

# Masterplan Ruhr 2008

Wohnen • Städtebau und Stadtentwicklung • Region am Wasser

**Auszug:**

**Kapitel 3 - Städtebau und Stadtentwicklung**  
**Kapitel 5 - Ausblick und Anhang**



Duisburg

Oberhausen

Mülheim an der Ruhr

Bottrop

Essen

Gelsenkirchen

Herne

Bochum

Hagen

Dortmund

## **Impressum**

### **Herausgeber**

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

### **Redaktion**

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

### **Konzept, Layout und Satz**

Dortmund-Agentur, Barbara von Keitz, Andrea Schmadtke

### **Druck**

Dortmund-Agentur 1/2009

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



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

### 3.1 Einführung

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

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

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

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

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

## 3.2 Geschichtliche Entwicklung des Ruhrgebiets

### Stadtlandschaften vor der Industrialisierung

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

Die Siedlungsgeschichte der Städte des Ruhrgebietes beginnt im Frühmittelalter.

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

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

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

### Anfänge der Industrialisierung

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

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

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

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

### Veränderungen durch die Industrialisierung

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



*Dickelsbachsiedlung Duisburg*

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



*Wohnsiedlung 1950er Jahre*

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

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

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

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

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

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

### Was blieb?

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

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

### Exkurs

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

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

### 3.3 Rahmenbedingungen und Aufgaben der Zukunft

#### Transformationsprozesse

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

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

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

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



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

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

#### Die demographischen Veränderungen

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

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



*Erforderlich: Neue bauliche Strukturen angepasst an die demographischen Veränderungen*

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

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

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

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

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

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

Konkrete Handlungserfordernisse ergeben sich insbesondere hinsichtlich

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Die Wirtschaftsentwicklung**

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

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

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

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

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

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

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



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

*Aufgabe: Entflechtung von Gemengelage und Sicherung bestehender Betriebsstandorte*





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

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

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

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

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

#### **Bedeutungs- und Funktionsverluste zentraler Bereiche**

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

### Neuordnung der Stadtlandschaft und integrierte Stadtentwicklung

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

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



Ein Bild unserer Tage: Aufgegebener Kirchenstandort sucht Nutzer

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

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

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

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

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

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

### Handlungsmöglichkeiten der Kommunen

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

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

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

### 3.4 Qualität im Fokus von Stadtentwicklung und Städtebau

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

### **Warum Qualität gerade jetzt von Interesse ist**

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

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

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

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

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

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

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

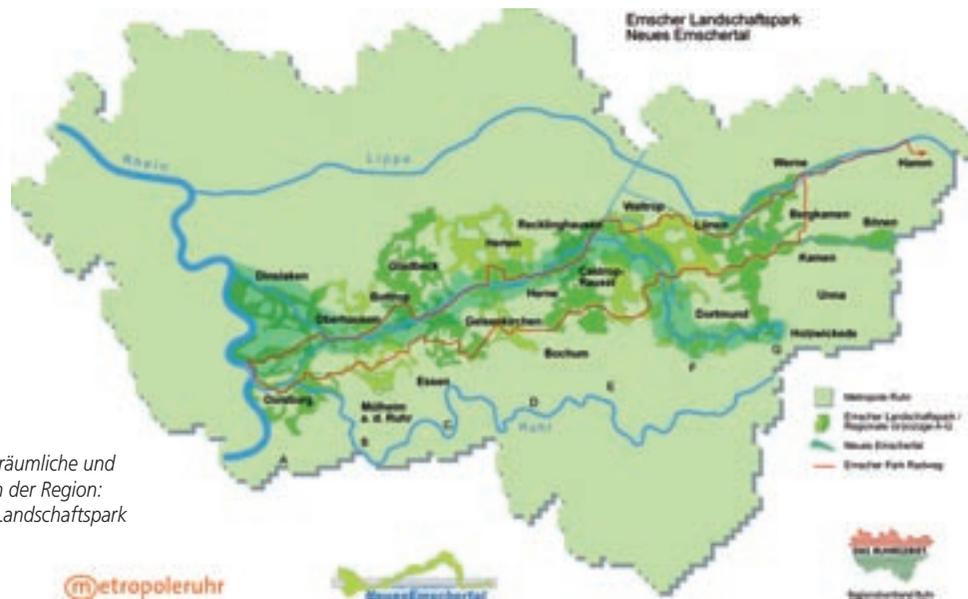
Und hier lässt sich bereits auf erfolgreiches Handeln der letzten Jahrzehnte aufbauen. Bereits Ende der 1980er Jahre wurden Strategien entwickelt, die daran ansetzten, die in der Region vorhandenen Potenziale und Chancen zur Steigerung der Lebensqualität zu identifizieren, sie für neue regionale Visionen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

### **... auf überörtlicher Ebene**

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

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

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



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



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

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

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

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



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

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

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

### ... auf lokaler Planungsebene in den Städten

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

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



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

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

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

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

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

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

## **Bilanz**

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

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

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

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



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

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

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



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



*Masterplan zur zukünftigen Entwicklung der Duisburger Innenstadt*

### 3.5. Städtebau und Stadtentwicklung in der Region

#### 3.5.1 Stadt Duisburg – Städtebauliche Entwicklung

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

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

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

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

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

Folgende Aspekte sind Kennzeichen bei der Umsetzung des Masterplanes:

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



*Duisburger Innenhafen mit dem geplanten Euro-Gate*



*Der neu gestaltete Opernplatz*

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

- **Hauptbahnhof**

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

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

- **Königstraße**

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

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

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

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

- **Innenhafen zwischen Schwanentor und Marientor**

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

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

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



*Modell der geplanten „Lebenden Brücke“ über der Ruhr*

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

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

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

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

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

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

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

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

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



*Neubau der Stadtparkasse in der Innenstadt von Alt-Oberhausen*

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

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

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



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



Neubau des Südbades

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



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

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



Gelände der ehemaligen Zeche Oberhausen – Planungsvariante aus der Machbarkeitsstudie 2006

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

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

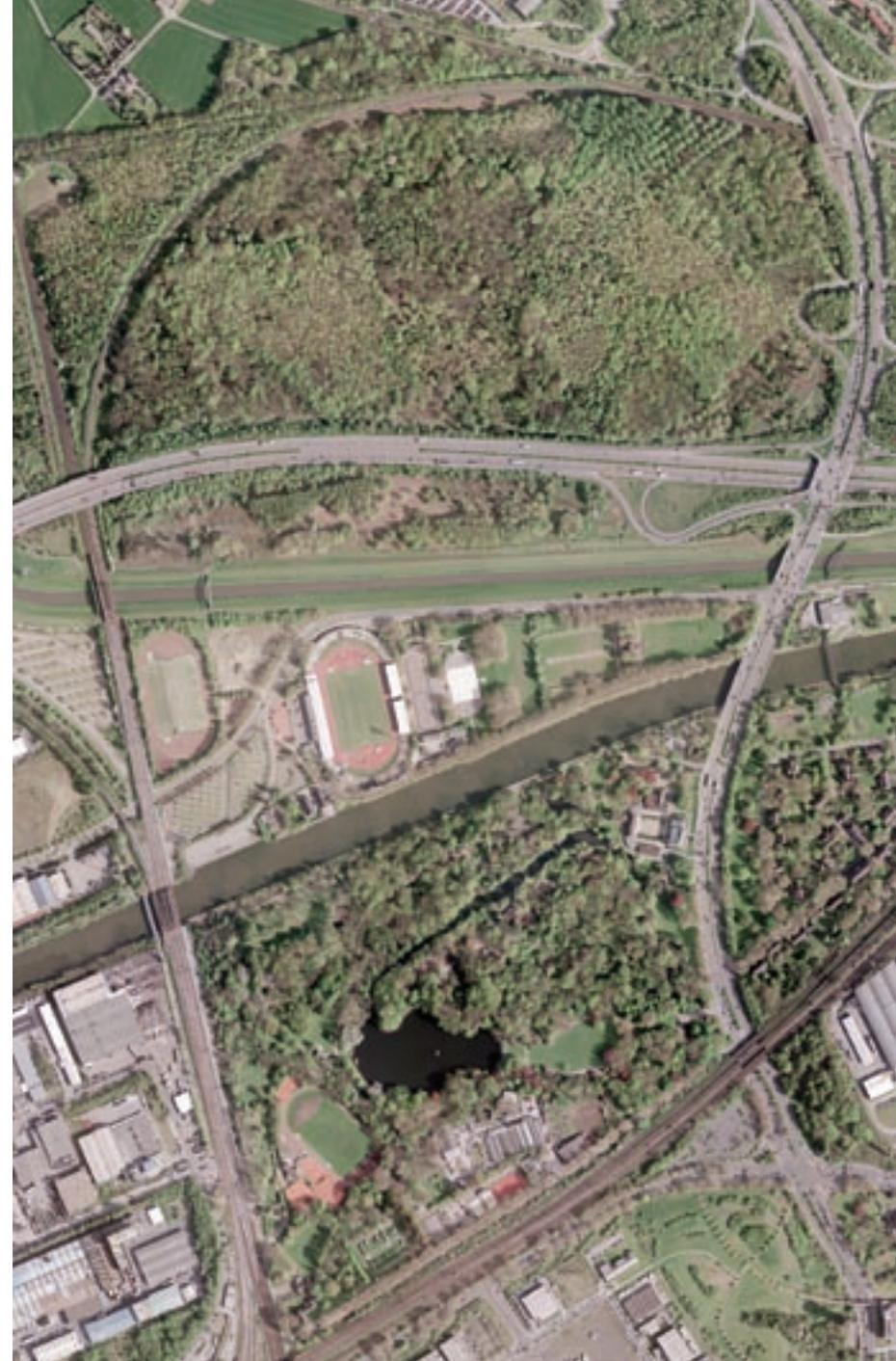
industriell/gewerblich genutzt, Teile dieser Fläche liegen aber auch gänzlich brach. Die Nutzungen entsprechen derzeit aber nicht der Lagequalität dieses Standortes.

