einer attraktiven Infrastruktur – O.VISION Erlebniswelt Gesundheit – mit der Entwicklung eines nachfrageorientierten Marktes für endverbraucherorientierte Güter und Dienstleistungen der Gesundheit – Gewerbepark – miteinander verknüpfen.



3-D-Modell O.VISION Zukunftspark

Die O.VISION Erlebniswelt Gesundheit, der Nukleus des O.VISION Zukunftsparkes, besteht aus drei Komponenten:

1. dem Gläsernen Menschen in einer eigens dafür entworfenen „organischen„ Architektur mit der Ausstellung zum Thema „Mensch und Gesundheit“,
2. dem Stahlwerk, das auf seine Funktion als Landmarke mit einer beeindruckenden, das Gelände prägenden, offenen Stahlträgerkonstruktion konzentriert wird,
3. der Parklandschaft als Basisinfrastruktur, die die Verbindung zwischen Stahlwerk und Gläsernem Menschen und dem Gewerbepark bildet.

Zu einem späteren Zeitpunkt soll noch ein Transportsystem („Shuttle“) vom hochfrequentierten CentrO zum Stahlwerk hinzukommen.

Die Parklandschaft mit der inneren Erschließung, großzügigen Grün- und Wasseranlagen und hochwertig ausgestatteten Promenaden und Plätzen bietet hohe Aufenthaltsqualität und ist Bindeglied zwischen dem „Regionalen Grünzug B“ und der Neuen Mitte Oberhausen. Hinzu kommen Erholungs- und Veranstaltungszonen, Aktionsflächen und gestaltete öffentliche Außenflächen.

Die Parklandschaft stellt die Basisinfrastruktur für die weiteren Module des O.VISION Zukunftsparkes – O.VISION Gewerbepark sowie den Elementen Stahlwerk und Gläserner Mensch der O.VISION Erlebniswelt Gesundheit – dar. Es wird eine Atmosphäre geschaffen, die zu kreativen und innovativen Prozessen beiträgt. Das Gesamtgelände wird als gestalteter Park mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten konzipiert.

Um den Gläsernen Menschen, das Stahlwerk und die Parklandschaft herum soll in Form einer modernen, zukunftsweisenden



Ansicht Promenade

Stadtlandschaft der kommerzielle O.VISION Gewerbepark von privaten Investoren errichtet werden. Gläserner Mensch und Stahlwerk ergeben zusammen mit der Stadtlandschaft ein Landmarken-Ensemble von überregionaler Bedeutung.

Die Erreichbarkeit des O.VISION Zukunftsparkes wird durch die Einbindung in das regionale öffentliche Verkehrssystem und eine kurze Anbindung an das Autobahnnetz gesichert. Der öffentliche Personennahverkehr verbindet O.VISION direkt mit den Hauptbahnhöfen der Städte Essen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen und mit dem Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn. Zudem verbindet er O.VISION mit dem CentrO. Diese Verbindung soll später durch den „Shuttle“ ergänzt und optimiert werden.

Der Gläserne Mensch und das Stahlwerk bilden als städtebauliches Ensemble den Kern von O.VISION. In ihnen werden die Ausstellungen angesiedelt. Im Stahlwerk befinden sich auch

die Haltestellen für den öffentlichen Nahverkehr und den „Shuttle“ sowie der Eingangsbereich für den Themenpark mit dem Auftakt für die Ausstellung „Mensch und Gesundheit“. Das Stahlwerk wird durch ein inszeniertes Verbindungsbauteil mit dem Gläsernen Menschen verbunden.

Der Gläserne Mensch ist ein außergewöhnlicher, organisch geformter Neubau, der die Ausstellung zum Thema Mensch und Gesundheit und ein gastronomisches Angebot enthält. Gegenüber dem Stahlwerk bildet der Gläserne Mensch in einer humanoid interpretierbaren Form einen Gegenpol.

Für die Realisierung des Projektes O.VISION Erlebniswelt Gesundheit sind EU- und nationale Fördermittel beantragt worden, eine Bewilligung wird voraussichtlich Anfang 2006 erfolgen.

Mülheim an der Ruhr: ruhrbania und Interkommunaler Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim

Zukunftsprojekt ruhrbania

Der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr hat am 10.07.2003 die Entwicklung und Umsetzung des Strategieprojektes ruhrbania beschlossen. Kernprojekt von ruhrbania ist das Stadtentwicklungsprojekt Ruhrpromenade, für das in gleicher Sitzung der Beschluss zur Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs sowie der hierzu notwendigen Veränderungen der Verkehrskonzeption Innenstadt gefasst wurde.

Innerhalb von ruhrbania bildet die Innenstadtentwicklung einen wesentlichen Schwerpunkt. Mit ihrer Nähe zur Ruhr hat Mülheims Innenstadt eine Lagegunst, die es in der Ruhrregion kein zweites Mal gibt. In der Vergangenheit wurde dieser Vorteil jedoch nicht ausgeschöpft, stattdessen entstanden Barrieren unterschiedlichster Art zum Ruhrufer. Ein Zugang von der Innenstadt zum Fluss sowie die Nutzbarmachung dieser hervorragenden Uferlage wurden somit verhindert. Durch den

Beschluss, die Ruhrstraße zukünftig für den Durchgangsverkehr aufzugeben sowie die nicht historischen Teile des Rathauses, die Stadtbibliothek und die Ostruhanlagen zur Disposition zu stellen, sollen entscheidende Entwicklungsimpulse und Entwicklungsflächen geschaffen werden.

Die Ruhr ist aus der Mülheimer Innenstadt fast völlig verdrängt. Gebäude, die vierspurige Ruhrstraße sowie ein schmaler Park und wilde Sträucher versperren den Blick aufs Wasser. Um den gesamten Innenstadtbereich wieder attraktiver werden zu lassen, besann sich die Stadtspitze auf die besondere Lage der City und startete unter dem Motto „Ruhrpromenade – Stadt ans Wasser“ einen städtebaulichen Architekturwettbewerb, an dem sich 24 Architekturbüros beteiligten.

Der Siegerentwurf stammt von dem Düsseldorfer Architekturbüro RKW – Rohde Kellermann Wawrowsky in Gemeinschaft mit dem Landschaftsarchitekten GTL Gnüchtel-Triebswetter. Er überzeugte die Jury vor allem durch seine gelungene Verknüpfung von Innenstadt und Ruhrpromenade.

Der Entwurf setzt konsequent auf die Schaffung von urbanem, sprich städtischem Charakter, der Menschen und Leben an die Ruhr und in das neue Quartier bringt: Restaurants und Cafés mit Blick aufs Wasser, eine 30 m breite Promenade, die zum Flanieren einlädt, sowie eine Mischung aus Wohn- und Bürogebäuden. Die Schaffung eines kleinen Hafenbeckens soll maritimes Flair verbreiten. Auch die Vorlandbrücke einer stillgelegten Bahntrasse wurde in das Konzept integriert. Um die Geschäfte der Innenstadt zu stärken, soll jedoch kein neuer Einzelhandel entstehen.

Zur Umsetzung des Siegerkonzeptes wurde ein Bebauungsplan eingeleitet, und die künftige Flächenvermarktung wird vorbereitet. Die Erschließungsbauarbeiten werden noch in 2005 beginnen.



Ansicht ruhrbania – Ruhrpromenade mit Hafenbecken

Interkommunaler Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim

Die Räte der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr haben in einem Grundsatzbeschluss im Jahre 2003 die Entwicklung eines „Interkommunalen Büroparks am Flughafen Essen/Mülheim“ beschlossen und damit erstmalig ein Gewerbeflächen-Kooperationsprojekt zwischen zwei Großstädten initiiert.

Auf einem ca. 7 ha großen Areal des Flughafengeländes, das in unmittelbarer Nähe zu einer Anschlussstelle der Autobahn A 52 gelegen ist, sollen auf Mülheimer Stadtgebiet an der Essener Stadtgrenze Bürogebäude für innovative Technologie- und Dienstleistungsbranchen mit internationaler Ausstrahlung entstehen. Mit der angestrebten hochwertigen Architektur sollen insbesondere neuansiedlungswillige Firmen, die für ihre internationalen Bürohandelsbeziehungen die gute verkehrliche Erschließung des Standortes wie auch die Nähe des internationalen Flughafens Düsseldorf zu schätzen wissen, angesprochen werden. Die Entwicklung dieses Büro- und Gewerbeparks mit seiner einzigartigen Lage in der Region soll die Perspektiven und Chancen in der und für die Region stärken und weiterentwickeln. Aufgrund der gewünschten zukunftsorientierten Strukturpolitik und offenen Wirtschaftsförderung gehören Einzelhandelsnutzungen ebenso wie flächenintensive Logistikbranchen nicht zu den anvisierten Zielgruppen.

Im Spätsommer 2004 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben mit der Zielsetzung, für die weiteren städtebaulichen Überlegungen ein strukturelles Grundsatzkonzept unter dem Leitbild eines zukunftsorientierten und ökologisch vorbildlichen Städtebaus zu entwickeln. Bei dem Konzept sind zudem flugsicherungstechnische Belange zu berücksichtigen, damit der Flugbetrieb auf dem Flughafengelände weiterhin ohne Beeinträchtigungen durchgeführt werden kann.



Luftperspektive Büro- und Gewerbepark am Flughafen Essen/Mülheim

Von den zwölf eingeladenen Architekturbüros haben elf ihre Entwürfe eingereicht. In der Preisgerichtssitzung am 20.05.2005 wurde der erste Preis eindeutig an das Stuttgarter Büro „Harris und Kurrle“ in Zusammenarbeit mit „Frank Jetter Landschaftsarchitektur“ vergeben. Der Entwurf zeichnet sich u.a. durch seine modulare Struktur aus, die eine voneinander unabhängige Realisierung einzelner Bauabschnitte ermöglicht.

Inzwischen wurde ein Bebauungsplanverfahren zur Umsetzung eines Konzeptes auf der Grundlage des Siegerentwurfes eingeleitet.

Essen: Krupp-Gürtel und Masterplan Freiraum schafft Stadtraum



Der Krupp-Gürtel mit seiner Größe von 230 Hektar in unmittelbarer Nähe zur City ist das aufregendste Zukunftsprojekt für Essen. Der Krupp-Gürtel befindet sich in zentraler Lage in Essen, auf einem Ring um den inneren Stadtkern. Dieser Ring ist geprägt von ehemaligen Industrieflächen, die in den vergangenen Jahrzehnten zu wichtigen Flächen für die Entwicklung der Stadt Essen geworden sind. Das zwischen der Innenstadt und dem Stadtteil Altendorf gelegene Areal der ehemaligen Kruppschen Gusstahlwerke stellt als Stadtentwicklungspotenzial einen sehr wichtigen Baustein im Rahmen der Stadterneuerung dar.

Die Notwendigkeit einer städtebaulichen Gesamtkonzeption mit einer schrittweisen Umsetzung ist Ausgangspunkt für die planerischen Überlegungen gewesen. Die Rahmenplanung des Krupp-Gürtels bildet die Grundlage für einen ökonomischen, sozialen, kulturellen und stadtökologischen Beitrag zur Gesamtentwicklung der Stadt Essen. Die Basis der städtebaulichen Rahmenplanung bilden die textlich formulierten Leitziele zusammen mit dem baulich-räumlichen Konzept und dem Struktur- und Nutzungskonzept.



Abbildung: 3-D-Grafik Krupp-Gürtel

Auf einer Fläche von rund 230 Hektar entstehen im Krupp-Gürtel urbane Räume für Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Kultur und Erholung; eine ausgewogene und lebendige Mischung für moderne Lebens- und Arbeitswelten inmitten eines bereits vorhandenen und intakten Umfelds.

Das Nutzungskonzept des Krupp-Gürtels berücksichtigt hierbei die Bedürfnisse und Potenziale der Nachbarschaften. So werden Anbindungen und Verknüpfungen aufgegriffen, Übergänge geschaffen und mit den Qualitäten des Krupp-Gürtels die umliegenden Quartiere gestärkt sowie gute Standorte zum Leben im Grünen geschaffen.

Der neue 22 Hektar große Krupp-Park stellt zusammen mit dem Krupp-Boulevard das Rückgrat des Krupp-Gürtels in Nord-Süd-Richtung. Auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenplans wurden erste Verfahren zur Änderung bzw. Neuaufstellung von Bauleitplänen durchgeführt.

Es ist vorgesehen, dass die Planungen für den gesamten Krupp-Gürtel schrittweise realisiert werden. Die Phasen der Realisierung umfassen den Zeitraum 2005 bis 2020/2030.

„Freiraum schafft Stadtraum“ – Masterplan für das neue Essen

Der Masterplan „Freiraum schafft Stadtraum“ schafft die Voraussetzung für eine neue Urbanität und für Wettbewerbsfähigkeit. Seine Hauptthese ist, die vorhandenen Grün- und sonstigen Freiflächenstrukturen in Essen zu verdeutlichen, zu vernetzen und zu instrumentalisieren. Die umfänglich vorhandenen Qualitäten der südlichen Stadtteile sollen an die Strukturen im Innenstadtbereich und an den Norden Essens angebunden werden. Die bereits bestehenden und z.T. kurz vor den ersten Schritten der Umsetzung stehenden Planungen im Umfeld der Emscher sowie zum Thema „Wasser in

der Stadt“ werden einbezogen und sind somit als integraler Bestandteil eines Gesamtkonzeptes zu verstehen.

Es werden neue Wege zum Wasser geschaffen, Wasser wird in die Stadt gebracht, Wohnen und Wasser werden verbunden. Wasser wird zu einem neuen Potenzial der Stadtentwicklung: Wohnen, Leben und Arbeiten am Wasser.

Die Umsetzung dieses Konzeptes soll viele Menschen mit einbeziehen. Die Bevölkerung soll die Planungsschritte Befreien, Belichten, Inszenieren und Projektieren begleiten. Beispielsweise soll das Befreien und Belichten der Bachläufe, durch öffentlichkeitswirksame Inszenierungen mit Kunst und Kultur die Aufmerksamkeit auf bisher Verborgenes lenken. So werden bereits vor der Realisierung „die Wege zum Wasser“ vorstellbar. Bilder vom neuen Essen werden entstehen und erzeugen Aufbruchstimmung. Diese Kraft wird die Umsetzung der Projekte beschleunigen.



Vernetzung der Grün-, Frei- und Wasserflächen

Gelsenkirchen: Stadtquartier Graf Bismarck und Arena Park

Stadtquartier Graf Bismarck

Die Fläche des ehemaligen Kraftwerkes der Zeche Graf Bismarck nebst Hafengebäuden hat im Rahmen der Entwicklung von Kompetenzstandorten für „zukunftsweisende Infrastrukturen“ in Gelsenkirchen entscheidende stadtentwicklungspolitische Bedeutung. Die Stadt Gelsenkirchen und die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) beabsichtigen, das rd. 80 ha große Gelände zu einem Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsstandort mit regionaler Bedeutung zu entwickeln. Mittels konsequenter Umsetzung solartechnischer Möglichkeiten soll ein solares Stadtquartier entstehen. Darüber hinaus ist das Projekt in besonderem Maße geeignet, in Verbindung mit den vor Ort tätigen Unternehmen den innovativen Umgang mit Abwasser zu demonstrieren. Die außerordentliche

Lagegunst des Areals wird maßgeblich durch eine bis 2006 neu gebaute Anschlussstelle an die Bundesautobahn A 42 beeinflusst.

Auf Basis eines städtebaulichen Entwurfes der Planergemeinschaft Zlonicky/Wachten (Dortmund/Aachen) wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen.

Die Fläche liegt unmittelbar am Rhein-Herne-Kanal, angrenzend befindet sich die ZOOM-Erlebniswelt, die Tierhaltung mit modernsten Präsentationsformen verknüpft. Die freizeitbezogene Aufwertung der angrenzenden Kanalzone im Kreuzungsbereich des Emscher Landschaftsparks mit dem regionalen Grünzug D wird eine erste Baustufe sein.



Luftbild Graf Bismarck



Modellsimulation Stadtquartier Graf Bismarck

„Arena Park“

Seit 2001 ist eine der modernsten multifunktionalen Hallen Europas, die „Veltins-Arena“, in Betrieb. Neben den Fußballspielen des FC Gelsenkirchen-Schalke 04 finden weitere Sportveranstaltungen sowie Konzerte, Kongresse und Versammlungen statt.

In unmittelbarer Nachbarschaft entstehen eine der modernsten Reha-Kliniken Deutschlands und ein 4-Sterne-Hotel. In Zusammenarbeit mit Schalke 04 ist nach der Fußballweltmeisterschaft 2006 die Entwicklung weiterer Flächenpotentiale in einer Größenordnung von bis zu 70 ha vorgesehen. Hier sollen Dienstleistungsbetriebe, vor allem aus den Bereichen Sport-, Freizeit- und Tourismus angesiedelt werden. Innerhalb einer Fahrtzeit von 1 Stunde können 13 Mio. Menschen den Arena Park erreichen.



Veltins-Arena und Arena Park (Modellsimulation)

Herne: Akademie Mont-Cenis

Hintergrund

Mit der Stilllegung der Zeche Mont-Cenis I/III im Jahre 1978 ging die über 100-jährige Bergbaugeschichte im Stadtteil Herne-Sodingen zu Ende und hinterließ nach dem Abriss eine große Brache im Zentrum des Ortskerns. Im Jahre 1993 erfolgte nach einer intensiven regionalen Diskussion um die weitere Entwicklung des Grundstücks die Zusage des Innenministeriums, auf Mont Cenis die Fortbildungsakademie des Landes Nordrhein-Westfalen zu errichten. Die folgende Planung war geprägt von der Motivation der IBA Emscher Park,

durch Kombination von Nutzungen und ungewöhnlichen Architekturkonzepten ein spektakuläres Zeichen der Modernität und des Strukturwandels in der Metropole Ruhr zu setzen. Das Land NRW hat mit der Akademie Mont Cenis einen vorbildlichen Beitrag zur Reaktivierung der Industriebranche erbracht und sich aktiv am Umgestaltungsprozess im Zentrum von Sodingen beteiligt.

Zur Entwicklung des 26 Hektar großen Areals wurden im Rahmen eines städtebaulichen Entwurfseminars die

Grundzüge eines integrierten städtebaulichen Gesamtkonzeptes mit den Bausteinen

- Neubau einer Fortbildungsakademie,
- Bau eines Stadtteilparks und Verknüpfung zu umgebenden Landschaftsteilen,
- Ergänzung der Wohnbebauung sowie
- Konzept einer neuen Ortsmitte für Sodingen

festgelegt. Den anschließenden internationalen Wettbewerb zur Akademie gewann die Architektengemeinschaft Jourda et Perraudin, Lyon, und Hegger (HHS), Kassel, mit dem Entwurf der Akademie und einem Stadtteilrathaus unter einer gemeinsamen Klimahülle. Die Akademie wurde von 1997 bis 1999 gebaut und war gleichzeitig der Start des Sanierungsprojektes.



Akademie Mont-Cenis mit Skulpturenpark von Herman Prigann

Akademie Mont-Cenis

Aus dem Wettbewerbsentwurf entwickelte sich im Laufe der Bearbeitung unter Einflussnahme der IBA Emscher Park ein Objekt, das durch seine Architektur Einfluss auf eine moderne Ausrichtung der Fortbildung nehmen sollte. Gleichzeitig wurden Energiekonzepte entwickelt, die das Objekt als Beitrag des Landes NRW zum Klimagipfel in Kyoto und der Expo 2000 bekannt machten. Eine gläserne Mikroklimahülle auf Holzträgerwerk mit den Ausmaßen 185 x 72 x 16 m umschließt dreigeschossige Gebäude, in denen neben den Schulungs- und Verwaltungsräumlichkeiten des Innenministeriums das dazugehörige Hotel mit Restaurant sowie ein Bürgerzentrum mit Bürgersaal, Bibliothek und Dienstleistungsbüros der Stadtverwaltung untergebracht sind.



Die Akademie bei Nacht

Stadtteilpark mit wichtigen Verbindungsfunktionen

Im Umfeld der Akademie sind 16 Hektar der ehemaligen Brache zu neuer Landschaft gestaltet. Wege und Grünschnitten schaffen Verbindungen zu benachbarten Landschaftsräumen und Parkanlagen. Ein Belvedere erlaubt einen völlig neuen Blick auf das Zentrum des Stadtteils und gibt den Blick in die Ferne frei. Die Akademie selbst wird von einem ellipsenförmig angelegten Akademiepark umgeben. In ihm befinden sich ein Skulpturenpark aus Fundamentresten von LandArt-Künstler Herman Prigann und eine Lichtinstallation („Oval-Lights“) von Mischa Kuball.

Energiepark Mont-Cenis

In die Mikroklimahülle der Akademie ist das weltweit größte gebäudeintegrierte Solarkraftwerk installiert. Eine Hochleistungsbatterie speichert den Solarstrom für Zeiten besonders hoher Stromnachfrage. Ein Blockheizkraftwerk nutzt das aus der stillgelegten Zeche austretende Grubengas zur Produktion von Strom und versorgt alle umliegenden Gebäude des Zentrums und ein nahe gelegenes Krankenhaus mit Wärme.

Wohnungsbau und neue Mitte

Über 300 Wohnungen im Einfamilien- und Geschosswohnungsbau, darunter auch zahlreiche Altenwohnungen, ein Seniorenpflege- und Begegnungszentrum und ein Kindergarten sind auf einer Fläche von etwa fünf Hektar im Umfeld der Akademie entstanden. Ergänzende Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen und ein neuer Marktplatz runden das Angebot im Zentrum des Stadtteils ab.

Nachdem die Akademie bereits mit der Schlussfeier der IBA 1999 in Betrieb genommen wurde, haben die Arbeiten im Umfeld mit der Einweihung des Marktplatzes im Herbst 2005 ihren Abschluss gefunden. Die Fortbildungseinrichtung holt jährlich rund 22.000 Übernachtungen nach Sodingen. Akademie und Energiepark sind täglich Ziel von in- und

ausländischen Besuchergruppen. Der Stadtteil Sodingen erhielt mit der Fertigstellung des Geschäftszentrum im Mai 2005 ein umfassendes Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, das von den Bürgern mit großer Zufriedenheit angenommen wird. Das Projekt Mont-Cenis mit Akademie und Sanierung hat rund 68 Mio. € gekostet. Seit dem Start in 1997 wurden bereits weitere rd. 70 Mio. € von privaten Investoren auf dem Gelände bzw. im direkten Umfeld investiert. Mit ihrem ungewöhnlichen Architekturkonzept stellt die Akademie Mont-Cenis sicherlich eines der spektakulärsten Zeichen der Modernität und des Strukturwandels in der Metropole Ruhr dar. Mont-Cenis ist zu einer guten Adresse geworden.



Ungewöhnliche Architektur unter der Klimahülle

Neue Räume, neue Chancen

Die Bochumer Innenstadt-West zählt zu den bedeutenden Zukunftsstandorten in der Metropole Ruhr. Dieser Standort im Zentrum des Ruhrgebiets besitzt eine hervorragende Verkehrserschließung und innenstadtnahe Lage. Mit ihm hat Bochum ein über 150 Jahre stahlindustriell geprägtes Gelände von 35 ha dicht am Stadtzentrum zurückerhalten.

Nachdem Ende der 1980er Jahre erste Teilflächen des Areals „Innenstadt-West“ freigesetzt und von Krupp veräußert wurden, eröffnete sich die einmalige Chance für die Stadt, diese Brachflächen für die Stadtentwicklung von Bochum zurückzugewinnen. Die prägenden Strukturen aus der Zeit der industriellen Nutzung sind bis heute in der Topographie und in einigen Bauten ablesbar, so vor allen Dingen an der

Jahrhunderthalle Bochum, die sich zu einer Ikone der Industriekultur entwickelt hat. Der städtebauliche Rahmenplan und der darin enthaltene Westpark bauen auf diesen historischen Strukturen auf und formen diese durch zeitgemäße Architektur weiter und markanter heraus.



Luftbildschrägaufnahme der Innenstadt West

Von der „Verbotenen Stadt“ zum modernen Stadtpark

Nach Abriss der meisten Industrieanlagen blieb eine terrassierte Landschaft mit beeindruckenden Industriebauten. Sie wurde zum Park über der Stadt. Wo Stahlwerk und Hochöfen standen spazieren Besucher über einen Panoramaweg, der mit zwei Brücken über „Schluchten“ hinweg führt, Ausblicke auf die Stadt und die Jahrhunderthalle Bochum in der Geländemitte bietet. Eingelagert in diesen postindustriellen Park sind die Zeugen der Industriegeschichte. Im Kontrast dazu stehen geometrische neue Architekturelemente wie Brücken, Treppen und Rampen und Stützmauern. Entstanden ist ein Park eigener Ästhetik, in dem die Geschichte in Schichten gelagert ist. Er ist öffentliche Vorleistung zur Inwertsetzung des Standortes und prägt ihn durch Kombination von urbaner Gartenkunst, industrieller Geschichte, moderner Architektur und avantgardistischer Kultur.

Die Jahrhunderthalle Bochum – eine Ikone der Industriekultur

Die Jahrhunderthalle Bochum ist Herzstück und Blickfang des sie umgebenden Westparks, herausragendes Zeugnis der Industriegeschichte und von adressenbildender Bedeutung. Mit ihrer beeindruckenden Größe und filigranen Stahlkonstruktion ist diese ehemalige Ausstellungshalle des Bochumer Vereins auf der Gewerbeausstellung 1902 in Düsseldorf faszinierende Kulisse und attraktiver Veranstaltungsort für Großereignisse. Die Halle stellt für Veranstaltungen, u.a. der Ruhrtriennale einen Aufführungsort nicht vergleichbaren und völlig neuen Typs dar, eine Montagehalle für Kunst, in der sich Industriekultur und Hochkultur begegnen.