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

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

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

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



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

### 3.5.3 Städtebauliche Projekte und Entwicklung in Bottrop

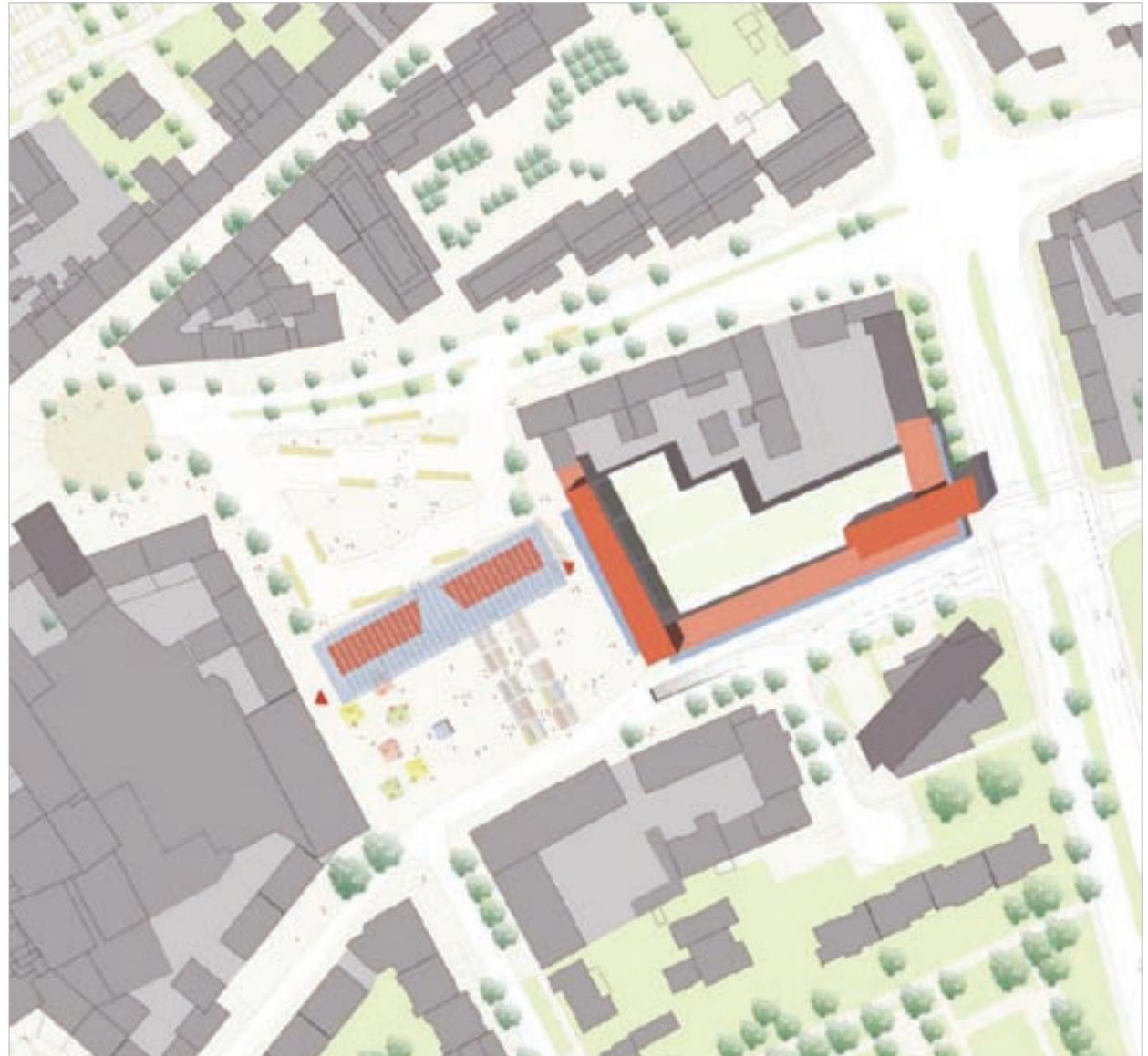
Bottrop steht vor einer großen städtebaulichen Veränderung. Über die Zukunft des größten Arbeitgebers der Stadt Bottrop wird 2012 endgültig entschieden. Mit dem Ende des Steinkohlenbergbaus im Jahr 2018 wird der Stadt ihre bedeutendste wirtschaftliche Basis entzogen. Auch wenn die Entscheidung noch einmal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

#### Städtebauliche Einzelprojekte als Teile der Stadtentwicklung

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

#### Innenstadt – Berliner Platz

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



Lageplan zur Neugestaltung des Berliner Platzes



*Ansicht und Lageplan zur Neugestaltung des Berliner Platzes*



Lageplan zum Umfang der Modernisierungsbereiche durch die THS



Vollständig modernisierte Gebäude der Siedlung Welheimer Mark

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

### Innenstadt – Wohnen

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

### Stadterneuerung – Wohnen

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

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

### Gewerbeentwicklung – Bestand und Zukunft

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

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

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

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

### Neue Energien

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

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



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

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

### Freizeit verbringen

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

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

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

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

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



Das Luftschutztheater



Das Ruhrstadt Hotel

### 3.5.4 Städtebauliche Projekte in Mülheim an der Ruhr

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



*Palais am Stadtkai mit Hafenbecken*

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

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

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

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

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

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

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

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



Büro- und Gewerbebepark am Flughafen Essen/Mülheim

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



Wohnpark Witthausbusch (Luftschrägbild 2003)

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



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



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

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

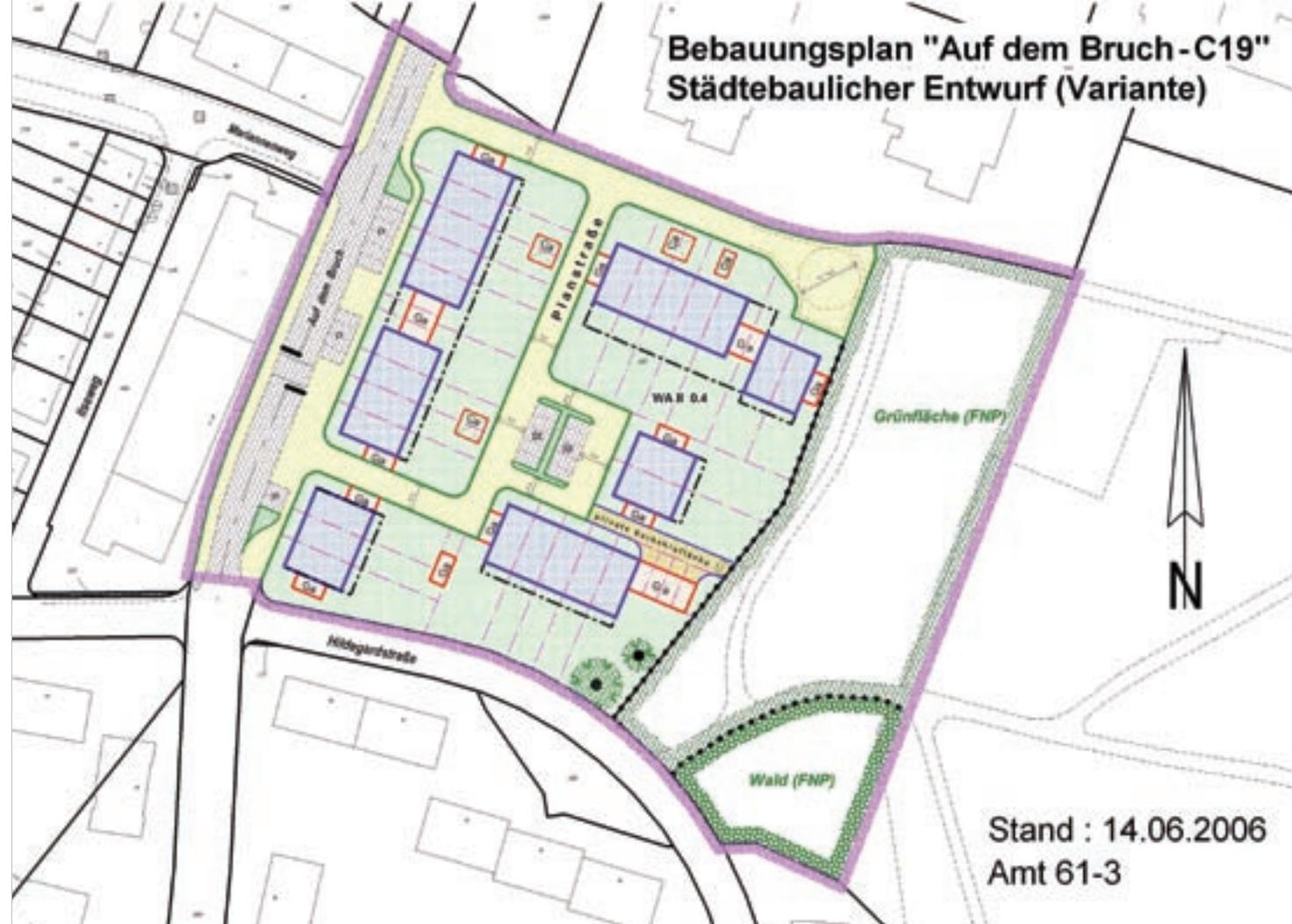
Die Häuser, die im Rahmen des Projektes errichtet werden, sollen sowohl den Ansprüchen des flächen- und kostensparen den Bauens genügen, als auch gut an die Wohnbedürfnisse von Familien angepasst sein. In der Hauptsache werden somit Einfamilienreihenhäuser entstehen. Der Kauf eines Eigenheims soll für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

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

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

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

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



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

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

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

### 3.5.5 Städtebauliche Projekte in Essen

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

#### Hauptverwaltung E.ON-Ruhrgas

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

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

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

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

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



*Zukünftiger Anblick der Hauptverwaltung E.ON-Ruhrgas.*

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

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

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

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

#### Thyssen Krupp Quartier

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

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

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

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

Der Entwurf zeigt hervorragende innen- wie außenräumliche Qualitäten.

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

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

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

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

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



*Das künftige Tor zum Krupp-Gürtel*



*Riehlpark während der Umbauphase (Luftbild)*



*Modell der schon realisierten neuen Wohnbebauung*

### **Wohnen am Riehlpark**

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

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

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

Im Innenbereich entstanden zwei unterkellerte Gebäuderiegel.

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

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

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

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

### **Urbanes Wohnen Veronikastraße/Walpurgisstraße**

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

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

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

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

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

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

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

# Leben ist hier



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

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

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

Gebietsplan der Bebauung Veronikastraße/Walpurgisstraße



So könnte das Wohnen hier einmal aussehen (Simulation)

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

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

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

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

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

#### **Das Stadtteilprogramm Bismarck/Schalke-Nord**

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



„Die evangelische Gesamtschule Gelsenkirchen versteht sich als Stadtteilschule“

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

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

# 5. Stadtteilkonferenz für Neustadt

Reden Sie mit. Wir brauchen Ihre Meinung!