Impulse für die weitere Entwicklung

Die Entwicklung des Standortes Innenstadt-West ist bei weitem noch nicht abgeschlossen. Weitere Ziele des Projektes sind es, auf dem nur wenige Gehminuten von der Bochumer Innenstadt entfernten Gelände einen hochwertigen Standort

für Dienstleistungen, Kultur, Freizeit und Wohnen zu entwickeln, der das Angebot der Bochumer Innenstadt ergänzt. Die einzelnen Bausteine des Konzeptes sind:

- die Jahrhunderthalle als Industriedenkmal und neues Kulturzentrum,
- der „Westpark“ als Stadtpark des 20. Jahrhunderts, mit dem auch neue Verbindungen zwischen bisher getrennten Stadtteilen hergestellt werden,
- neue, attraktive Standorte für Wohnen und Gewerbe an den Rändern und
- positive Impulse für die benachbarten Stadtbereiche im Hinblick auf eine städtebauliche und bauliche Aufwertung sowie eine Imageverbesserung.

Die Bochumer Innenstadt als urbaner Zukunftsstandort

Die Innenstadt als zentraler, attraktiver und urbanster Standort einer Stadt erfährt in Bochum in vielfältiger weiterer Hinsicht



Jahrenderthalle Bochum

eine Aufwertung. Diese städtebaulichen Qualitäten sollen dabei weiter entwickelt, bewahrt und stärker ins Bewusstsein gerückt werden.

Als zentrale Projekte für die Bochumer Innenstadt werden verfolgt:

- die Etablierung einer neuen „Empfangskultur“ in Bochum mit dem Projekt „Der Rote Teppich“ (Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes), dem Projekt „Lichttore“ (Illumination der Unterführungen des Gleisdreiecks als 16 „Stadtttore“) und der Neugestaltung der Radialstraßen rund um die Bochumer Innenstadt,
- die Neugestaltung der zentralen Innenstadtachsen mit dem Umbau des Boulevards und der Aufwertung der Kortumstraße und
- die Stärkung des BermudaBecks als tag- und nachtaktiver Bereich der Innenstadt im Rahmen einer Immobilien- und Standortgemeinschaft.



„Der Rote Teppich“

Dortmund: PHOENIX

Der Zukunftsstandort Phoenix verdeutlicht mit seinen über 200 ha Fläche anschaulich, wie die Verknüpfung zwischen Strukturwandel und Stadtentwicklung im neuen Dortmund gelingt. Der städtebauliche Entwurf für Phoenix-West vereint die umgebende Landschaft von Westfalenpark, neuem Emschertal und Rombergpark mit einem neuen „Landschaftskreuz“ im Norden der Fläche und definiert jene Entwicklungsflächen, die für den technologieorientierten Gewerbepark vorgesehen sind. Auf Phoenix-West sollen in den kommenden Jahren primär Unternehmen aus den Bereichen Mikrosystemtechnik, Informationstechnologie sowie Freizeit- und Kulturwirtschaft eine neue Adresse finden und mehr als 10.000 neue Arbeitsplätze schaffen.



Zukunftsstandort Phoenix in Dortmund-Hörde

Der Baubeginn der MST.factory im Herbst 2003 stellte den Startschuss für die weitere Entwicklung auf Phoenix-West dar. Noch bevor die MST.factory im Frühjahr 2005 fertig gestellt wurde, war sie bereits vollständig von Unternehmen dieser aufstrebenden Branche ausgebucht, so dass bereits die Entwicklung weiterer Flächen für die Mikrosystemtechnik in Angriff genommen wurde. Diese positive Entwicklung unterstreicht deutlich den Stellenwert Dortmunds als ein europäisches Zentrum der Mikrosystemtechnik.

Die beiden Hochöfen auf Phoenix-West stellen Landmarken für die gesamte Stadt dar. Im März 2004 fand ein internationaler Workshop statt, um Ideen für die zukünftige Nutzung



MST.factory

der Zeitzeugen Dortmunder Montanvergangenheit zu entwickeln. Die Groß- und Einzigartigkeit des Standortes wird über kreative Events bekannt gemacht. Eine wirtschaftliche (Teil-) Nutzung der Hochofenanlagen ist angestrebt und erste Ideen aus dem Bereich einer Büronutzung liegen bereits vor.

Mit Phoenix ist aber auch der Gewinn von Natur und Landschaft eng verbunden. So liegt der Zukunftsstandort inmitten des Emscher Landschaftsparks, der sich u.a. durch die renaturierte Emscher sowie den geplanten Phoenix-See auszeichnet. Der Phoenix-See findet gegenwärtig Realisierung auf dem rund 96 ha großen Gelände der ehemaligen Hermannshütte. Die gesamte Gewässerlandschaft verfügt über ca. 37 ha (See ca. 24 ha) und bietet genügend Raum für unterschiedliche ökologische Anforderungen.

Die Flächen rund um den See werden ab etwa 2008 für attraktives Wohnen am Wasser entwickelt. Es wird davon ausgegangen, dass auf diesem einmaligen Standort ca. 900 Wohneinheiten, überwiegend Ein- und Zweifamilienhäuser aber auch hochwertiger Geschosswohnungsbau, realisiert werden können. Primär im Bereich des Übergangs zum

Stadtteilzentrum von Hörde wird es zudem neue Standorte für Büronutzungen und Dienstleistungsbetriebe sowie freizeitorientierte Nutzungen geben.

Die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit dem Standort Phoenix ist ausgesprochen hoch. Der Zukunftsstandort erfährt regen Zuspruch durch kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen, wie z. B. die Dortmunder Emscherwanderung. Im ehemaligen Reserveteillager, der heutigen Phoenix-Halle, finden regelmäßig Ausstellungen und Veranstaltungen statt. In den Sommermonaten gibt es beispielsweise Open Air Kino vor der Hochofenkulisse. Aber auch Künstlerinnen und Künstler nehmen sich des Themas „Zukunft Phoenix“ an, ebenso wie die Dortmunder Schulen, die Fachhochschule und die Universität.

Der Zukunftsstandort Phoenix ist ein städtebauliches Großprojekt von internationalem Rang. Phoenix ist für Dortmund Teil der historischen Chance, auf dem langen Weg des Strukturwandels einen großen Schritt zu machen. Darüber hinaus findet eine breite gesellschaftliche Auseinandersetzung mit der Zukunft der Stadt statt, die mit Phoenix ein identitätsstiftendes Merkmal erhält.



Lebensqualität am Phoenix-See



Wohnen am Wasser



Hafenansicht

Resümee und Handlungsfelder

Die aufgezeigten Projekte stellen jeweils das für die städtebauliche Entwicklung der nächsten Jahre wichtigste städtebauliche Projekt der jeweiligen Stadt dar. Sie gehören zu den Impulsprojekten zur Stärkung der Wirtschaft und der Attraktivität der Region. Die Investitionssummen belegen den Wandel der Region und zeigen, dass hier viel bewegt wird. Die Region nutzt den Strukturwandel als Chance für die eigene Umgestaltung – sie nimmt ihre Zukunft in die eigenen Hände.

Die Vielfalt der besonderen städtebaulichen „Highlights“ zeigt die Bandbreite der Möglichkeiten für einen zukunftsorientierten Städtebau und die Realisierung innovativer Projekte, die der Strukturwandel eröffnet. Da die Städte heute nicht mehr in der Lage sind, wichtige Entwicklungsprojekte alleine zu

finanzieren, wird vielfach die Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft angestrebt. Die vorgestellten Projekte haben alle die Zugkraft und Attraktivität, das Interesse der Investoren für die Region zu wecken bzw. weiter zu stärken.

Bei der Projektentwicklung geht es auch darum, die jeweilige Standortgunst, die beispielsweise durch die Lage am Fluss oder einem anderen Gewässer, die Nähe zur Innenstadt, der landschaftlich attraktiven Umgebung oder der besonders verkehrsgünstigen Lage gegeben ist, zu nutzen und weiter zu entwickeln. Es gilt, die gegebenen „typischen“ lokalen/regionalen Strukturen und Besonderheiten herauszuarbeiten und zu fördern. Auch dadurch erlangen die Projekte eine Identität, die ihnen eine überregionale Ausstrahlungskraft verleiht.



Zeche Holland in Bochum

Mit der Wiedernutzung von vorher bereits genutzten Bauflächen zeigen die Projekte einen Weg zum flächenschonenden Umgang mit der Ressource Boden. Der Region ist bewusst, dass die zukünftige städtebauliche Entwicklung in erster Linie über das Recycling bereits genutzter Flächen erfolgen muss und sie zeigt, dass es geht. Der Freiraum ist zu schützen. Innenentwicklung hat in der dicht besiedelten Städteregion Ruhr Priorität vor einer Landschaft und Umwelt beanspruchenden Außenentwicklung.

Ebenso wichtig ist eine möglichst optimale Integration der Projekte in das vorhandene Geflecht aus Wohnen, Arbeiten und Freiraum. Bei keinem der Projekte handelt es sich um Entwicklungen auf der „Grünen Wiese“. Die Projekte sind einem Siedlungsschwerpunkt zuzuordnen bzw. Teil desselben. Ihre Anbindung sowohl an den Individualverkehr als auch an den öffentlichen Nahverkehr ist auch ohne einen neuen umfangreichen Bau von Infrastrukturen gewährleistet. Zu einem großen Teil öffnen sich für die Bürger mit den dargestellten Projekten bisherige „Tabuflächen“. Bereiche, die jahrzehntelang lediglich für die dort Arbeitenden zugänglich waren, werden nun auch von den Bewohnern der Städte „eingenommen“. Der Strukturwandel bedeutet neben allen Problemen auch den Gewinn von Raum und neuer Gestaltungsfreiheit. Die hier vorgestellten Projekte sind der richtige Weg, aus bisher meist industriell genutzten Lagen gute Adressen zu machen. So entstehen Synergieeffekte und ein Mehrwert.

Eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Projekte bildet die besondere Geschichte des jeweiligen Ortes. Unter Denkmalschutz gestellte Gebäude und Ensembles, aber auch sonstige charakteristische städtebauliche Strukturen und Qualitäten sind der Ausgangspunkt für weitere, bewahrende und gleichzeitig innovative Entwicklungen. Sie haben einen besonderen identitätsstiftenden Charakter.

Die städtebaulichen Projekte vereinen Wohnen, Arbeiten, Konsum, Freizeit, Unterhaltung, Erlebnis, Bildung und vieles mehr. Diese Form der integrierten Entwicklung hat sich bewährt. Insbesondere durch die Verknüpfung der Funktionen Wohnen und Arbeiten stellen sie ein wichtiges Mittel zur Behebung der strukturellen Defizite der Region dar. Die erfolgreichen Entwicklungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass tertiäre Nutzungen in einem attraktiven Umfeld in der Region sich einer hohen Nachfrage erfreuen. Arbeiten am Wasser oder im Park ist ein Qualitätsmerkmal, welches sich sehr gut vermarkten lässt. Als Beispiele hierfür sind u.a. der Innenhafen Duisburg, der Wissenschaftspark Gelsenkirchen, der Gewerbepark Holland in Bochum oder die Stadtkrone-Ost in Dortmund zu nennen.

Gleichfalls herrscht eine große Nachfrage nach Wohnraum in einem attraktiven, anspruchsvollen städtebaulichen Umfeld. Zumeist verfolgen die Städte mit den besonderen städtebaulichen Projekten auch das Ziel, ein hochwertiges Angebot unterschiedlicher Wohnformen zu schaffen. Gerade einkommensstarke Haushalte suchen in der Region nach neuen Wohnformen abseits des Einfamilienhauses und der Zeilenbebauung. Ziel ist es, für die Wohnwünsche dieser Bevölkerungsgruppe ein attraktives Wohnangebot bereitzuhalten und damit eine Abwanderung in andere Regionen zu verhindern. Die Städte betreiben damit eine aktive Einwohnerpolitik. Durch die Einbindung in die vorhandene Siedlungsstruktur erübrigt sich der Bau zusätzlicher Versorgungsinfrastruktur wie Kindergärten, Schulen und Geschäfte des Einzelhandels.



Stadtkrone-Ost in Dortmund



Gasometer Oberhausen

Um einen hohen Standard der Konzepte zu garantieren, werden verschiedenste Instrumente genutzt. So ist jedes der genannten Projekte durch einen oder mehrere Wettbewerbe begleitet worden. Die Beteiligung Externer am Planungsprozess sichert den für die weitere Entwicklung dringend notwendigen Blick über den Tellerrand und sorgt für eine gewisse Aufmerksamkeit bei den Investoren. Darüber hinaus haben sich weitere konkurrierende Verfahren als besonders erfolgreich herausgestellt. Aus mehreren Lösungsansätzen auszuwählen ist eine ökonomische und rationale Selbstverständlichkeit in allen Bereichen unseres Lebens. Bewährt haben sich in diesem Zusammenhang zudem Gutachten, Mehrfachbeauftragungen und Workshops.