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

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

Stadteilbüro Südost  
Bochumer Straße 101 • 40499 Gelsenkirchen • Telefon (0201) 22 90 21 • E-Mail: stadtteilbuero@suedost.de • www.stadtteilprogramm-suedost.de

Bürgeraktivierung und -mitwirkung im Programmgebiet Südost

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

### Fortführung der integrierten Stadterneuerung in einem weiteren Programmgebiet: Das Stadtteilprogramm Südost

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

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

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

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

### Stadtumbau in Gelsenkirchen

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

Stadtteil- und Quartierszeitung im Programmgebiet Südost

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



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



Schachanlage Consolidation 3/4/9 im Jahr 1992

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

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

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

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

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

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



Wohnsiedlung Tossehof

### Gesamtstädtische Analysen

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

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

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

### Stadterneuerung als gesamtstädtische Regelaufgabe

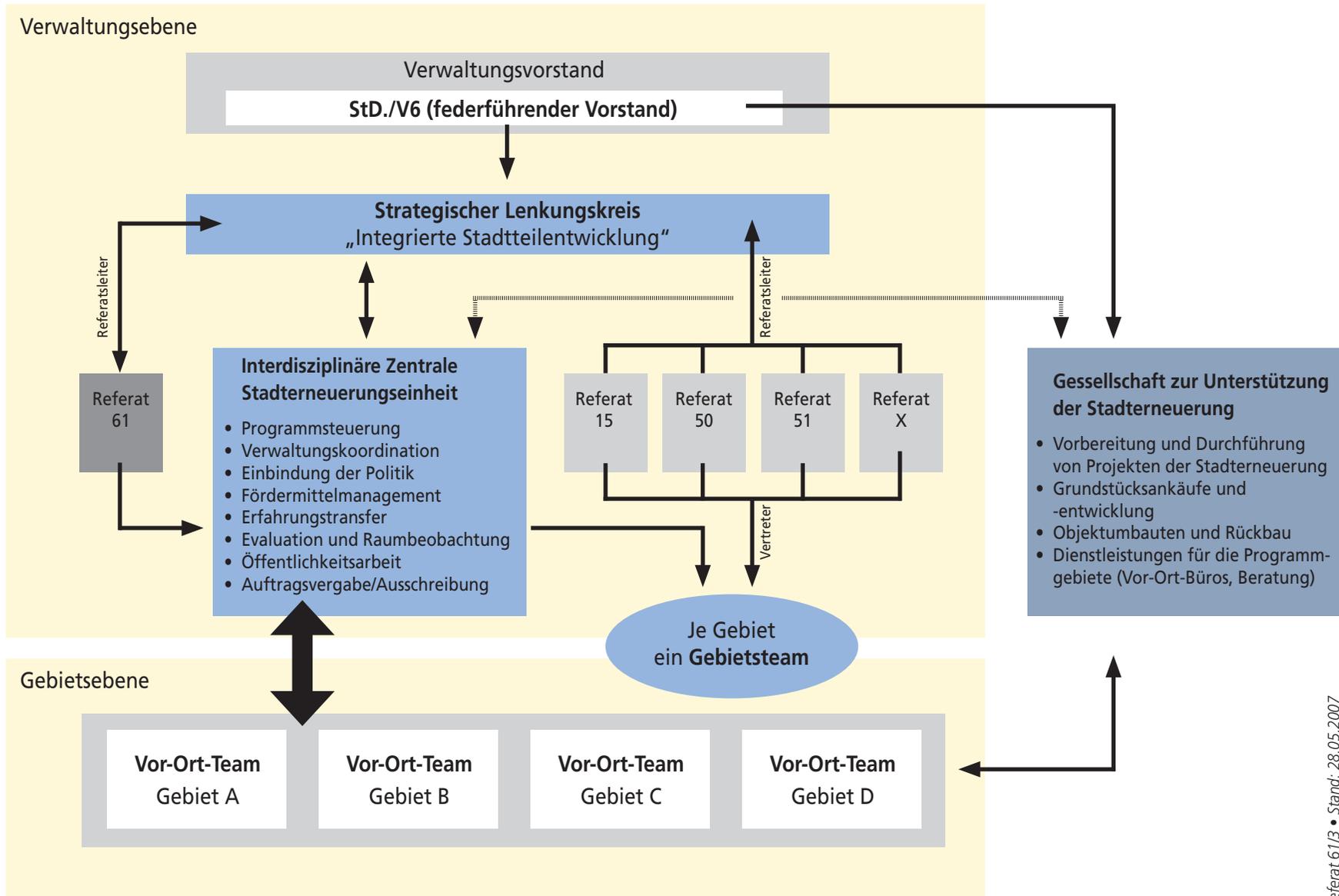
Die aktuellen gesamtstädtischen Untersuchungen zur Stadtentwicklung haben aufgezeigt, wo in der Stadt Gelsenkirchen komplexe Problemlagen in Stadtteilen vorliegen und welche Potenziale für eine Stabilisierung der Gebiete vorhanden sind. Dabei wird das gesamte Stadtgebiet als „Beobachtungsgebiet“ aufgefasst.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



Elisabethplatz in der Innenstadt vor dem Umbau



Quartiersplatz nach dem Umbau



Organisationsstruktur der Stadterneuerung in Gelsenkirchen

Referat 61/3 • Stand: 28.05.2007

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

**Stadtplaner legen Pläne für eine umfangreiche Stadterneuerung vor**

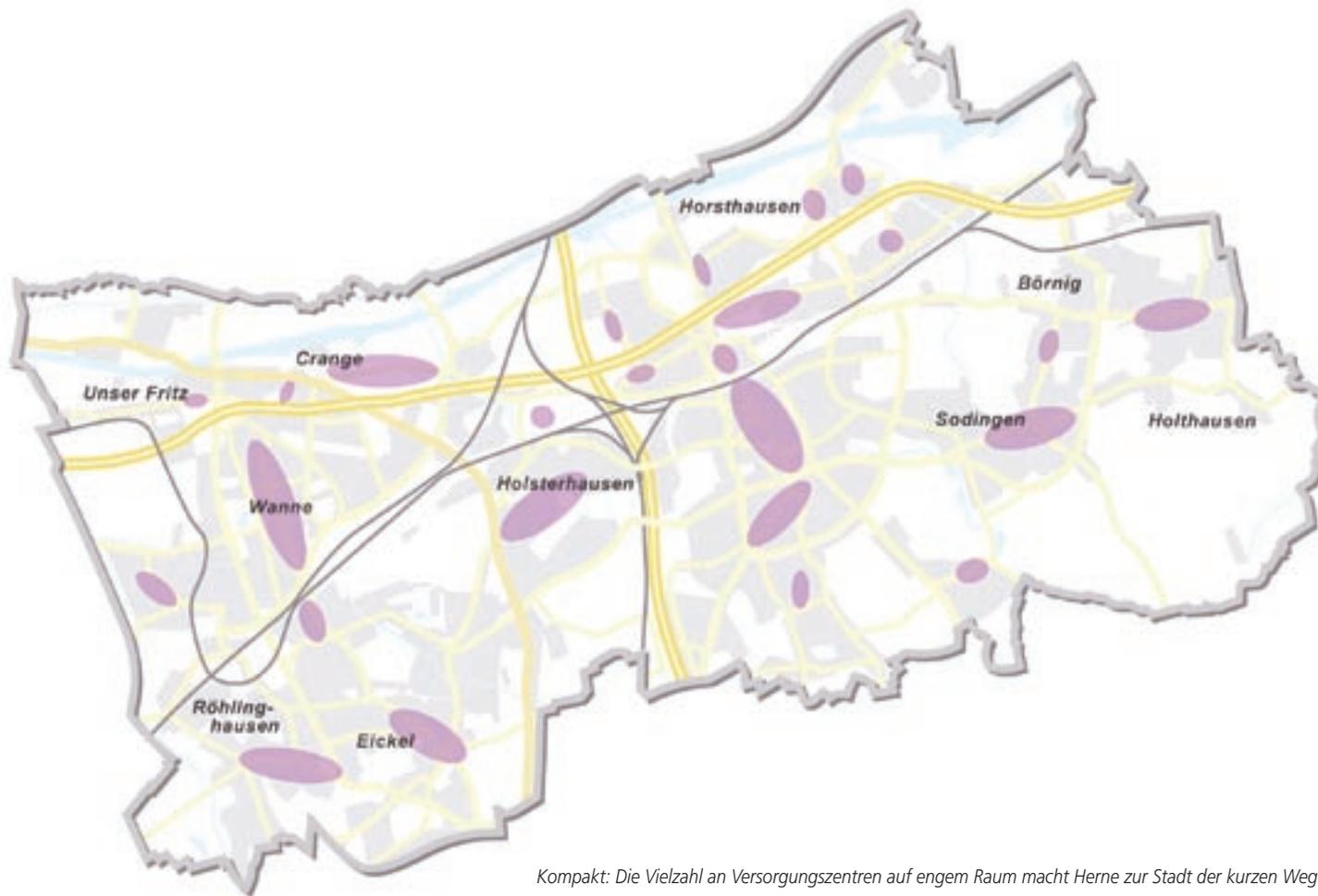
GE. „Gelsenkirchen beschreitet neue Wege in der Stadterneuerung. Mit den jetzt vorgelegten Plänen zur Stadterneuerung wird die Stadterneuerung als gesamtstädtische Daueraufgabe definiert“, so fasst Oberbürgermeister Frank Baranowski die 16-seitige Verwaltungsvorlage zusammen, die der Politik in der kommenden Ratssitzung präsentiert wird. Bisher sind in Gelsenkirchen durch Sonderprogramme einzelne Gebiete bearbeitet worden, jetzt wird die Stadterneuerung als gesamtstädtische Aufgabe gesehen und die in Stadtteilen erfolgreich geleistete Arbeit auf das gesamte Stadtgebiet umgesetzt. Frank Baranowski: „Ich sehe diese wichtige Arbeit als Querschnittsaufgabe der gesamten Verwaltung, die auf die Möglichkeiten privater Akteure abgestimmt werden muss.“ Um diese Querschnittsaufgabe im Bereich der Verwaltung zu steuern, wird es künftig einen Ansprechpartner geben, der mit einem Team von acht bis zehn Mitarbeitern die Stadterneuerung steuert. Diese zentrale Stadterneuerungseinheit wird von Stefan Rommelfanger geleitet. Er wird die Zusammenarbeit etwa mit den Referaten Kinder, Jugend und Familie, Wirtschaftsförderung und Soziales koordinieren. Stefan Rommelfanger ist Stellvertretender Referatsleiter Stadtplan und hat langjährige Erfahrung im gesamten Handlungsfeld Stadterneuerung. Stadtdirektor Michael von der Mühlen: „Die integrierte Stadterneuerung ist eine wesentliche Zukunftsaufgabe der Stadt für die nächsten Jahre. Die Stadterneuerung zielt auf eine Stärkung aller Gelsenkirchener Stadtteile ab und dient dazu, den Strukturwandel zu unterstützen und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu erreichen.“ Um diese Herausforderung gezielt meistern zu können, wird in Gelsenkirchen die Gründung einer Gesellschaft für Stadterneuerung angestrebt, in der sich neben der Stadt vor allem private Anleger wiederfinden sollen. OB Baranowski: „Auf diese Weise lässt sich privates und öffentliche Kapital sinnvoll einsetzen. Ein gutes Beispiel dafür ist die Arbeit von Dr. Pasiteleit im Bereich Stadtmitte und der Bahnhofstraße.“ Im Konkurrenzkampf um Fördermittel ist der Blick über den Tellerrand ein ganz wichtiger Punkt bei der Stadterneuerung. Probleme enden nicht an der Stadtgrenze. Eine interkommunale Zusammenarbeit ist deshalb unverzichtbar und die Grundlage für die erfolgreiche Umstrukturierung. „Ein Großprojekt, das bald auf uns zukommen wird, ist die Nutzung der Flächen des Bergwerks Lippe an der Stadtgrenze zu Herten“, so Frank Baranowski. „Die Schließung der Zeche ist ja bereits beschlossen. Hier laufen die Vorgespräche bereits. Eine erfolgreiche Integration des Geländes in die Städte Herten und Gelsenkirchen kann nur gelingen wenn man gemeinsam plant und das tun wir bereits.“ Auch die Probleme im Gebiet der Katernberger Straße an der Stadtgrenze zu Essen können nur gemeinsam gelöst werden. Auch hier gibt es bereits konkrete Vorbereitungen mit der Stadt Essen. Für die Stadtteile Hassel, Scholven, Horst, Rotthausen sowie Teilgebiete in Buer (zwischen Vinckestraße, Horster Straße, A 2, Rungenbergstraße und Devesestraße) und Feldmark (1. - Katernberger Straße und 2. - Küppersbuschsiedlung mit dem Gebiet zwischen Boniverstraße, Hans-Böckler-Allee und Fürstinnenstraße) werden die Grundlagen für integrierte Stadteilkonzepte geschaffen. Zusätzlich zu den bereits beschlossenen Gebieten Bismarck / Schalke-Nord, Südost, City und Schalke werden diese Gebiete zum 30. Juni 2007 für die Programme „Soziale Stadt NRW“, „Stadtumbau West“ und die „EU-Ziel II-Förderung“ angemeldet. Stadtdirektor Michael von der Mühlen: „Die bisherigen Erfahrungen in der Stadteilarbeit in Bismarck, in Südost und in der City zeigen, dass in den zukünftigen Stadterneuerungsgebieten nicht nur Schwächen, sondern auch vielfältige Potentiale und Stärken vorhanden sind. Ich sehe in allen zukünftigen Stadterneuerungsgebieten gute Chancen für eine nachhaltige und soziale Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen.“