Zur Etablierung und Umsetzung von städtebaulichen Qualitäten werden unterschiedliche Planungs- und Beteiligungsinstrumente in der Region erfolgreich eingesetzt. So ermöglichen Diskussionsforen einen öffentlichen Austausch über alle Fragen von Architektur und Planung, Gestaltungsbeiräte stehen für eine sorgfältige Abwägung aller Aspekte von Ästhetik und Qualität im Bau- und Planungssektor und mit

der Einführung völlig neuer Planungsinstrumente (wie z. B. Masterpläne) wird eine neue Prozessqualität in der räumlichen Planung definiert.

Eine breite und frühzeitige Beteiligung der Bürger hat bei allen Projekten die Identifizierung mit den Projekten gefördert. Durchweg betrachten die Bürger die Entwicklung dieser Stadträume als einen nicht nur notwendigen, sondern auch wichtigen und richtigen Schritt. So wie die Projekte der IBA werden auch die beschriebenen Projekte als besonderes Highlight der Stadt bzw. der Region wahrgenommen. Sie haben nicht nur eine lokale, sondern auch eine (über)regionale Ausstrahlung, welche die Region auch als touristisches Ziel immer attraktiver werden lässt.

Die städtebaulichen Projekte zeigen eindrucksvoll, wie sich die Städteregion Ruhr seit langem den Herausforderungen stellt. Sie hat dabei gelernt und einen reichen Erfahrungsschatz speziell in der interkommunalen Kooperation gesammelt. Dieses Wissen steht für den regionalen und überregionalen Austausch bereit.

Kapitel 4

Region am Wasser

4.1 Wasser in der Städteregion Ruhr

Die Wasserflächen in den acht Städten der Städteregion Ruhr umfassen mit rd. 4 700 ha knapp 4 % der Gesamtflächen dieser Städte (in ganz NRW: 2 %). Allerdings schwanken diese Flächenanteile in den einzelnen Städten erheblich. Während in Duisburg die Wasserflächen rd. 10 % des Stadtgebietes ausmachen, sind es in Bochum gerade einmal 1 %. Dennoch ist das Wasser eigentlich überall in der Nähe und wird auf vielfache Weise von den Menschen in der Region immer wieder aufgesucht.

In der historischen Entwicklung wurde dem Wasser aber vielerorts – und auch im Ruhrgebiet – ausschließlich meist nur eine „Funktion“ zugewiesen, während häufig die ästhetisch-gestalterische Integration der Gewässer in die Stadtlandschaft und den Städtebau nicht erfolgte bzw. nicht gelang. In ihrer

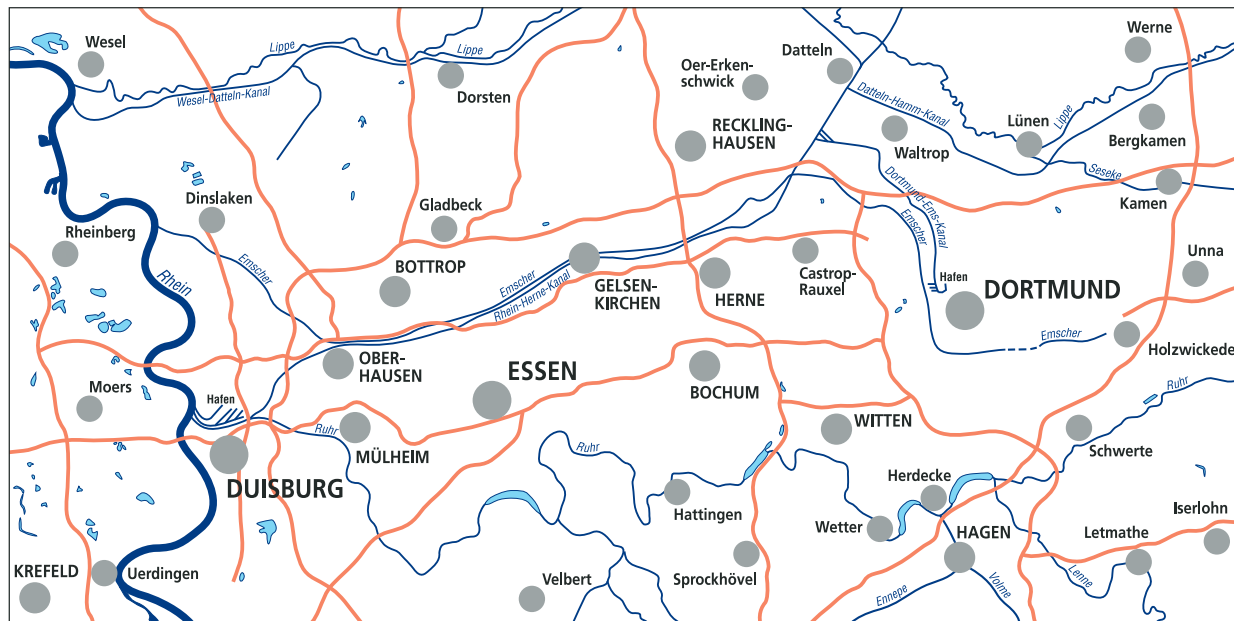
Gestaltung, Erreichbarkeit und Wahrnehmbarkeit wurden die Gewässer dadurch stark beeinflusst und konnten ihre Qualitäten und Potenziale meist kaum zur Geltung bringen. vielerorts waren diese Gewässer und ihre Ufer nicht erreichbar bzw. durchgängig erlebbar. Industrieareale bzw. -anlagen und deren Infrastruktur bestimmten vielfach das Erscheinungsbild entlang der Ufer.

Dennoch sind die vielen großen und kleinen Fließgewässer, die Seen, die zu Abwasserkanälen umfunktionierten ehemaligen Flussläufe und Bäche sowie die im Zuge der Industrialisierung gebauten Wasserstraßen in Form der Schifffahrtskanäle mit den Häfen vielerorts präsent.

Insbesondere auch die Schifffahrtskanäle und Häfen waren ursprünglich in ihrer Funktion und Wahrnehmung besonders

eng mit der Industrialisierung verbunden. Der Mitte der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts einsetzende ökonomische Strukturwandel – mit einer entsprechenden Bedeutungs- minderung dieser Wasserstraßen – hat dann aber auch neue Chancen und Potenziale eröffnet.

Die „Internationale Bauausstellung Emscher Park“ (IBA), der „Masterplan Emscher Landschaftspark 2010“, das Planwerk „emscher:zukunft“, die Projekte und Ideen der Initiative „Das Ruhrtal“, das Verbundprojekt „Fluss Stadt Land“ sowie das Verbund- und Kooperationsprojekt „Städteregion Ruhr“, aber auch eine ganze Reihe kommunaler und teilregionaler Projekte haben das Thema Wasser in der Städteregion in unterschiedlichster Form und Intensität aufgegriffen und fortentwickelt.



Karte der Region mit den Flüssen (einschließlich Emscher), Kanälen und Stauseen an der Ruhr



Vorderansicht des Planwerkes „Masterplan emscher:zukunft“



ruhrbania – Ruhrpromenade: Stadt am Wasser oder Wasser in der Stadt



Feuchtbiotop, Oberhausen-Altstaden

Viele daraus entstandene Projekte wurden bereits realisiert, weitere sind in der Umsetzung und wieder andere Ideen und Projektansätze befinden sich z.T. noch auf der Ebene von Visionen und müssen ihre Umsetzungsreife erst noch erlangen.

Diese vielfältigen, neuen Möglichkeiten, das Wasser in der Städteregion Ruhr wieder stärker erlebbar und nutzbar zu machen, haben vielerorts schon sehr deutlich zu einer Attraktivierung des Wohn- und Lebensumfeldes vieler Menschen beigetragen. Brachgefallene Flächen an bzw. in der Nähe der Gewässer boten und bieten je nach ihrer „Begabung“ weitere Potenziale für unterschiedlichste Nutzungen und Qualitäten.

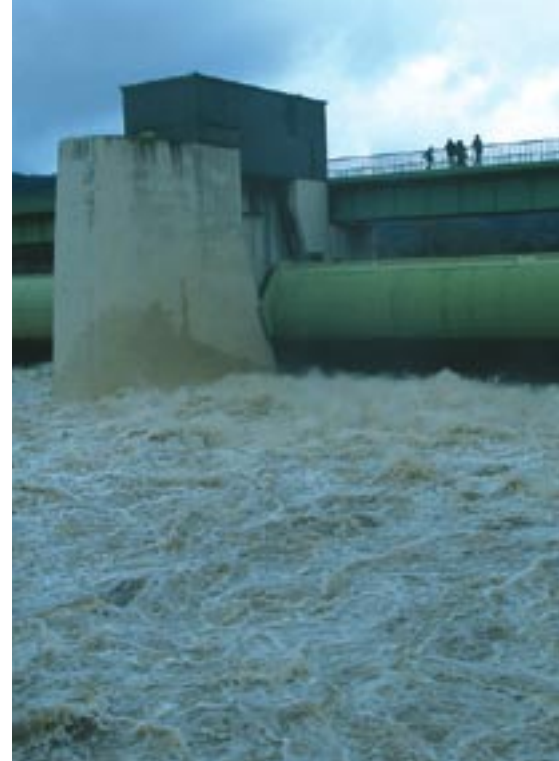
Dabei beeinflusst das Wasser die Menschen in ganz besonderer Weise. Es hat vielfältigen Einfluss auf seine Sinne, schafft überwiegend positive Stimmungen und erhöht bei vielen Menschen das Wohlbefinden. Nicht zuletzt auch aus diesen Gründen haben Menschen ihre Städte bevorzugt am Wasser gebaut bzw. wurde die Entwicklung von Städten durch die jeweilige Gewässersituation intensiv mit beeinflusst. Dieses ein Stück weit wieder zu entdecken und weiter zu entwickeln, findet sich eben bereits seit vielen Jahren in unterschiedlichster Form auch in den Entwicklungen und Planungsabsichten der Städte der Metropole Ruhr wieder.



Renaturierter Läppkes Mühlenbach, Essen



Künstliche Wasserfläche, Neue Mitte Oberhausen



Hochwasser, Essen-Werden



Spiegelung, Mülheim an der Ruhr

Das Wasser kann in unterschiedlichster Form wahrgenommen werden; das fließende Wasser der Ruhr oder des Rheins mit den temporären Hochwassersituationen, aber auch Niedrigwasserständen, die Altarme und Kolke mit einer vielfältigen Flora und Fauna, die renaturierten Bachläufe mit z.T. idyllischen Naturerlebnissen, das Schmutzwasser der Emscher und ihrer Zuläufe mit den inzwischen deutlich geringer gewordenen Geruchsbelästigungen, stehende Gewässer mit Spiegelungen der Umgebung und des Himmels, sowie künstlich angelegte Wasserflächen zur Attraktivierung und Gestaltung von Siedlungsbereichen bzw. als Teil des Städtebaus.

Viele dieser Wasserflächen sind linearer Struktur, sie gliedern die Städteregion, sie begleiten und leiten, sie stellen mancherorts auch Barrieren dar und trennen dabei Teilräume und Stadtteile voneinander. Die Überwindung derartiger Barrieren ist aber auch immer wieder Bestandteil vieler Konzeptansätze.

Rhein-Herne-Kanal, Oberhausen





4.2 Vielfalt des Wassers

Stadtteile am Wasser

Einerseits gibt es Städte, Stadtteile und Siedlungsbereiche, die bereits historisch am Wasser – insbesondere an den Flüssen – gelegen sind. In der Metropole Ruhr gibt es zahlreiche Orte – beispielsweise an der Ruhr – die durch eine solche Lage am Wasser gekennzeichnet sind.

Nicht immer sind und waren allerdings diese Städte mit ihren öffentlichen Räumen und den Wohnquartieren dem Fluss zugewandt. Insbesondere in den Zeiten der Industrialisierung lagen oftmals Betriebe, deren Produktionsanlagen und sonstigen Flächen unmittelbar an den Flussufern. Diese waren oftmals nicht begeh- bzw. erlebbar.

An den Kanälen, die überwiegend Ende des 19. bzw. Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut wurden, ist diese historische Verbundenheit mit den Gewässern noch wesentlich geringer ausgeprägt. Stadtteile und Siedlungsbereiche scheinen hier oft eher „zufällig“ am Kanal zu liegen.

In den letzten Jahren sind die Themen „Stadt am Fluss“, „Wohnen am Wasser“ bzw. die „Qualitäten und Chancen von Wasserlagen“ vielerorts zu einem zentralen Element einer zukünftigen Stadtentwicklung geworden. Hier gibt es nicht nur Beispiele aus dem In- und Ausland, auch viele Projekte und Planungskonzepte in der Metropole Ruhr haben diesen Ansatz zu einem zentralen Qualitätselement gemacht.