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

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

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

Stadterneuerung ist eine gesamtstädtische Aufgabe



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

### 3.5.7 Stadtentwicklung in Herne – im Zeichen der Bestandsentwicklung

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

#### Nachverdichtung und Arrondierung

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

#### Qualitativ hochwertige Einzelprojekte

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



Attraktiv: das Westfälische Museum für Archäologie in der Herne City



Vorbildlich: Zukunftsweisende Architektur und hohe Funktionsvielfalt in neuer Ortsteilmitte Sodingen

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

### Entwicklung von Ortsteilzentren

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

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

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

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

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



Innovativ: Ökologische Baustandards im Sozialen Wohnungsbau der Neuen Mitte Röhlinghausen

### **Ergänzende Instrumente zur Funktions- und Qualitätssicherung**

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

### **Kontinuierlicher Stadtumbau durch Stadterneuerungsprojekte**

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

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



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

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

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

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

### **Qualitätssicherung wertvoller Arbeitersiedlungen**

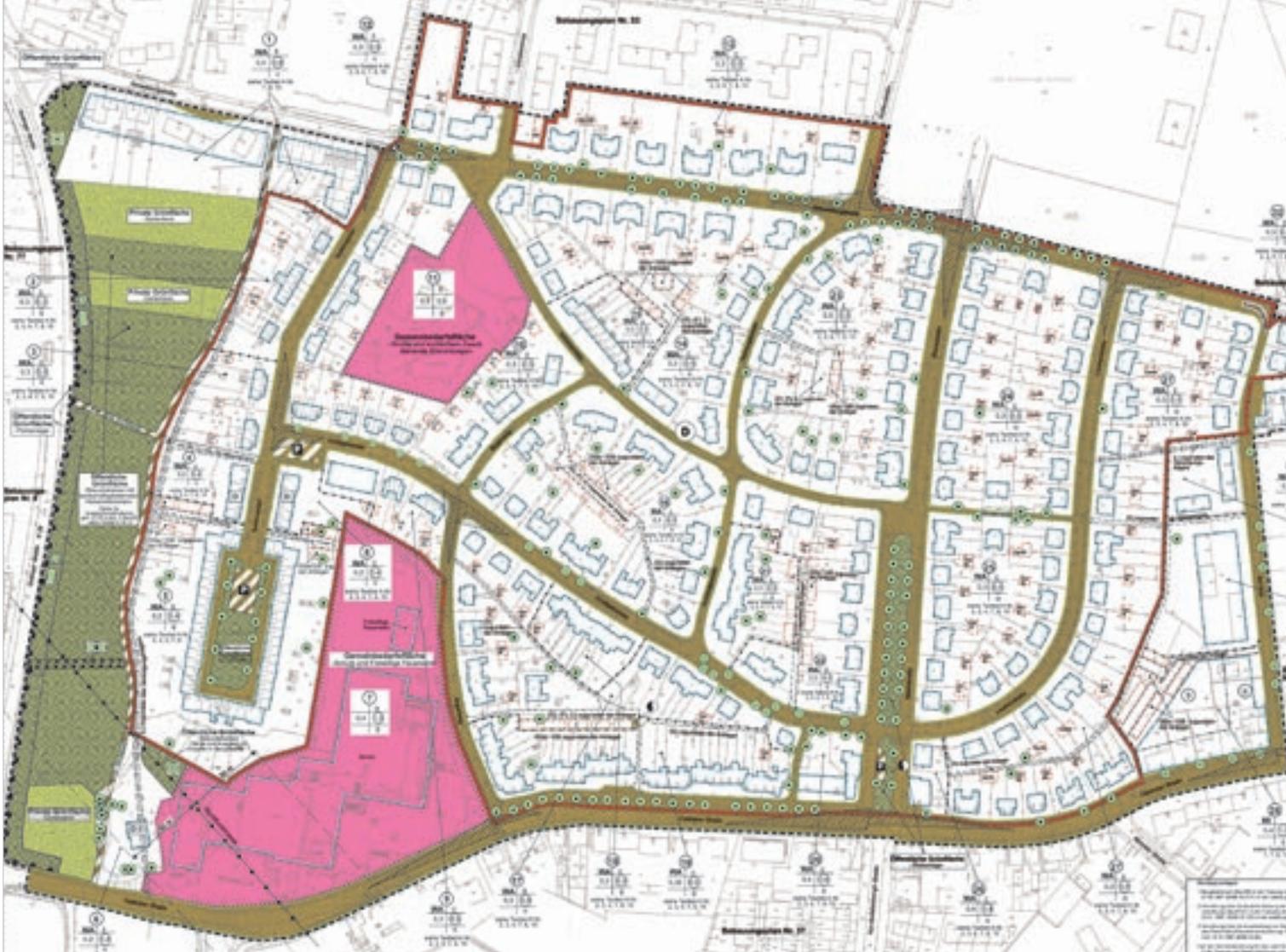
Die mit hohem bautechnischen und ästhetischen Anspruch detailreich gestalteten historischen Zechensiedlungen – allen voran die Gartenstadt-Siedlung Teutoburgia – stellen architektonische und städtebauliche Besonderheiten in der Stadt und der Region dar. Um die Qualitäten gerade in Zeiten der Privatisierung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

### **Fördern von Identität**

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

### **Gemeinschaftsaufgabe Emscher Landschaftspark**

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



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

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

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

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



*Identitätsstiftend: Die Landmarke Gasometer im Gewerbegebiet Hibernia*



### 3.5.8 Bochum – Leitthemen der Stadtentwicklung als Rahmen baulicher Projekte

#### Bochumer Empfangskultur

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

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



KunstLichtTor 11 \_ Kortumstraße



U-Bahn-Station Lohring



U-Bahn-Station Rathaus-Süd

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

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

#### Zentrale Impulse für die City

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

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

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

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



*Bochumer Innenstadt*



*Platz des Europäischen Versprechens*

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

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

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

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

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

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

### **Innovationen im Park**

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

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



*Stegbrücke in der Innenstadt West*

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

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

### **Neues Wohnen im Bestand**

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

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

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

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

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

## Gebaute Kultur

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

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



Entwurf Erweiterung Deutsches Bergbau-Museum



Entwurf Konzerthaus an der Marienkirche

## Wettbewerb und Kommunikation

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

### 3.5.9 Städtebauliche Projekte in Hagen

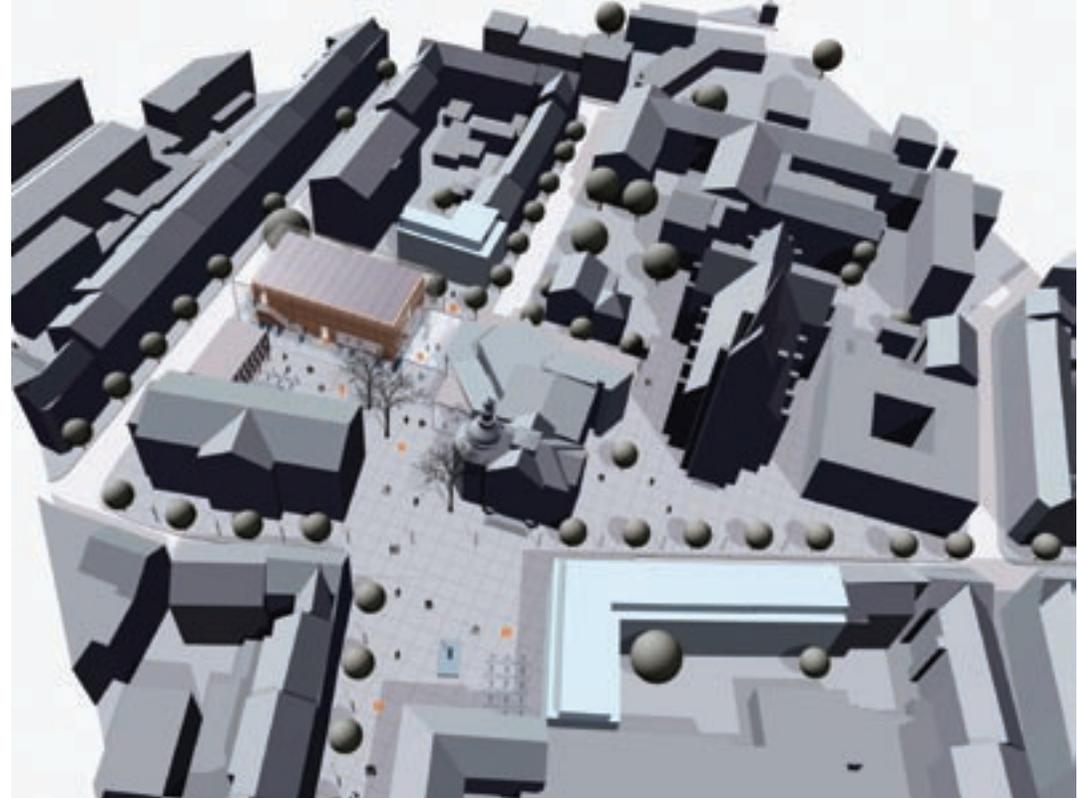
#### Neue City Hagen

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

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

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

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



Neubau Emil Schumacher Museum, Planverfasser: Lindemann Architekten Mannheim

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

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

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

### Stadtumbau West Oberhagen/Eilpe

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

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

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

*Volme Galerie*



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

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

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

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



Brauhaus Elbersgelände (c)Büro Sattler, Köln

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

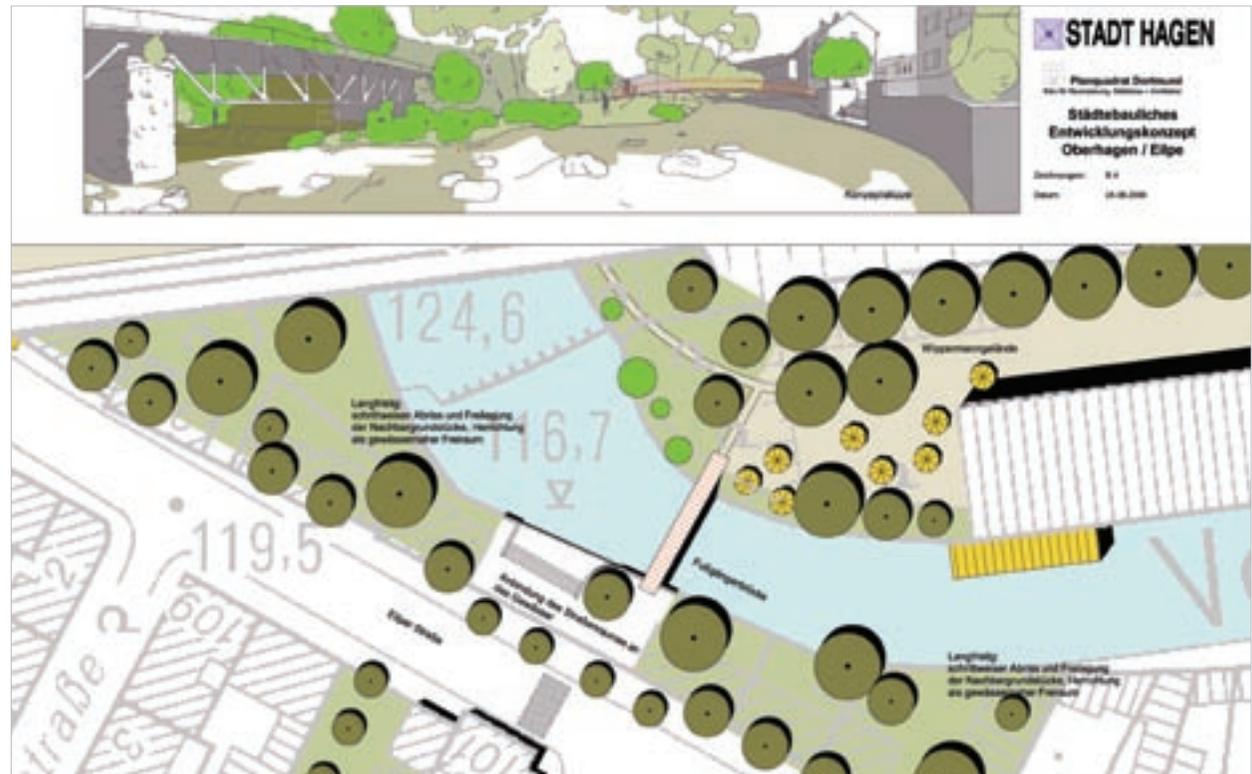
Alle investiven Maßnahmen werden auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes entwickelt. Dieses wurde am 14.12.2006 vom Rat der Stadt beschlossen. Die Prozessbegleitung und die Bürgerbeteiligung über Öffentlichkeitsarbeit, Ideenwettbewerbe und Workshops werden durch ein Quartiersmanagement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

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

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

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

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



Maßnahme Volmeblick (c) Planquadrat, Dortmund



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

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

### LichtMasterplan für Hagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Brücke Ischeland

### 3.5.10 Bausteine für die Zukunft – Stadtentwicklung und Städtebau in Dortmund

#### Baukräne signalisieren den Aufbruch

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

#### Mehr Qualität

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

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



*Alt und neu – die Berswordt Halle verbindet*

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

#### Lebenswerte City

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

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

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

### Flächenprojekte

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

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

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



*Der neue Platz von Leeds – südliches Eingangstor zum Brückstraßenviertel*

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

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



*Borsigplatz, Hoeschpark und die Westfalenhütte*

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

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

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

### **Entwicklungssachse B 1**

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

### **Emscher Landschaftspark**

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



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

### **3.6 Leitlinien für die Region Fortgeschritten**

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

#### **Metropole der Möglichkeiten**

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

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

#### **Kooperationskultur**

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

#### **Stadtlandschaft**

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

#### **Alltagsqualität**

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

### **Zusammenleben**

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

### **Vielfalt**

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

### **Plan und Prozess**

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

### Prozess Masterplan Ruhr

Ein Forschungsprojekt im Rahmen von „Stadt 2030“ gab 2003 den Startschuss für mehrere Leitprojekte, zu denen u.a. die Erstellung des Masterplans Ruhr zählte. Die acht beteiligten Städte Duisburg, Oberhausen, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum und Dortmund beschlossenen gemeinsam, im Rahmen des Masterplan Ruhr die Stärken und Qualitäten der Städteregion herauszuarbeiten, räumliche Entwicklungspotenziale zu definieren und gemeinsame Strategien und Fachpositionen zu erarbeiten. Als eigenständiges und wesentliches Ziel wurde zudem die Entwicklung und Etablierung einer regionalen Kooperationskultur vereinbart. Von Beginn an war die Arbeitsatmosphäre konstruktiv, mit der Zeit ist daraus eine Arbeitskulturen entstanden, deren Qualität sich durch Verbindlichkeit, gegenseitigen Respekt und Offenheit auszeichnet. Die Gastbeiträge in der vorliegenden Broschüre zeigen zudem, dass der Masterplan Ruhr auch außerhalb der beteiligten Kommunen wahrgenommen und anerkannt wird. Der Beitritt der Kommunen Bottrop, Hagen und Hamm zur Städteregion Ruhr 2030 ist Beleg für den Erfolg der gemeinsamen Arbeit ebenso wie die Auszeichnung der Städteregion Ruhr 2030 durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung als erfolgreiches Beispiel interkommunaler Kooperationen (kommKOOP).

Die Erstellung eines Masterplans ist ein fortlaufender Prozess. Zu dessen Gestaltung und Überprüfung, zur Information und als Möglichkeit zur internen und öffentlichen Diskussion wurden prozessbegleitend Broschüren erstellt. Die erste Broschüre zum Masterplan Ruhr aus dem Jahre 2006 stellte eine Bestandsaufnahme zu den Themen „Wohnen“, „Städtebauliche Projekte von besonderer Bedeutung“ und „Region am Wasser“ dar. Die nun vorliegende Broschüre vertieft diese Themen inhaltlich, Leitlinien und Ziele bilden zudem einen regional abgestimmten Orientierungsrahmen für die Entwicklung der nächsten Jahre.

### Wohnen in der Städteregion Ruhr

Das Wohnen in der Städteregion Ruhr stellt sich in allen Teilmärkten als ausgewogen dar. Attraktive Angebote sind in allen Lagen und Qualitäten vorhanden. Die Betrachtung der wichtigsten Wohnungsmarkindikatoren zeigt auf, dass die Region über ausreichend Wohnbauland verfügt und dass sowohl die Mieten als auch die Kaufpreise für Immobilien – bei größeren Unterschieden innerhalb der Region – vergleichsweise günstig sind. Die Baufertigstellungen folgen weitgehend dem Trend, d.h. sie sind rückläufig, bewegen sich mit rund 5.000 Wohnungen aber immer noch auf einem relativ hohen Niveau. Der wichtige Teilmarkt der Ein-/Zweifamilienhäuser hat sich von diesem Trend etwas abgekoppelt und verläuft seit mehreren Jahren konstant bis leicht positiv. Die demographische Entwicklung mit all ihren Auswirkungen auf die Wohnungsmärkte wird in erster Linie durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung gekennzeichnet. Das vorhandene Geburtendefizit kann allerdings nicht durch die insgesamt sehr erfreuliche Entwicklung bei den Wanderungen ausgeglichen werden. Ende der 1990er Jahre lag die Wanderungsbilanz noch bei rund minus 15.000. Durch vielfältige Maßnahmen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den Städten ist es gelungen, diesen Abwärtstrend zu stoppen und zu drehen, so dass heute sogar Zugewinne bei den Wanderungen zu verzeichnen sind. Ob sich hieraus bereits ein nachweisbarer Trend „zurück in die Stadt“ ableiten lässt, ist innerhalb der Region durchaus umstritten, da diese Entwicklung nicht eindeutig für alle Städte der Region zu erkennen ist. Um mehr über die Geschehnisse rund um das Wohnen in der Städteregion Ruhr zu erfahren, haben sich die Städte zu einem gemeinsamen Projekt der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung zusammengeschlossen. Diese Idee wurde bereits in der Masterplan Ruhr Broschüre des Jahres 2006 formuliert und hat sich nun als in der Praxis umsetzbar erwiesen.