Stadtteil am Rhein-Herne-Kanal, Oberhausen-Borbeck

Städtebau und Wasser

Wasser spielt in vielen mittleren und großen städtebaulichen Projekten der Städte in der Region eine bedeutsame, wenn nicht z.T. sogar zentrale Rolle. Dabei sind nicht nur vorhandene Gewässer von Bedeutung, sondern es werden auch neue Seen und künstliche Gewässer im Rahmen dieser Projekte geplant und angelegt.

Es handelt sich dabei i.d.R. zwar nicht um regional bedeutsame neue Wasserflächen; sie sind aber für die Städte, die jeweiligen Stadtteile und deren Umfeld sowie die städtebaulichen Konzeptionen von herausragender Bedeutung; sie stimulieren die jeweiligen (Mikro-)Standorte, tragen erheblich dazu bei neue Qualitäten zu entwickeln und schaffen neue attraktive (Standort-)Adressen.

Wohnen am Wasser

Nutzbare, wassernahe Flächen – möglichst in (Fluss-)Ufernähe – sind nicht beliebig vermehrbare. Bei allen Überlegungen zur Inanspruchnahme müssen insbesondere auch die Fragen des Hochwasserschutzes bzw. die Funktion als Überschwemmungsgebiete von Anfang an mitbedacht werden.

Die Flutkatastrophen der letzten Jahre haben gezeigt, dass hier natürliche Grenzen gesetzt sind, die ernst genommen werden müssen. Dennoch gibt es in fußläufiger Entfernung zu den Gewässern und/oder aber mit Blick auf diese Gewässer immer noch Standorte, die z. B. für attraktive, neue Wohnstandorte genutzt werden können. Es gilt darüber hinaus aber auch die ökologischen Belange der Gewässer und der ufernahen Bereiche in die Abwägungen mit einzubeziehen.

Aber auch künstlich angelegte und in städtebauliche Konzeptionen integrierte neue Wasserflächen schaffen neue Qualitäten in der Stadtlandschaft Ruhrgebiet.



ruhrbania-Hafenbecken, Mülheim an der Ruhr



Dortmund-Hörde: Städtebauliches Konzept Phoenixsee



Kemnader Stausee, Bochum

Auch hinter dem Thema „Wohnen auf dem Wasser“ z. B. in Form von Hausbooten – mit der Möglichkeit, diese auch für Freizeit- und Urlaubszwecke zu nutzen – verbergen sich durchaus Konzeptansätze, die in Europa an verschiedenen Stellen geplant und realisiert werden und deren Übertragbarkeit auch in der Metropole Ruhr in Einzelfällen bereits geprüft wird.

Auch entlang der Kanäle gibt es Standorte für neue Siedlungen; selbst mittlere bis größere Hafenaareale könnten, wenn z. B. Fragen des Immissionsschutzes geklärt werden können, mittel- bis langfristig interessante Standorte für das Wohnen am Wasser sein. Hier bedarf es aber noch eingehender Prüfungen und Abwägungen, ob derartige Umnutzungen die Funktionen der übrigen Hafengebiete nicht zu stark einschränken.

Nicht zuletzt auch die Pläne der EmscherGenossenschaft zur Umgestaltung des Emschersystems bieten vielfältige Chancen und Potenziale, die Siedlungsbereiche und damit auch das Wohnen in die Nähe eines umgebauten Emscherlaufes zu bringen.

Diese Qualität – zwar hinter einem Deich – aber in der Nähe eines relativ sauberen und „geruchlosen“ Gewässerlaufes zu wohnen und die linearen Strukturen dieses Gewässers mit neuen Fuß- und Radwegeverbindungen direkt vor der Haustüre aus nutzen zu können, dürften sicherlich auf viele Menschen und Nutzer anziehend wirken.

Flüsse

Die Flüsse in der Metropole Ruhr bieten ein breites Spektrum an Erlebnis- und Nutzungsmöglichkeiten. Gleichzeitig gibt es aber auch eine Vielzahl von schutzbedürftigen Bereichen mit einer Vielfalt und Eigenartigkeit von Fauna und Flora. Hier wird es künftig auch darum gehen, wie eine landschafts- und naturverträgliche Freizeit- und Erholungsnutzung aussehen kann.

Ruhraue, Oberhausen/Duisburg



Speziell im Ruhrtal wird zur Zeit über das Thema einer naturverträglichen (Freizeit-)Nutzung mit Besucherlenkung und Information/Aufklärung nachgedacht. Die ökologischen Qualitäten und die daraus resultierenden Maßnahmen, um schutzwürdige Bereiche zu erhalten und weiterzuentwickeln, sind in den Kommunen weitestgehend bekannt. Es wird nun darauf ankommen, diese Belange mit dem Wunsch der Menschen, den Natur- und Landschaftsraum entlang eines Flusses zu erleben bzw. ihn in unterschiedlichster Weise nutzen zu können, auszutarieren.

Das Kanufahren beispielweise, hat zumindest im mittleren Ruhrtal in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Eine Reihe von Kanuverleihbetrieben mit ergänzenden Serviceleistungen hat sich dort neu etabliert. Zusätzlich wurden Bootsstege gebaut bzw. aktiviert und eine Wasserwanderkarte wurde in diesem Zusammenhang ebenfalls herausgegeben.

Es zeigt sich nun aber, dass dieses Angebot bzw. dieser Wasser-/Freizeitsport abschnittsweise an Grenzen stößt. Es wird hier also nun darauf ankommen, diese Freizeitnutzung hinsichtlich des Aufkommens und der daraus erwachsenden Störungen so zu steuern, dass die Auswirkungen keinen weiteren, negativen Einfluss auf die jeweiligen Ökosysteme entlang des Flusslaufes haben.

Emscher(system)

Der Umbau des Emschersystems ist eine planerische und technische Herausforderung und Notwendigkeit, die gleichzeitig aber auch Chancen und Potenziale für neue Räume und Funktionen eröffnet. Der „Masterplan emscher:zukunft“ zeigt hier Wege und Möglichkeiten auf, um das Emschertal und die angrenzenden Bereiche in neue Qualitäten zu überführen. Allein schon die auf Freizeit und Naherholung bezogenen Chancen für die Bevölkerung in der Region sind dabei groß. Aber auch neue Standorte und „Adressen“, z. B. für das „Wohnen am Wasser“, können hieraus entstehen.

Die Entstehung eines durchgängigen Gewässerlebensraumes und einer Biotopverbindung wird auch für die Lebensqualität in der Region eine hohe Bedeutung erlangen.

Der Hauptlauf der Emscher mit seinen vielen Nebenläufen bietet die Möglichkeit, diese qualitativen Verbesserungen bis weit in die angrenzenden Stadtteile und Freiräume hinein zu tragen. Mitwirken müssen an diesen Veränderungen aber viele Akteure in der Region, von der Emschergenossenschaft über die Städte, bis hin zu aktiven Einzelpersonen.

Zu dem weiterhin erforderlichen ökonomischen und damit auch räumlich-funktionalen Strukturwandel wird auch das Konzept einer „Neuen Emscher“ zu einem erheblichen Teil beitragen.



Gepplante Umgestaltung der Emscher im Holtener Feld, Oberhausen



Nordsternpark, Gelsenkirchen

Kanäle

In erster Linie sind die Kanäle zunächst einmal Wasserstraßen für den Güter- und Schiffsverkehr in der Metropole Ruhr und können dazu beitragen, einen Teil des Gütertransportes umweltfreundlich und preisgünstig zu gestalten.

Die Chancen und Potenziale für eine künftige Siedlungs- und Freiraumentwicklung entlang dieser Kanäle sind aber dennoch vielfältig. Einerseits bestimmen häufig die aufgelassenen, vormals industriell/gewerblich genutzten Flächen das Umgestaltungspotenzial, andererseits sind natürlich die umgebenden Strukturen und Nutzungen für die Entwicklung neuer Nutzungskonzepte von ausschlaggebender Bedeutung. Hier gilt es oftmals ein sehr heterogenes und z.T. filigranes Strukturmuster weiterzuentwickeln.

Viele Planungsprozesse und -konzepte in den letzten zwei Jahrzehnten – z. B. der IBA (Emscher Landschaftspark), der Emschergenossenschaft (Masterplan emscher:zukunft) und



Güterschiff auf dem Rhein-Herne-Kanal

der Projekt Ruhr GmbH („Masterplan Emscher Landschaftspark 2010“) haben hier gemeinsam mit den Städten und Grundstückseigentümern wertvolle Beiträge geleistet. Das Potenzial ist aber noch längst nicht ausgeschöpft. Vor dem Hintergrund leerer Kassen der öffentlichen Hand, wird die Realisierung derartiger Projekte zukünftig allerdings nicht mehr mit der gleichen Geschwindigkeit vorangegangener Jahre bzw. Jahrzehnte betrieben werden können. Wichtig ist es aber, sich über die

Zielvorstellungen und Chancen Klarheit zu verschaffen und diese „Visionen“ schrittweise – bei sich bietenden Chancen – weiter zu verfolgen und umzusetzen.

Die zukünftige Bedeutung der Kanäle, mit ihren Häfen und Hafenanlagen, ist zur Zeit schwer vorherzusagen. Auch hier muss man ein Stück weit die Entwicklungen und Tendenzen abwarten.

Güterschiff in der Schleuse, Herne-Wanne



Kanäle und Häfen

Die Binnenschifffahrt in der Metropole Ruhr war über eine lange Zeit geprägt vom Gütertransport. Erst mit strukturellen Veränderungen der Industrie und des Gewerbes bzw. dem Rückzug der Industrie und einem Rückgang des Gütertransportes auf dem Wasser – der aber z.T. zeitlich auch deutlich versetzt erfolgte und unterschiedliche Ursachen hatte – konnten neue Nutzungsüberlegungen entlang der Gewässer angestellt werden.

Auch auf dem Wasser wurden z.T. neue Freizeit-Angebote entwickelt. Durch eine verständliche Neugier nach neuen Eindrücken und Einblicken vom Schiff aus, ergaben sich Möglichkeiten, die Personen-Schifffahrt hier stärker in den Blickpunkt zu rücken. Während die Personen-Schifffahrt auf der Ruhr eine jahrzehntelange Tradition hat, ist diese Angebotsform auf den Kanälen noch relativ neu.

Sie sind jahreszeitlich (i.d.R. April bis Oktober) begrenzt, teils mit festen Fahrplänen und umfassen unterschiedliche Strecken/-abschnitte. Daneben gibt es unregelmäßig Angebote an Einzelfahrten mit entsprechenden Zielen und Veranstaltungsangeboten auf den Schiffen oder am Zielort sowie die Möglichkeit des Charterns dieser Fahrgastsschiffe.

Auch die Hafenrundfahrten im Duisburg-Ruhrorter Hafen sind seit langer Zeit in – aber auch außerhalb – der Region bekannt und beliebt. Dass aber z. B. von dort aus inzwischen auch verschiedenste andere touristische Reiseziele – im Rahmen umfangreicher Jahresprogramme – angefahren werden, ist noch relativ neu.



Dortmunder Hafen mit Lagergebäude



Personenschiff auf dem Rhein-Herne-Kanal

Naherholung, Freizeit und Tourismus am Wasser

Die gewässernahen Aktivitäten haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Radfahren, Joggen, Nordic Walking oder Skaten entlang der Gewässer haben – z. B. gegenüber dem klassischen Wandern – deutlich zugenommen; wobei die wasserbegleitenden Wege häufig auch mit anderen Wegestrukturen im Umfeld verknüpft werden.



Radfahren an der Emscher, Herne



Jogger am Rhein-Herne-Kanal, Essen

Der Emscher Landschaftspark entlang von Rhein-Herne-Kanal, Emscher und Dortmund-Ems-Kanal ist hier ein gutes Beispiel für eine schrittweise ausgebauten Wegeinfrastruktur, die inzwischen von den Menschen in der Region sehr gut angenommen und geschätzt wird. Mit dazu beigetragen hat sicherlich auch der Bau vieler Fußgänger/Radfahrer-Brücken; dadurch wurden die Wegenetze z.T. erheblich verdichtet und attraktiviert.

Wassersport – sei es als Freizeitsport Einzelner bzw. von Gruppen, aber auch der Wassersport innerhalb von Vereinen als Breiten- und Leistungssport – erfreut sich einer großen Beliebtheit. Die Gewässer in der Region bieten hier vielfältige Möglichkeiten. Das Wasserwandern auf der Ruhr, das Rudern und Kanu fahren auf den Flüssen und Kanälen oder aber auch das Segeln und Surfen auf den Seen der Ruhr sind erkennbar beliebte Freizeitaktivitäten.

Auch der Sportbootverkehr z. B. auf den Kanälen hat merklich zugenommen. Die in den letzten Jahren errichtete Infrastruktur (Häfen, Anlegestellen etc.) und die Zielpunkte – z. B. im Rahmen der Route der Industriekultur – haben sicherlich dazu ganz wesentlich beigetragen. Das Potenzial in diesem Bereich dürfte aber noch nicht ausgeschöpft sein.



Segeln auf dem Baldeneysee, Essen



Sportboothafen, Herne



Sportboot in der Schleuse Wasserbahnhof, Mülheim an der Ruhr

Natur und Umwelt, Landschaft und Freiraum

Die ökologische Situation an bzw. in der Nähe von Gewässern ist um so hochwertiger, je natürlicher das Gewässer geblieben, z.T. auch wieder geworden ist. Die vorhandenen Fließgewässer mit ihren Auen, Altarmen und Kolken stellen oftmals für die Fauna und Flora hervorragende Standorte dar. Sie sind für den Artenreichtum der Umgebung häufig von großer Bedeutung.

Die Schwierigkeit besteht nun darin, sich zwischen den Nutzungsinteressen der Menschen und dem Erhalt der Ursprünglichkeit und Ungestörtheit der Natur entscheiden zu müssen. Gerade in einer Region – wo die gewässernahen Flächen auf Millionen von Menschen eine hohe Anziehungskraft ausüben – ist dies keine einfache Aufgabe.

Konzepte der Besucherlenkung und -information sind aber geeignet, um hier einen Kompromiss herbeizuführen. Die Einsicht darin, dass es hier geschützte und nicht zugängliche Bereiche geben muss, ist allerdings nicht überall vorhanden.

Deshalb kann es sinnvoll sein, hier eine regionale Erfassung der schützenswerten Bereiche, verbunden mit Nutzungskonzepten zu entwickeln und stringent umzusetzen. Dazu gehören dann auch Orte, von denen aus Einblicke in diese naturbelassenen Flächen möglich sind; verbunden mit Informationsangeboten (Tafeln, Stationen, Broschüren, Bücher etc.) und Führungen (z. B. „Ranger-Konzepte“ wie in den Nationalparks), um den Menschen in der Region und Besuchern diese Qualitäten nahe zu bringen und ein Verständnis für die Schutzmaßnahmen zu erzeugen.

Kunst, Kultur, Industriegeschichte

Neben den vielen Orten der Industriegeschichte an und in der Nähe der Gewässer gibt es viele Potenziale, um Kunst entlang der Gewässer und „Wasserorte“ zu installieren, zu

inszenieren. Kunstwerke – teils auch nur temporär – erzeugen immer wieder Abwechslung und Beschäftigung mit dem jeweiligen Raum.

Information und Bildung

Das Thema Wasser mit seinen unterschiedlichsten Ausprägungen (Wassergewinnung und Wasserbereitstellung, Abwasserentsorgung und -aufbereitung, Umgang mit Regen- und Grundwasser, Ökologie der Gewässer etc.) wird seit einigen Jahren den Menschen und gerade den jungen Menschen in der Metropole Ruhr in unterschiedlichster Form nahegebracht: Sei es als Museum (Aquarius, Mülheim an der Ruhr; Museum der Deutschen Binnenschifffahrt, Duisburg-Ruhrort), als Ort des Entdeckens und Forschens (Haus Ruhrnatur, Mülheim an der Ruhr) oder aber in Form von Infotafeln, die z.T. eingebunden sind in radtouristische Touren (Rotbachroute, Dinslaken/Oberhausen/Bottrop) und Rundwegen/Erlebnis-Pfaden („Wasser)xkurs“, Herne). Aber auch temporäre Freizeit- und Erlebnisangebote („Wasser-Forscher“, Dortmund) gehören dazu. Auch einfache Informationstafeln z. B. über die Geschichte und die Bedeutung des Rhein-Herne-Kanals gehören sicherlich mit in dieses Informationsangebot.

Aber vieles von dem Genannten steht oftmals nur nebeneinander und es gibt nur wenige Vernetzungen und Querbezüge zwischen diesen (Informations-)Angeboten, aber das Thema Wasser ist auch auf diese Weise an vielen Stellen in der Region präsent.

Inzwischen liegt in der Region ein umfassendes Angebot an Ruhrgebietsliteratur vor, das auch das Thema Wasser mehr oder weniger intensiv beleuchtet; die Themen Wandern und Radfahren (entlang von Gewässern und Flüssen) sowie die Industriekultur im Ruhr- und Emschertal werden darin umfassend dargestellt.



Projekt WasserForscher, Dortmund

Verbindungen und Querungen

Brücken, Stege, begehbare Wehre und Schleusen sowie Fähren: all dies sind wichtige Elemente in der Erschließung und Nutzbarmachung von Räumen an und um die Gewässer. Eine Vielzahl solcher Querungsmöglichkeiten wurde in den letzten 20 Jahren geschaffen, reaktiviert und ertüchtigt. Sie haben neue Raumerlebnisse ermöglicht, neue Wegenetze entstehen lassen und damit neue Anreize zur Nutzung und Aneignung von Räumen geschaffen. Parallel dazu sind vielerorts auch Anbindungen an angrenzende Stadtteile, Wohnstandorte und sonstige Freizeiteinrichtungen und -flächen geschaffen worden. Diese Entwicklungen haben ganz entscheidend zu einer Attraktivierung der Region beigetragen und den Wohn- und Freizeitwert erheblich gesteigert.

Polderflächen und Pumpwerke im Einzugsgebiet der Emscher (Stand 2002)



Bergbau und Grundwasser

Abschließend noch ein weiterer Aspekt des „nicht sichtbaren“ Wassers; es gibt nämlich auch diese Seite des Ruhrgebiets. Über 1/3 der Region stünden heute unter Wasser, würden nicht Emschergenossenschaft und Lippeverband ständig Grundwasser abpumpen. Der Kohlenbergbau im Ruhrgebiet hat die Geländeoberfläche und damit die Fließgewässer sowie das Grundwasser massiv beeinflusst. Ein Beispiel für die Auswirkungen von Bergschäden an der Oberfläche ist die Emscher. 38 Prozent der Landoberfläche im Einzugsgebiet der Emscher sind inzwischen Polderflächen, die mit ca. 100 Pumpwerken permanent entwässert werden. Mit diesem Erbe des Industriezeitalters wird die Region dauerhaft leben müssen. Dieses Phänomen ist aber – anders als die erkennbaren Wasserflächen an der Oberfläche – nicht unmittelbar sicht- bzw. erlebbar. Lediglich die meist wenig schmucken und oftmals rein funktionalen Baukörper, deren Bedeutung und Aufgabe sich in der Regel dem Betrachter nicht erschließt, die aber in der Stadtlandschaft der Metropole Ruhr vielerorts präsent sind, weisen auf diese – in besonderer Weise vom Menschen veränderte und geprägte – Landschaft hin.

4.3 Resümee und Handlungsfelder

Wasser prägt die Metropole Ruhr an vielen Stellen. Sie hat immer mit dem Wasser gelebt und ist im Umgang mit Wasser (fördern und aufbereiten, ableiten und reinigen, abpumpen und zurückhalten) erfahren. Die künftige Aufgabe wird darin bestehen, das Wasser in dem sehr heterogenen Siedlungsgefüge – im Kontext seines jeweiligen Umfeldes – erlebbar und nutzbar zu machen.

Deshalb sollten die vielschichtigen Ansätze zur Erreichbarkeit und zur Nutzbarkeit des Wassers/der Gewässer im Rahmen der vorhandenen Ressourcen schrittweise genutzt werden. Das Ziel muss es sein, möglichst viele sich bietende Chancen und Potenziale zu nutzen, um den Lebens- und Wirtschaftsraum Metropole Ruhr für die Menschen noch attraktiver und ökologisch vielfältiger zu gestalten. Auch wenn die finanziellen Spielräume der öffentlichen Hand deutlich geringer geworden sind, so muss dies langfristig ein Ziel für die Region sein.

Es kommt dabei weniger darauf an, mit welcher Geschwindigkeit dieses Ziel erreicht wird, sondern vielmehr, dass die

Visionen nicht aus den Augen verloren gehen. Allein der Umbau des Emschersystems zeigt, welche zeitlichen Dimensionen dabei eine Rolle spielen können und dass mancher Projektansatz auch den nachfolgenden Generationen noch genügend Gestaltungsmöglichkeiten bieten wird.

Dem Bedeutungsverlust von Häfen wird in jüngster Zeit durch städtebauliche Planungen mit neuen Nutzungen entgegengewirkt, und eine Revitalisierung von wassernahen Brachflächen wird vielerorts als Chance angesehen. Auch die Öffnung von (Innen-)Städten zum Wasser hin, hat eine Renaissance erfahren. Meist wird so eine „neue Adresse“ entwickelt, um eine bessere Ausgangssituation für die Vermarktung und Verwertung von Grundstücken zu schaffen.

Der skizzierte Weg wurde bereits durch die erwähnten Programme, Projekte und Maßnahmen begonnen und ein gutes Stück vorangebracht. Er muss nun – je nach der Qualität bzw. den Begabungen der einzelnen Potenzialflächen – sukzessive, aber konsequent und mit einem langen Atem weiterverfolgt werden.

Auch neue Ideen sind hierbei vorstellbar. So werden in der Region bereits Standorte für Hausboote und Ferienwohnungen auf dem Wasser erörtert; Haustretboote und kleinere Fähren sind bereits im Einsatz. Und auch der Bootstourismus auf den Flüssen und Kanälen – vom Kanu bis zum Ausflugsschiff – wird sich ausweiten.

Festzuhalten bleibt: Das Wasser ist an vielen Stellen in der Region in unterschiedlichsten Zusammenhängen präsent. Dieses Merkmal weiter herauszuarbeiten, mit neuen Qualitäten zu versehen und es nutzbar und erlebbar zu machen, ist bereits Bestandteil vieler Angebote und Konzepte und wird der Region weitere Attraktivität verschaffen; sowohl für die Bewohner als auch für die Besucher und Gäste der Metropole Ruhr.

Kapitel 5

Zusammenfassung und Ausblick

Vom Forschungsprojekt zum Echtbetrieb: Masterplan Ruhr

Ausgangspunkt des Masterplans Ruhr war ein gemeinsam getragenes Forschungsprojekt im Rahmen von „Stadt 2030“, einer Initiative des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Zum Abschluss der Forschungsphase wurden mehrere Leitprojekte für die zukünftige Kooperation in der Region formuliert, u.a. der Masterplan. Die acht beteiligten Kommunen Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund haben sich in der Folge entschlossen, den Masterplan Ruhr selbständig zu entwickeln und aufzustellen, ohne Hilfe und Unterstützung von außen. Der Masterplan Ruhr zielt u.a. darauf ab, die Kooperationskultur der acht Kernstädte der Metropole Ruhr weiter zu verbessern sowie vorhandene und zukünftige Entwicklungen darzustellen und damit auch Entwicklungspotenziale und Entwicklungsoptionen zu verdeutlichen. Ein Masterplan ist ein informelles Planungsinstrument, welches am Prinzip der Freiwilligkeit ansetzt, sich am Prozess orientiert und zum Dialog einlädt.

Zum Auftakt eine erste Bilanz

Der Masterplan Ruhr macht zu Beginn des Prozesses eine erste Bilanz auf zu den drei Themen „Wohnen in der Städteregion Ruhr“, „Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung“ sowie „Region am Wasser“. Eine thematische Ausweitung des Masterplans Ruhr ist optional möglich.

Der Wohnstandort Städteregion Ruhr ist regional organisiert und es bestehen sehr enge Verflechtungen zwischen den einzelnen Städten. Dies zeigt sich beispielsweise an den intraregionalen Wanderungen und den alltäglichen Pendlerverflechtungen. Insgesamt gilt der Wohnungsmarkt als ausgeglichen und alle Teilmärkte werden bedient. Hinsichtlich der Baugenehmigungen und Baufertigstellungen ist in den vergangenen Jahren eine positive Entwicklung insbesondere

in den Teilmärkten der frei finanzierten Wohnungen, der Eigentumswohnungen sowie bei den Ein- und Zwei-Familienhäusern zu beobachten. Hier lässt sich ein gewisser Nachholbedarf erkennen, und daraus lässt sich auch auf Erfolge im Strukturwandel schließen. Die Mieten in der Städteregion Ruhr gelten als günstig und auch die Kosten für Bauland sind im Vergleich zu anderen großstädtischen Regionen preiswert. Wohnbaufläche ist regional betrachtet in allen Teilmärkten ausreichend verfügbar, wenngleich sich lokale Unterschiede und Schwerpunkte herausgebildet haben. Die Städteregion verfügt bereits heute über ein sehr vielseitiges Angebot an Wohnraum, und hohe Wohnqualitäten sind in allen Segmenten des Wohnungsmarktes bei einem guten Preis-Leistungsverhältnis zu finden. Qualität wird immer stärker nachgefragt; sie ist als Ergebnis des Strukturwandels zu betrachten und wird auch die Zukunft entscheidend bestimmen.