Die maßgeblichen Entscheidungen für die zukünftige Entwicklung des Wohnens in der Region vollziehen sich in den

Beständen, denen die Städte große Aufmerksamkeit widmen (müssen). Die Wohnungsunternehmen und weitere Eigentümer haben in den vergangenen Jahren erheblich in ihre Bestände investiert und den Wohnstandort qualitativ verbessert. Darüber hinaus arbeiten die Kommunen im Schulterschluss mit Wohnungsunternehmen, intermediären Organisationen, den Bürgern/-innen und anderen vor Ort auch an einer weiteren Verbesserung des unmittelbaren Wohnumfeldes sowie der Wohnquartiere. Hierdurch wird ein wichtiger Beitrag zur langfristigen Sicherung von Investitionen sowie zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität geleistet.

### Städtebau und Stadtentwicklung

Große, bedeutsame Projekte sind für die Stadtentwicklung ebenso wichtig wie die Pflege und Weiterentwicklung des Bestehenden innerhalb der vorhandenen gewachsenen Strukturen. Das städtebauliche Gesicht der Region ist durch die industrielle Vergangenheit geprägt: Hohe Verdichtung, lineare Verkehrs- und Transporttrassen, Industrieareale in Nachbarschaft zu Wohnnutzungen sind wesentlicher Teil dieses bestehenden Rahmens. Brachflächen und nicht mehr genutzte Gebäude als räumliche Konsequenzen des wirtschaftsstrukturellen Wandels stellen die Städte immer wieder vor die Herausforderung, Lösungen zu finden. Im Rahmen des Masterplan Ruhr konnte in den letzten Monaten hierzu ein gemeinsames Grundverständnis erarbeitet werden. Alle beteiligten Kommunen sind sich einig, dass dieses „Stadtentwicklungserwartungsland“ qualitativ und mit Augenmaß entwickelt werden muss, um dauerhaft die Lebensqualität als Standortfaktor zu erhalten und ein Mehr an städtebaulicher und städtischer Qualität in der Region zu erreichen. Mithilfe welcher Instrumente das in den nächsten Jahren erreicht werden kann, wird ein Arbeitsgegenstand der nächsten Monate und Jahre sein. Auftakt war hierzu ein gemeinsamer Workshop zum Thema „Städtebauliche Qualitäten in der Städteregion“. Stadtplaner, Städtebauer, Stadtentwickler, Architekten und Denkmalschützer diskutierten zu diesem Thema, mit dem

ermutigenden Ergebnis, dass man sich fachlich oftmals näher ist, als der Arbeitsalltag manchmal vermuten lässt. Die erstellten Leitlinien machen deutlich, dass anstehende Fragen herausgearbeitet werden konnten. Sie bilden eine Orientierung für die weitere Arbeit. Einblick in die vielfältigen Aspekte von Qualität im Städtebau ermöglichen die zahlreichen Beispiele in der vorliegenden Broschüre.

### **Region am Wasser**

Camperkultur und Spundwandpool – die Menschen aus dem Ruhrgebiet haben ihre (wenigen) Wasserflächen schon immer zu nutzen verstanden. Das Leben, die Freizeit am Kanal gehört für viele einfach zum Ruhrgebiet. Aus Stadtentwicklungssicht entstehen durch die Aufgabe von industriellen Anlagen und Flächen in den letzten Jahren neue Potenzialräume an den Wasserkanten der Städteregion. Projekte mit Wasserbezug sind ein Entwicklungsmotor des Strukturwandels. Anhand der Fülle der dargestellten kommunalen Projekten wird deutlich, dass die Städte diese Potenziale bereits erkannt haben und mitten in der Umsetzung sind. In diesem Themenfeld gibt es zudem einen breiten regionalen Konsens, wie die Initiativen das Ruhrtal, die Masterpläne Emscher-Zukunft und Emscher Landschaftspark 2010, Fluss Stadt Land oder Urbane Wasserlagen Metropole Ruhr deutlich machen. Die Arbeitsgruppe hat bestehende und zukünftige Handlungsfelder, Ziele und Leitlinien erarbeitet, die als Richtschnur für die Entwicklung dieser wertvollen Potenzialräume dienen sollen, denn die Chancen in diesem Bereich sind noch längst nicht ausgeschöpft.

### **Weiter geht's**

Die Städteregion hat in den vergangenen Jahren ein gemeinsames Bild von der Region und ihrer Zukunft entwickelt. Sie hat sich auf wichtige Fachfragen verständigt und weiß, welche Themen in den nächsten Jahren angepackt werden müssen. Die Städteregion hat sich auf erste Ziele und Leitlinien geeinigt. Diese zu präzisieren ist ein Ziel der weiteren Arbeit. Alle beteiligten Kommunen streben eine dauerhafte regionale Kooperation an. Anstehende Großereignisse wie die Kulturhauptstadt 2010 zeigen deutlich, welche Potenziale durch die Bündelung der regionalen Kräfte und Ressourcen möglich sind. Dieses sollte in Zukunft noch mehr nach außen vermarktet werden, um die Stärken der Region bekannter zu machen. Durch die Zusammenarbeit der letzten Jahre ist ein stabiles Fundament entstanden. Darauf aufbauend wird es nun zunehmend möglich sein, auch Themen wie z.B. Einzelhandel und Wirtschaft, deren Bearbeitung bedingt durch vielschichtige Interessenslagen und ein komplexes Akteursgeflecht ambitioniert ist, regional gemeinsam anzugehen.

## Literaturverzeichnis

### 1. Metropole Ruhr

- Bongert, Dieter und Roland Kirchhof (Hrsg.): Bericht aus der Zukunft des Ruhrgebiets. Das Jahr 2031, Bottrop 2006.
- Borsdorf, Ulrich, Heinrich Theodor Grütter, Dieter Nellen (Hrsg.): Zukunft war immer. Zur Geschichte der Metropole Ruhr, Essen 2007.
- Bronny, Horst M., Norbert Jansen und Burkhard Wetterau: Das Ruhrgebiet. Landeskundliche Betrachtung des Strukturwandels einer europäischen Region, KVR (Hrsg.), Essen 2002.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): kommKOOP. Erfolgreiche Beispiele interkommunaler Kooperation, Berlin/Bonn 2006.
- Davy, Benjamin: Die Neunte Stadt. Wilde Grenzen und Städtereion Ruhr 2030, Wuppertal 2004.
- Froitzheim, Pia und Jeanette Wagner: Städte planen die Region. Zur Entwicklung eines regionalen Flächennutzungsplans für Teilgebiete der Städtereion Ruhr, in: RaumPlanung, H. 120/121, 2005, S. 122–126.
- Goch, Stefan: Im Dschungel des Ruhrgebietes, Heft 14 der Schriftenreihe Bibliothek des Ruhrgebiets, Bochum 2004.
- Horstmann, Markus: Stadtregionale Kooperation. Das Beispiel des Regionalen Flächennutzungsplans der Planungsgemeinschaft Städtereion Ruhr, in: Kelp-Siekmann, Sybille, Petra Potz und Heidi Sinning (Hrsg.): Innovation und regionale Kooperation. Strategien in Städten und Regionen, RaumPlanung spezial, Bd. 10, Dortmund 2007, S. 99–110.
- Internationale Bauausstellung Emscher Park (Hrsg.): Katalog der Projekte, Gelsenkirchen 1999.
- Kunzmann, Klaus: Kulturhauptstadt Essen: Eine Chance, in: RaumPlanung, H. 130, 2007, S. 5–10.
- Kurth, Detlef, Rudolf Scheuvsen und Peter Zlonicky: Laboratorium Emscher Park, Dortmund 1999.
- Landschaftsverband Westfalen-Lippe und Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.): Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung in Nordrhein-Westfalen. Grundlagen und Empfehlungen für die Landesplanung, Münster und Köln 2007.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Internationale

Bauausstellung Emscher Park. Dokumentation der Auftaktveranstaltung am 16. Dezember 1988 im Musiktheater des Reviers in Gelsenkirchen, Düsseldorf 1988.

- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Internationale Bauausstellung Emscher Park. Werkstatt für die Zukunft alter Industriegebiete. Memorandum zu Inhalt und Organisation, Düsseldorf 1989.
- Petzinger, Tana und Carsten Tum: Regionale Planungsstrategien im Ruhrgebiet. Formelle und informelle Ansätze, in: Planerin, H. 4, 2006, S. 22–24.
- Projekt Ruhr GmbH (Hrsg.): Masterplan Emscher Landschaftspark 2010, Essen 2005.
- Projekt Ruhr GmbH (Hrsg.): Perspektiven der Metropole Ruhr. Bilanz der Projekt Ruhr GmbH, Essen 2006.
- Städtereion Ruhr 2030 (Hrsg.): Masterplan Ruhr, Dortmund 2006.
- Stiftung Bibliothek des Ruhrgebiets (Hrsg.): Visionen für das Ruhrgebiet. IBA Emscher Park: Konzepte, Projekte, Dokumentationen, Essen 2008.
- Stiftung Schloss und Park Benrath (Hrsg.): graublaugrün. Das Revier atmet auf: Der Emscher Landschaftspark, Düsseldorf 2005.
- Thabe, Stefan: Masterplan Ruhr – Schulterchluss in der Region, in: Deutsches Architektenblatt, H. 10, 2006, S. 12–13.
- Universität Dortmund und Institut für Arbeit und Technik: Wissenschaftsatlas, Dortmund/ Gelsenkirchen 2006.
- Zöpel, Christoph: Weltstadt Ruhr, Essen 2005.
- Zur Nedden, Martin: Regionale Kooperation im Verdichtungsraum: Die Städtereion Ruhr, in: Frank Schröter (Hrsg.): Die Zukunft der Kommunen in der Region, RaumPlanung spezial, Bd. 8, Dortmund 2005, S. 21–27.