Die Städteregion Ruhr ist bereits jetzt ein sehr attraktiver Wohnstandort und der Erhalt und Ausbau der Nutzungs- und Gestaltqualitäten des Wohnens genießt sehr hohe Priorität. Neue qualitative Anforderungen zu erkennen und vor allem in eine innovative Bestandsentwicklung zu integrieren, ist eine elementare Zukunftsaufgabe. Neben zukunftsweisenden baulich-technischen Standards und Ausstattungselementen, Grundrissen oder auch Lagemerkmalen geht es bei dieser Aufgabe ferner um das Erkennen neuer Zielgruppen, um Nischen und um besondere Entwicklungen des Wohnungsmarktes. Auch die Chancen und Potenziale der Stadtteile und Quartiere gilt es vermehrt zu nutzen und deren Profile stärker herauszustellen, die ggf. besondere Lebensstilgruppen ansprechen.

Als ein wichtiger Baustein zur Einflussnahme auf Wanderungsbewegungen und damit verbunden auch auf demographische Prozesse hat sich neben attraktiven Wohnraumangeboten im Bestand die Bereitstellung von Wohnbauland erwiesen. Die Baulandstrategien in der Region könnten durch eine noch

stärkere Angebotsorientierung gekennzeichnet sein. Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Städte ggf. auch mehr Wohnbauland ausweisen (müssen), ohne dabei gewachsene stadt- oder natur- und landschaftsräumliche Qualitäten zu beeinträchtigen. Oft genug wird dieser Prozess eine Gratwanderung darstellen. Daher erscheint es als stadtrregionale Aufgabe von Interesse, Grundsätze, Leitlinien und Ziele zur Wohnbauflächenentwicklung sowie gemeinsame Qualitätsstandards für neue Wohngebiete zu diskutieren und festzulegen.

Eine von den Städten getragene regionale Wohnungspolitik ist gegenwärtig allenfalls schemenhaft erkennbar, wenngleich es vergleichbare Herausforderungen und gemeinsame Interessen gibt. Die Gründe sind unterschiedlich und vielfältig. Eine regionale Wohnungspolitik setzt bis zu einem gewissen Umfang zunächst kommunal entwickelte und untereinander abgestimmte Handlungskonzepte für das Wohnen voraus und könnte sich durch verschiedene Handlungsfelder auszeichnen. Eine wichtige Grundlage stellt hierbei die Einführung eines einheitlichen (regionalen) Wohnungsmarktbeobachtungssystems dar. Die Verwendung von Fördermitteln für den Wohnungsbau könnte durch die Einführung lokaler und darauf aufbauend regionaler Wohnbaubudgets eine weitere Optimierung erfahren. Die zukünftige Entwicklung der Wohnraumbestände ist ebenso regional von Interesse wie die weitere Ausgestaltung der Baulandentwicklung innerhalb der Region.

Eine Entwicklung, auf die nur regional und überregional reagiert werden kann, stellt die Tatsache dar, dass große Wohnraumbestände gegenwärtig von global agierenden Finanzinvestoren ausschließlich mit der Absicht der Erzielung einer Maximalrendite erworben und voraussichtlich alsbald wieder veräußert werden. Die Konsequenzen aus dieser Entwicklung haben für die Metropole Ruhr erhebliche Bedeutung und bedürfen der genauesten Beobachtung. Insbesondere sind

regional entwickelte und abgestimmte Strategien zur aktiven Auseinandersetzung mit den neuen Eigentümern unerlässlich.

Eine sehr erfreuliche Entwicklung hat im Kontext der Wanderungsbewegungen stattgefunden. So ist der über viele Jahre bestehende Trend zur Suburbanisierung durchbrochen. Das Nahwanderungsverhalten hat sich gedreht und die acht Kernstädte der Metropole Ruhr verlieren weniger Einwohner/innen an die Umlandgemeinden. Im Ergebnis ist eine Renaissance der Kernstädte und eine Re-Urbanisation festzustellen. Dies darf als ein deutlicher Erfolg bewertet werden und ist auch Ausdruck der stetig wachsenden Attraktivität der Städte. Dennoch ist die absolute Bevölkerungszahl im Trend eher etwas rückläufig, was trotz Wanderungsgewinnen vor allem auf die punktuell sehr starken natürlichen Bevölkerungsrückgänge („Sterbeüberschuss“) zurückzuführen ist. Die Metropole Ruhr ist aber beileibe keine aussterbende Region, vielmehr bewegt sich die absolute Bevölkerungsentwicklung in einer Dimension, die – bezogen auf das notwendige Wohnungsangebot – noch eine ganze Zeit durch das Haushaltsbildungsverhalten kompensiert werden kann.

Die Städte sehen in den demographischen Veränderungen neben den damit verbundenen Herausforderungen in erster Linie auch Chancen für ihre weitere Entwicklung. Etwas weniger an Bevölkerung kann im Ergebnis auch ein weiteres Plus an Lebensqualität erbringen. Als besonders wichtige Aufgabenstellung für die Zukunft ist im Kontext des demographischen Wandels die Integration zu sehen, die zunehmend an Bedeutung gewinnt. Immer mehr Menschen in der Region verfügen über einen Migrationshintergrund und die stadtdesellschaftlichen Anforderungen werden weiter wachsen. Damit bedürfen sie der Unterstützung und der besonderen Förderung. Dies gilt auch für die Familien in der Städteregion Ruhr. Nur wenn es vermehrt gelingt, Familien an die Region zu binden und die Rahmenbedingungen für Kinder weiterhin zu verbessern, erhält sich die Region ihre Chance für die Zukunft.

Die Städteregion Ruhr verfügt über zahlreiche große und herausragende städtebauliche Entwicklungen und Projekte. In der vorliegenden Broschüre sind nur jene dargestellt, die eine besondere Funktion und Bedeutung für die Städte haben. Dies sind in erster Linie der RheinPark in Duisburg, der Zukunftspark O.VISION in Oberhausen, ruhrbania in Mülheim an der Ruhr, der Krupp-Gürtel in Essen, Graf Bismarck in Gelsenkirchen, die Akademie Mont-Cenis in Herne, die Innenstadt-West in Bochum sowie PHOENIX in Dortmund. Die Projekte sind i.d.R. auf alten Montanstandorten angesiedelt und machen deutlich, dass Flächenrecycling funktioniert und dass nachhaltige Entwicklungsstrategien realisierbar sind. Als Ergebnisse des Strukturwandels gehen von ihnen etliche Impulse für die zukünftige Stadtentwicklung, die Wirtschaft und damit vielfach verbunden das Image der Region aus. Sie sind die Symbole des permanenten Wandels in der Region und stiften dennoch Identifikation. Für die Städte stellen sie eine elementare Chance für die Zukunft dar, die seitens der Kommunen erkannt und umgesetzt wurden bzw. werden. Die Projekte machen Mut für die Zukunft und geben eine Perspektive für die weitere Entwicklung. Die städtebaulichen Projekte von besonderer Bedeutung verkörpern den hohen städtebaulichen und architektonischen Anspruch, mit dem in den Kernstädten der Metropole Ruhr neue Qualitäten realisiert werden.

Jenseits der großen und bedeutenden städtebaulichen Projekte entscheidet sich die Zukunft der Region in der Pflege und Weiterentwicklung der vorhandenen stadträumlichen Qualitäten. Dies schließt sowohl einen attraktiven Stadtraum und das unmittelbare Wohnumfeld als auch den Erhalt der Zentrenstrukturen sowie die kleinräumige Ausstattung mit Grünflächen und den Zugang zu den zahlreichen Freiräumen in der Städteregion ein. Und auch in der vorhandenen Urbanität ist eine Chance für die Region zu sehen. Die Städte bieten den Menschen eine urbane Lebensqualität, die sie sehr deutlich von ihrem Umland unterscheidet und die es zu erhalten und auszubauen gilt. Ein zusätzliches Plus an Urbanität und noch

attraktivere Städte tragen dazu bei, Fortzüge weiterhin zu begrenzen, Zuwanderung positiv zu beeinflussen und Pendler an Städte in der Region zu binden.

Die Metropole Ruhr ist eine Region am Wasser. Um dies zu verdeutlichen, haben sich die acht am Masterplan Ruhr beteiligten Städte auch entschlossen, mit dem Wasser neben dem Wohnen und den städtebaulichen Projekten ein drittes großes Thema in den Masterplanprozess einzubringen. Das Wasser bietet den Städten zahlreiche Entwicklungsoptionen, die mittlerweile verstärkt diskutiert und in die Zukunftsplanungen eingebracht werden. Der thematischen Vielfalt im Kontext Wasser und Stadtentwicklung sind fast keine Grenzen gesetzt. So entstehen beispielsweise neue Stadtteile am Wasser bzw. eine verstärkte Orientierung des Städtebaus zum Wasser hin ist zu beobachten. Wohnen am oder auf dem Wasser hat sich zu einer gesuchten Lage entwickelt. Flüsse und Bäche in der Region rücken verstärkt ins Bewusstsein und es wird deutlich, was alles vorhanden und möglich ist. Die Fließgewässer der Region sind naturrein, renaturiert oder aber weiterhin anthropogen überformt und werden in naher Zukunft in den ökologischen Umbau des regionalen Gewässersystems einbezogen. Die zahlreichen Kanäle und Häfen in der Region erfahren z. B. eine neue Bedeutung für die Naherholung und Freizeit, den Sport und Tourismus. Aber auch Natur und Umwelt, Landschaft und Freiraum profitieren von der veränderten Betrachtung des Wassers in der Region.

Das Wasser ist in der Region in vielfältiger Form vorhanden und bietet eine Unzahl an Entwicklungsoptionen. Es passiert bereits viel – aber noch viel mehr ist möglich. Neue und gesuchte Qualitäten gilt es zukünftig verstärkt zu erkennen und sukzessive auszubilden, besser erlebbar und nutzbar zu machen. Das Wasser verbindet aber nicht nur die Region und stellt damit eine regionale Klammer dar. Vielmehr entsteht das neue Ruhrgebiet am Wasser. Ziel muss es daher sein, die Region mit Hilfe des Wassers noch attraktiver zu gestalten

und die vorhandenen Entwicklungsoptionen konsequenter zu nutzen.

Der Masterplan Ruhr hat mit seiner „Auftaktbilanz“ an vielen Stellen gezeigt, welche positive Entwicklung die Region in der Vergangenheit bereits genommen hat. Die Kommunen haben diese Fortschritte maßgeblich initiiert und vorangetrieben. Die erfreulichen Entwicklungen sollen aber auch nicht den Blick für weitere Handlungsnotwendigkeiten verstellen oder gar als Aufforderung verstanden werden, die Hände in den Schoß zu legen. Vielmehr wollen die acht Kernstädte der Metropole Ruhr zusammen mit ihren Kooperationspartnern die Zukunft weiterhin aktiv und an vielen Stellen auch gemeinschaftlich gestalten. Und hierzu gibt es zahlreiche Aufgabenfelder.

Region im Aufbruch

Die Befassung mit regionalen Themen und die Region als eigenständiger Wert sind zunehmend „en vogue“. Dies ist gut so und selbst die treuesten Lokalpatrioten/-innen haben mittlerweile erkannt, dass die Metropole Ruhr immer stärker zusammenwächst und dass damit ganz neue Chancen für die zukünftige Entwicklung verbunden sind. Und so gibt es in der Metropole Ruhr auch eine ganze Reihe an interessanten regionalen Projekten und Aktivitäten, die eine verstärkte regionale Kooperation auf fachlicher Ebene „testen und einüben“. Bekanntere Beispiele sind der „Emscher Landschaftspark 2010“, der „Masterplan emscher:zukunft“ oder auch die regionale Initiative „Fluss Stadt Land“, es gibt eine gemeinsame Bewerbung um den Titel „Kulturhauptstadt Europas 2010“ und eine weitere gemeinsame Bewerbung der Metropole Ruhr um den Titel „Stadt der Wissenschaft 2007“. Dies sind Aktivitäten, die vor wenigen Jahren noch undenkbar waren. Darüber hinaus ist mit der Gründung des Regionalverbandes Ruhrgebiet (RVR) zum 01.10.2004 ein Schritt für die zukünftige Entwicklung der Region getätigt worden, und vielen Akteuren ist noch nicht bewusst, welche „schlafender Riese“ hier perspektivisch im Dienste der Kommunen tätig

werden könnte. Es gäbe viele weitere regionale Beispiele zu benennen, die verdeutlichen, welche zusätzlichen Gewinne eine verstärkte regionale Herangehens- und Handlungsweise bei Beibehaltung der kommunalen Identität und Eigenständigkeit beinhaltet.