### 2. Wohnen

- Bollerey, Franziska und Kristina Hartmann: Wohnen im Revier. 99 Beispiele aus Dortmund, München 1975.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): ExWoSt-Informationen „Kommunale Wohnraumversorgungskonzepte“, Nr. 30/1–05/2006.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Veränderungen der Anbieterstruktur im deutschen Wohnungsmarkt und wohnungspolitische Implikationen, Forschungen, Heft 124, Bonn 2007.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Private Eigentümer im Stadtumbau, Werkstatt: Praxis, H. 47, Bonn 2007.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Innerstädtische Raubeobachtung: Methoden und Analysen, Berichte Band 25, Bonn 2007.
- Deutscher Städtetag (Hrsg.): Wohnen in der Stadt – Anforderungen an eine soziale Wohnraumversorgung, Köln 2006.
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen NRW (Hrsg.): Belegungsmanagement in der integrierten Stadt(teil)entwicklung, Dortmund 2004.
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen NRW und LEG Arbeitsmarkt- und Strukturentwicklung GmbH (Hrsg.): Alt werden im Quartier – Kooperationen für wohnungsnaher Dienstleistungen, Dortmund 2006
- Kommunalverband Ruhrgebiet (Hrsg.): Arbeitersiedlungen. Route Industriekultur, Band 19, 2. Auflage, Essen 2003.
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Wohnen im Alter. Neue Wohnmodelle in Nordrhein-Westfalen, 2. Auflage, Düsseldorf 2005.
- Rohr-Zänker, Ruth: Wohnungsmärkte im Wandel, in: Bertelsmann Stiftung (Hrsg.): Wegweiser Demographischer Wandel 2020 – Analysen und Handlungskonzepte für Städte und Gemeinden, Bonn 2006, S. 112.
- Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen – Wfa (Hrsg.): Wohnungsmarktbeobachtung Nordrhein-Westfalen. Info 2006. Schwerpunkte: Bestandsinvestitionen, Hartz IV, Düsseldorf 2006.
- Wohnungsbauförderungsanstalt Nordrhein-Westfalen – Wfa (Hrsg.): Regionale Wohnungsmarktanalyse Östliches Ruhrgebiet, Düsseldorf 2008.

### 3. Stadtentwicklung/Städtebau

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

- lung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): kommKOOP. Erfolgreiche Beispiele interkommunaler Kooperationen, Bonn 2006.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Umbau statt Zuwachs. Siedlungsentwicklung und öffentliche Daseinsvorsorge im Zeichen des demographischen Wandels, Berlin/Bonn 2006.
  - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Stadtquartiere für Jung und Alt. Das ExWoSt – Forschungsfeld „Innovationen, für familien- und altengerechte Stadtquartiere“, Berlin/Bonn 2007.
  - Deutscher Städtetag (Hrsg.): Strategien für den öffentlichen Raum. Ein Diskussionspapier, Köln/ Berlin 2006.
  - Forum Baulandmanagement NRW (Hrsg.): Stadt, Land, Brache: Wohnstandorte im Wettbewerb, Dortmund 2006
  - Günter, Roland: Im Tal der Könige. Ein Reisebuch zu Emscher, Rhein und Ruhr, Essen 1995.
  - Köllmann, Wolfgang, Hermann Korte, Dietmar Petzina und Wolfhard Weber (Hrsg.): Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. Geschichte und Entwicklung, 2 Bde., Düsseldorf 1990, Wuppertal 2004.
  - Parent, Thomas: Das Ruhrgebiet – vom „goldenen“ Mittelalter zur Industriekultur, Köln 2000.
  - Pesch und Partner: Rahmenkonzept – Städtebauliche Entwicklung an der Ruhr. Offensive Ruhrtal Städte an den Fluss, 2005.
  - Pesch und Partner, Schmidt/Bechtle GmbH: REGIONALE 2013–2016. Wissens- und Erlebnisraum Ruhrtal. Impulsgeber für die Metropole Ruhr. Regionale Entwicklungsstrategie, 2. Wettbewerbsstufe, Herdecke 2007.
  - Seibt, Ferdinand, Gudrun Gleba, Heinrich Theodor Grütter, Herbert Lorenz, Jürgen Müller, Ludger Tewes (Hrsg.): Vergessene Zeiten – Mittelalter im Ruhrgebiet, 2 Bde., Essen 1991.
  - Spethmann, Hans: Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik, 2 Bde., Berlin, Bd. 3 Berlin 1933, Reprint Essen 2001.
  - Wirtschafts- und Verlagsgesellschaft mbH (Hrsg.): Rhein-
- Ruhr 2006, Bauen + Wirtschaft. Architektur der Region im Spiegel, 13. Jg., S172/06, Worms 2006.
- 4. Region am Wasser**
- Bardenheuer, Ingrid (2003): Der Pott bleibt heiß. Neue Bootsanleger und Marinas in Sicht; in: boote, Heft 4, 2003.
  - Bernhardt, Christoph (2003): Stadt am Wasser; in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, Heft 2, 2003, S. 4–11.
  - Bimberg, Ina und Christoph Rump: Von Rotdornen, Laubengängen und Fliederdüften. Ein spannender Führer zu den Gärten und Parks im Ruhrtal, Essen 2006
  - Dreiseitl, Herbert und Dieter Grau (Hrsg.): Wasserlandschaften. Planen, Bauen und Gestalten mit Wasser, Basel 2006.
  - Emschergenossenschaft (Hrsg.): 100 Jahre Wasserwirtschaft im Revier. Die Emschergenossenschaft 1899–1999, Essen 1999.
  - Emschergenossenschaft (Hrsg.): Dokumentation zum Emscher-Dialog, Essen 2006.
  - Emschergenossenschaft (Hrsg.): Masterplan Emscher-Zukunft. Das Neue Emschertal, Essen 2006.
  - Emschergenossenschaft (Hrsg.): Unterwegs ins neue Emschertal. Generationenprojekt für eine Region mit Zukunft, Essen 2007.
  - Emschergenossenschaft (Hrsg.): Urban Water – Living Cities. Spotlights and Experiences from the Urban Water Project 2003–2008, Essen 2008
  - Emschergenossenschaft (Hrsg.): Urban Water. Attraktive Stadtentwicklung durch nachhaltige Wasserwirtschaft. Botschaften und Beispiele einer Europäischen Projektkooperation 2003–2008. Die Ergebnisse im Überblick, Essen 2008.
  - Enning, Guus (2002): Archetypus des Wilden Wohnens. Hausbootarchitektur als Vorbild?; in: Bauwelt, Heft 48, 2002, S. 64–65.
  - Gorzny, Klaus: Burgen, Schlösser und Adelssitze im Emscher Landschaftspark. Ein Wegbegleiter, Marl 2001.
  - Haas, Heiner: Stadt am Wasser. Neue Chancen für Kommunen und Tourismus, Frankfurt/ M. 2005.
  - Historischer Verein für Dortmund und die Grafschaft Mark e.V. unter Mitwirkung des Stadtarchivs (Hrsg.): Alles fließt. Das Wasser der Emscher, Heimat Dortmund, Heft 2, 2006.
  - ILS-Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hrsg.): Wasser – Raum – Planung, ILS-Schriften 187, Dortmund 2003.
  - Initiative „das ruhrtal“ (Hrsg.): Das Ruhrtal. Die Sonnenseite des Ruhrgebiets, Herdecke 2006.
  - Jordan, Rüdiger: Von Kapitellen, Kanzeln und Taufsteinen. Ein spannender Führer zu 67 Kirchen und Klöstern in Ruhrtal, Essen, 2006.
  - Junker und Kruse, Scheuven + Wachten: Rahmenkonzept – Städtebauliche Entwicklung an der Ruhr, Teil II, Masterplan Westliches Ruhrtal + Dortmund, Dortmund 2007.
  - Kraemer, Brigitte: Am Kanal, Essen 2005.
  - Mensch, Bernhard und Peter Pachnicke: leicht und weit – Brücken im Neuen Emschertal, Oberhausen 2005.
  - Mügge, Vera, Volker Wrede und Günter Drozdewski: Von Korallenriffen, Schachtelhalmen und dem Alten Mann. Ein spannender Führer zu 22 Geotopen im mittleren Ruhrtal, Essen 2005.
  - Ollenik, Walter und Jürgen Uphues: Von Mühlen, Schleusen und Turbinen. Ein spannender Führer zu Denkmälern der Kultur- und Technikgeschichte im mittleren Ruhrtal, Essen 2004.
  - Polenz, Harald: Von Grafen, Bischöfen und feigen Morden. Ein spannender Führer durch 22 Burgen und Herrenhäuser im Ruhrtal, 2. Auflage, Essen 2005.
  - Ruhrgebiet Tourismus GmbH & Co. KG: RuhrtalRadweg. Von der Quelle bis zur Mündung, Essen 2006.
  - Schubert, Dirk (2003): Aus der Geschichte lernen? Hafen- und Uferzonen im Wandel; in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, Heft 2, 2003, S. 34–42.
  - Schwarz, Christopher (2002): Stadt Land Fluss. Trotz Elbe-Flut und den Folgen: Immer mehr Städte entdecken das Wohnen und Arbeiten am Wasser; in: Wirtschaftswoche, Heft 41, 2002, S. 122–124.
  - Sell, Michael und Frauke Viebahn: Von Eisvögeln, Prachtjungfern und Gänsesägern. Natur an der Ruhr, Essen 2006.
  - Stemplewski, Jochen (Hrsg.): Mensch.Emscher! Eine Expedition durch das Neue Emschertal, Oberhausen 2006.
  - Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr GmbH (Hrsg.): Urbane Wasser Lagen. Kurzinfo und Projektblätter, Essen/ Mülheim an der Ruhr 2006.

## Abbildungen und Karten

### Abbildungen

- S. 17, Abb. 1: Typische Baulandpreise für baureife Grundstücke für den individuellen Wohnungsbau in Euro/qm im Jahre 2007.
- S. 17, Abb. 2: Baufertigstellungen in der Städteregion Ruhr im Jahre 2006
- S. 18, Abb. 3: Baufertigstellungen in der Städteregion Ruhr. Entwicklung der Teilmärkte im Vergleich
- S. 19, Abb. 4: Baugenehmigungen in der Städteregion Ruhr
- S. 19, Abb. 5: Ausgewählte Strukturdaten zum Wohnungsbestand in der Übersicht (2006)
- S. 20, Abb. 6: Wohngebäude nach Altersklassen (2006)
- S. 21, Abb. 7: Altersstruktur der Städteregion Ruhr im Jahr 2006
- S. 21, Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung im Vergleich
- S. 22, Abb. 9: Wanderungssaldo der Städteregion Ruhr für das Jahr 2006
- S. 23, Abb. 10: Bevölkerungs- und Haushaltsprognosen für das Jahr 2025
- S. 24, Abb. 11: Durchschnittliche Mieten im Vergleich (Jahr 2006)
- S. 26, Abb. 12: Strukturschema der kommunalen bzw. der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung
- S. 27, Abb. 13: Bausteine zum Aufbau und zur Umsetzung der regionalen Wohnungsmarktbeobachtung

S. 41, Abb. 14: Leitlinien und Ziele der Wohnungspolitik in der Städteregion Ruhr

Die Abb. 1–14: stammen von Stefan Thabe, Stadt Dortmund.