Der Masterplan Ruhr ist ein wichtiger Teil der regionalen Aktivitäten und trägt maßgeblich zur Ausbildung der regionalen Identität und zur regionalen Kooperation bei. Er erkennt und benennt zukünftige Aufgabenfelder und die vielfältigen Chancen, die in den Arbeitsbereichen „Wohnen in der Städteregion Ruhr“, „Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung“ und „Region am Wasser“ von Interesse und folglich gemeinsam zu bearbeiten sind. Der Masterplan Ruhr ist eine Einladung zum Mitmachen. Er stellt wesentliche Grundlagen für den weiteren Diskussions- und Entwicklungsprozess in der Metropole Ruhr zusammen, die nun der weiteren Ausgestaltung bedürfen. Die Wahl der Methoden und Instrumente baut auf den Prinzipien der Partizipation und Freiwilligkeit auf. Durch die kooperative Umsetzung wird darüber hinaus eine neue Prozessqualität erreicht, die so bisher noch nicht bekannt war und zugleich illustriert, dass der eingeschlagene Weg richtig und fortzusetzen ist.

Verzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1: Arbeitsschritte Masterplan Ruhr**
(vereinfachte Darstellung)
- Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung von 1987–2004**
Quelle: LDS NRW, eigene Zusammenstellung
- Abb. 3: Bevölkerungsprognose für 2020 nach LDS**
Quelle: LDS NRW, eigene Zusammenstellung
- Abb. 4: Bevölkerungsentwicklung der acht Städte der Städteregion Ruhr im Vergleich zum Vorjahr (2001–2004)**
Quelle: LDS NRW, eigene Zusammenstellung
- Abb. 5: Größe der Haushalte im Städtevergleich**
Quelle: LDS NRW, eigene Berechnungen
- Abb. 6: Saldo der Zu- und Fortzüge der Städteregion Ruhr im Vergleich zu Hamburg, München und Berlin**
Quelle: LDS NRW und Städte Hamburg, München, Berlin, eigene Berechnungen
- Abb. 7: Baugenehmigungen 1995–2003**
Quelle: LDS NRW, eigene Zusammenstellung
- Abb. 8: Summe der Baufertigstellungen im Zeitraum 1995–2003**
Quelle: LDS NRW, eigene Zusammenstellung
- Abb. 9: Zeitreihe der Baufertigstellungen je 1 000 Einwohner/innen**
Quelle: LDS NRW und Städte Hamburg, München, Berlin, eigene Zusammenstellung und Berechnung
- Abb. 10: Fertigstellungen bei frei finanzierten Wohnungen**
Quelle: LDS NRW und Wfa, Städte Hamburg, Berlin und München, eigene Zusammenstellung

- Abb. 11: Zeitreihe der Fertigstellungen von Wohnungen in Gebäuden mit 1–2 Wohneinheiten je 1 000 Einwohner/innen**
Quelle: LDS NRW und Wfa, Städte Hamburg, Berlin und München, eigene Zusammenstellung
- Abb. 12: Mietenniveau im Neubau/Erstbezug – Daten für 2002**
Quelle: Ring Deutscher Makler
- Abb. 13: Wohnbauflächenpotenziale in der Städteregion Ruhr im Vergleich**
Quelle: eigene Erhebungen der Städte und LDS NRW, eigene Berechnungen
- Abb. 14: Wohnbauflächenpotenziale der Städte innerhalb der Region in Prozent – Bezugsgröße Hektar (ha) und Wohneinheiten (WE)**
Quelle: eigene Erhebungen der Städte
- Abb. 15: Baulandpreise in der Kategorie „gute Lage“ in €/m² im Vergleich**
Quelle: Grundstücksmarktbericht 2004 Nordrhein-Westfalen (Typische Baulandpreise für baureife Grundstücke für den individuellen Wohnungsbau)
- Abb. 16: Ziele und Entwicklungsaspekte der Wohnungspolitik in der Städteregion Ruhr**

Verzeichnis und Nachweis der Photos

- (r = rechts, l = links, m = mittig, o = oben, u = unten)
- 3rdpixel company g.m.b.h., Dortmund**
(Titel, S. 53ro, 53um, 53ru)
- Architekturbüro Harris und Kurrle, Stuttgart** (S. 43ro)
- Atelier Loidl, Berlin** (S. 38lu, 39ro)
- BASTA – Büro für Architektur und Stadtentwicklung, Dortmund** (S. 25u)
- Dieter Baum, Stadt Oberhausen** (S. 22lo, 23m, 24ro, 25o, 55lu, 58ro, 58ru, 59lo, 59om, 59ro, 59u, 62ru, 66ru)
- Bildarchiv der Stadt Herne, Kirsten Hofmann, Thomas Schmidt** (S. 21ro, S. 49l, 64ru, 65ru, 66lo, 66rm)
- Hans Blossy** (S. 50u, 54lu)
- Peter Brenneken, TriAss, Dortmund** (S. 7ro)
- Emschergenossenschaft, Essen** (S. 57ru, 63ro, 68lo)
- Bernd Geisel, Stadt Mülheim an der Ruhr** (S. 23om, 24ru)
- Rolf Hornbostel, Stadt Mülheim an der Ruhr** (S. 25m)
- Dr. Arch. Dipl.-Ing. Andreas Kipar, Mailand** (S. 45r)
- LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG** (S. 52ro)
- Peter Liedtke, Fluss Stadt Land** (S. 64lo)
- Norbert Menninger, Stadt Herne** (Titel, S. 48l, 49r)
- RAG, Essen** (S. 28lo)
- Stadt Bochum** (Titel, S. 51ru)
- Stadt Bochum, Planungsamt** (S. 22om)
- Stadt Bochum, Presse- und Informationsamt**
(S. 26om, 62lo)
- Stadt Dortmund, Planungsamt** (S. 27om, 52lu, 61u)
- Stadt Dortmund, Vermessungs- und Katasteramt**
(S. 57lu)
- Stadt Duisburg** (Titel, S. 21om, 26um, 37lu)

Stadt Essen (S. 64ro)

Stadt Essen, Amt für Stadtplanung und Bauordnung
(S. 26l, 44l)

Stadt Essen, Büro Stadtentwicklung, Axel Wild (S. 66lu)

Stadt Essen, Stadtbildstelle, Peter Happel (S. 21lo, 22ro)

Peter Prengel (S. 66ro)

Stadt Gelsenkirchen

(Titel, S. 23um, 23r, 27um, 46l, 46r, 47r)

Stadt Mülheim an der Ruhr

(Titel, S. 13o, 42lu, 43ro, 58l, 61o)

Stadt Oberhausen (Titel, 40lu, 41ro, 60lu)

Cornelia Suhan, Dortmund (S. 24lo)

Stefan Thabe, Stadt Dortmund

(S. 22ru, 26ro, 28lu, 55ro, 65ro, 67ro)

Thyssen Krupp Real Estate, Essen (Titel, S. 44r)

Wolfgang Werner, Gelsenkirchen (S. 26ru)

Thomas Wirriger, Dortmund (S. 27ro)

Thomas Wrede (S. 51um)

Arbeitsgruppe Masterplan Ruhr

Ilka Bauer, Projekt Ruhr GmbH

Dieter Baum, Stadt Oberhausen

Pia Froitzheim, Stadt Bochum

Walter Göschel, Stadt Bochum (bis 4/2005)

Sonja Gugel, Stadt Dortmund

Christiane Heil, Stadt Essen

Rolf Hornbostel, Stadt Mülheim an der Ruhr

Markus Horstmann, Stadt Gelsenkirchen

Michaela Klee, Stadt Gelsenkirchen

Barbara Kruse, Stadt Herne

Wolfgang Neuhoff, Stadt Duisburg

Burkhard Preuß, Stadt Essen

Herbert Schnabel, Stadt Dortmund (bis 5/2005)

Stefan Thabe, Stadt Dortmund (Gesamtkoordination)

Andreas Voge, Stadt Gelsenkirchen

Peter Weichmann-Jäger, Stadt Herne

Dr. Helmut Westphal, Stadt Dortmund

Alfred Wittwer, Stadt Mülheim an der Ruhr

Die Arbeitsgruppe dankt **Jens Vierling** aus Dortmund
für seine engagierte Unterstützung

Autorinnen und Autoren

Dieter Baum (Kapitel 3.2.2, 4.1, 4.2 und 4.3)

Pia Froitzheim (Kapitel 3.1, 3.2.7 und 3.3)

Christiane Heil (Kapitel 3.2.4)

Markus Horstmann (Kapitel 3.2.5)

Barbara Kruse (Kapitel 2.3 und 3.2.6)

Axel Neidmann (Kapitel 3.2.2)

Wolfgang Neuhoff (Kapitel 3.1, 3.2.1 und 3.3)

Burkhard Preuß (Kapitel 3.2.4)

Stefan Thabe (Kapitel 1, 2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 3.2.8 und 5)

Dr. Helmut Westphal (Kapitel 2.5)

Alfred Wittwer (Kapitel 3.1, 3.2.3, 3.3)

Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

Dieter Baum, Oberhausen

Pia Froitzheim, Stadt Bochum

Barbara Kruse, Stadt Herne

Wolfgang Neuhoff, Stadt Duisburg

Stefan Thabe, Stadt Dortmund

Konzept, Layout und Satz

Stadt Dortmund, Dortmund-Agentur,

Barbara von Keitz, Andrea Schmadtke

Druck

Kontakt Offset Druck, Dortmund

Mit freundlicher Unterstützung der Projekt Ruhr GmbH

Die Broschüre stellt die bisherigen Ergebnisse des
Prozesses Masterplan Ruhr zusammen (Entwurf).
Hinweise und Anregungen nehmen die Ansprech-
partnerinnen und Ansprechpartner gerne entgegen.

1. Auflage - Januar 2006

Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner

■ Stadt Duisburg

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

Wolfgang Neuhoff

Friedrich-Albert-Lange Platz 7
47049 Duisburg
Tel. (0203) 2 83-36 25
w.neuhoff@stadt-duisburg.de

■ Stadt Oberhausen

Fachbereich 5-1-10
Stadtentwicklung und vorbereitende Bauleitplanung

Regina Dreßler

Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
Tel. (0208) 8 25-24 49
regina.dressler@oberhausen.de

Dieter Baum

Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen
Tel. (0208) 8 25-25 92
dieter.baum@oberhausen.de

■ Stadt Mülheim an der Ruhr

Stab Kommunale Entwicklungsplanung
und Stadtforschung

Rolf Hornbostel

Postfach 101953
45466 Mülheim an der Ruhr
Tel. (0208) 4 55-68 01
rolf.hornbostel@stadt-mh.de

Alfred Wittwer

Postfach 101953
45466 Mülheim an der Ruhr
Tel. (0208) 4 55-68 04
alfred.wittwer@stadt-mh.de

■ Stadt Essen

Büro Stadtentwicklung

Christiane Heil

Porscheplatz 1
45121 Essen
Tel. (0201) 8 88 87 13
christiane.heil@stadtentwicklung.essen.de

Burkhard Preuß

Porscheplatz 1
45121 Essen
Tel. (0201) 8 88 87 02
burkhard.preuss@stadtentwicklung.essen.de

■ Stadt Gelsenkirchen

Referat Stadtplanung

Markus Horstmann

Goldbergstraße 12
45875 Gelsenkirchen
Tel. (0209) 1 69-46 38
markus.horstmann@gelsenkirchen.de

Andreas Voge

Goldbergstraße 12
45875 Gelsenkirchen
Tel. (0209) 1 69-40 14
andreas.voge@gelsenkirchen.de

■ Stadt Herne

Fachbereich Stadtplanung
Vorbereitende Bauleitplanung

Peter Weichmann-Jaeger

Postfach 101820
44621 Herne
Tel. (02323) 16-30 17
peter.weichmann-jaeger@herne.de

Barbara Kruse

Postfach 101820
44621 Herne
Tel. (02323) 16-30 13
barbara.kruse@herne.de

■ Stadt Bochum

Planungsamt, Abteilung Stadtentwicklung

Pia Froitzheim

Willy-Brandt-Platz 2-6
44777 Bochum
Tel. (0234) 9 10-25 25
pfroitzheim@bochum.de

Amt für Bauverwaltung und Wohnungswesen

Manfred Scheel

Willy-Brandt-Platz 2-6
44777 Bochum
Tel. (0234) 9 10-37 42
scheel@bochum.de

■ Stadt Dortmund

Planungsdezernat

Stefan Thabe

Südwall 2-4
44122 Dortmund
Tel. (0231) 50-2 42 90
sthabe@stadtdo.de

Stadtplanungsamt

Sonja Gugel

Burgwall 14
44122 Dortmund
Tel. (0231) 50-2 64 19
sgugel@stadtdo.de

Amt für Wohnungswesen

Dr. Helmut Westphal

Südwall 2-4
44122 Dortmund
Tel. (0231) 50-2 54 11
dwestpha@stadtdo.de



stadtherne

Stadt Bochum



DORTMUND