S. 82 Organisationsstruktur der Stadterneuerung in Gelsenkirchen, Quelle: Stadt Gelsenkirchen.

### Karten

S. 55 Emscher Landschaftspark und Neues Emschertal, Quelle: Arbeitsgruppe Neues Emschertal.

S. 84 Versorgungszentren in Herne, Quelle: Stadt Herne.

S. 103 Flüsse, Kanäle und Seen im Ruhrgebiet und in der Städteregion Ruhr, Quelle: Stadt Herne, Vermessungs- und Katasteramt.

S. 108 Regionale Aktivitäten mit Wasserbezug, Quelle: Stadt Bochum, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Gudrun Feilhauer.

S. 112/113 Übersichtsplan Initiative „das ruhrtal“, Quelle: Junker und Kruse, scheuven + wachen, Dortmund.

S. 120 Regionale Initiative Fluss Stadt Land, Quelle: Geschäftsstelle Fluss Stadt Land.

S. 124/125 Aktivitäten rund ums Wasser in der Städteregion Ruhr, Quelle: Stadt Bochum, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt, Gudrun Feilhauer.

## Verzeichnis und Nachweis der Photos

(r = rechts, l = links, m = mittig, o = oben, u = unten)

- 3d pixel company g.m.b.h., Dortmund: Titel und S. 99
- Andreas Bachmann, Pesch und Partner, Herdecke: S. 161 ru
- Dieter Baum, Stadt Oberhausen: S. 7, 48, 52, 130–133
- Katja Baum: S. 159 u
- Benthem Crouwel GmbH/Stadt Bochum: S. 91 ro
- Hans Blossy: S. 85 ro, 98
- Bottroper Entsorgung und Stadtreinigung: S. 69 lo
- Darius Djahanschah, LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen: S. 53
- DUC Bottrop: S. 134
- Duisburger Hafen AG: S. 126 u
- Jochen Emde, OGM: S. 57 o
- EGLV: S. 104 ro, 105 l+ m, 114–116
- EPA Planungsgruppe GmbH Architekten + Stadtplaner, Stuttgart: Titel und S. 66, 67
- Billie Erenkamp: S. 103 ru
- Jochen Gerz/Stadt Bochum: S. 91 lu
- Geschäftsstelle Fluss Stadt Land: S. 119
- Foster + Partners / MIC Management GmbH: S. 58, 59
- Uwe Grützner, Technische Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung IRPUD, ReproZentrum: S. 49 ro
- Oliver Hoppe, Schenten und Partner, Architekten, Hagen: Titel und S. 160 ro
- Birgit Hupfeld, Bochum: S. 57 u
- Initiative „das ruhrtal“: S. 111
- Interessen- und Standortgemeinschaft (ISG) Hauptstraße Gelsenkirchen, Cornelia Fischer: S. 56
- Dr. Arch. Dipl. Ing. Andreas Kipa, Mailand: S. 142
- Marie Köhler: S. 151 ro
- Richard Köhler, Biologische Station östliches Ruhrgebiet, Herne: S. 152 l+r
- Hans-Joachim König, Yacht-Club Harkortsee (YCH) e. V., Hagen: S. 160 lo + ru
- KVR / Planungsbüro Drecker: S. 137 lo

Reinhard Landscheid, Stadt Herne: S. 87 ru  
Lindemann Architekten Mannheim: S. 92  
OGM/pos 4 Architekten Hinrichsmeyer Pilling GbR,  
Düsseldorf: Titel und S. 63 r  
OGM/Prechler Landschaftsarchitektur, Düsseldorf: S. 63 l  
PASD, Feldmeier-Wrede: Hagen: S. 95 lo  
Planquadrat, Dortmund: S. 94 ru  
Projekt Ruhr GmbH: S. 117 u  
Karsten-Thilo Raab, Stadt Hagen: S. 158, S. 159 o  
Karen Rein, Stadt Dortmund: S. 162  
Ruderclub Hansa, Dortmund: S. 165  
Ruhrverband: S. 44, 104 m+ru, 105 ro, 109 ru, 110 m,  
Jutta Sankowski, Stadt Dortmund: S. 117 o  
Büro Sattler, Köln: S. 94 lo  
Marco Siekmann: S. 161 ro  
Michael Schwarze-Rodrian: S. 55 mu+ru  
Stadt Bochum, Presse- und Informationsamt: S. 88 o + u,  
89 ro, 109 lu+ro, 110 ru, 154 ro+ru, 155 l+r, 157 l+r  
Stadt Bochum, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt:  
Titel und S. 88 m, 156 l+r  
Stadt Bottrop: S. 68 u, 69 ro + u, 135, 136 l+r, 137 u  
Stadt Duisburg: S. 45 l, 51 l+r, 60, 106, S. 126-129  
Stadt Essen: Titel und S. 74-77, 122  
Stadt Gelsenkirchen: Titel und S. 78-83, 146 o, 147, 148, 149  
Stadt Hagen: S. 93, 95 ru, 161 l  
Stadt Herne: S. 87 l + ro,  
Stadt Herne, Bildarchiv, Thomas Schmidt, Kirsten Weber:  
Titel u. S. 29 mr, 50, 54, 85 lo+ru, 86, 103 lu, 104 lu, 150 +rl,  
151 lo+mo+mu, 153 ro,  
Stadt Mülheim an der Ruhr: Titel und S. 70-73, 106,  
138-141  
Stadt Oberhausen: S. 47, 65  
Stadt Oberhausen/Norbert Post, Hartmut Welters,  
Dortmund: S. 64 r  
Stadt Oberhausen/ST-Freiraum Landschaftsarchitekten,  
Schürmann RW Architekten Stadtplaner, Richelmann:  
S. 64 l

Stadtparkasse Oberhausen/Sauerbruch Hutton  
Architekten, Berlin: S. 62  
Stefan Thabe, Stadt Dortmund: S. 16, 18, 28 lo+lu, 29  
lo+ro+ru, 30, 33, 96, 97, 109, 118, 119, 120, 163, 164  
Hardi Teherani, Architekt: Titel und S. 61  
THS: S. 68 o  
THS, Manfred Vollmer: S. 12, 13, 14  
Thomas van den Valentyn/Stadt Bochum: S. 91 lu  
VBW Bauen und Wohnen GmbH, Bochum: S. 35  
Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg Meiderich:  
S. 106 lu  
Peter Weichmann-Jaeger: Stadt Herne: S. 179  
Axel Wild, Stadt Essen, Büro Stadtentwicklung:  
S. 110 ro  
Jörg Winde, Bochum: S. 90  
Egon Wollering, Stadt Herne: S. 153 ru

#### **Arbeitsgruppe Masterplan Ruhr**

Dieter Baum, Stadt Oberhausen  
Martin Bleja, Stadt Hagen  
Wolfgang Borowitzki, Stadt Bochum  
Sonja Gugel, Stadt Dortmund  
Rolf Hornbostel, Stadt Mülheim an der Ruhr  
Markus Horstmann, Stadt Gelsenkirchen  
Barbara Kruse, Stadt Herne  
Kerstin Lehmann, Stadt Dortmund  
Julia Meininghaus, Stadt Dortmund  
Wolfgang Neuhoff, Stadt Duisburg  
Burkhard Preuß, Stadt Essen  
Martin Reimers, Stadt Bottrop  
Stefan Thabe, Stadt Dortmund (Gesamtkoordination)  
Alfred Wittwer, Stadt Mülheim an der Ruhr

#### **Autorinnen und Autoren**

Dieter Baum (Kapitel 1, 3.3, 3.4, 3.5.2, 4.3.2)  
Wolfgang Borowitzki (Kapitel 4.3.8)  
Eva Fendel (Kapitel 3.5.5)  
Christine Grebe (Kapitel 3.5.9)  
Sonja Gugel (Kapitel 3.1)  
Peter Hofmann (Kapitel 3.4.8, 3.5.8)  
Markus Horstmann (Kapitel 3.5.6, 4.3.6)  
Stephan Kemper (Kapitel 3.5.6)  
Barbara Kruse  
(Kapitel 3.3., 3.4, 3.5.7, 4.1, 4.2, 4.2.2, 4.3, 4.3.7)  
Kerstin Lehmann (Kapitel 3.1, 3.6, 4.2.3, 4.3.10, 4.4, 5)  
Steffen Lenze (Kapitel 3.5.5)  
Julia Meininghaus (Kapitel 2.4)  
Petra Müller-Tiggemann (Kapitel 4.2.1)  
Wolfgang Neuhoff (Kapitel 3.5.1, 4.2.5)  
Martin Reimers (Kapitel 3.2, 3.5.3, 4.3.3)  
Stephanie Roth (Kapitel 4.3.9)  
Friedhelm Staerk (Kapitel 3.5.5)  
Hermann Steins (Kapitel 4.3.5)  
Stefan Thabe  
(Kapitel 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 3.5.10, 4.2.4, 4.4, 5)  
Doris Vogeler (Kapitel 3.5.9)  
Alfred Wittwer (Kapitel 3.5.4, 4.3.4)  
Britta Wimpelberg (Kapitel 3.5.9)

#### **Ein besonderer Dank gilt den Autoren der Gastbeiträge**

Dr. Dieter Kraemer, Prof. Dr. Klaus R. Kunzmann,  
Prof. Dr. Hans-Peter Noll, Prof. Karl-Heinz Petzinka und  
Joachim Schares

## Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner

### ■ Stadt Duisburg

Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement

#### Wolfgang Neuhoff

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

### ■ Stadt Oberhausen

Fachbereich 5-1-10

Stadtentwicklung und vorbereitende Bauleitplanung

#### Regina Dreßler

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

#### Dieter Baum

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

### ■ Stadt Mülheim an der Ruhr

Referat Umwelt, Planen und Bauen

#### Rolf Hornbostel

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

Planungsamt

#### Alfred Wittwer

Postfach 101953  
45466 Mülheim an der Ruhr  
alfred.wittwer@stadt-mh.de

### ■ Stadt Bottrop

Stadtplanungsamt, Generelle Planung

#### Martin Reimers

Luisen-Hensel-Straße 1  
46236 Bottrop  
Tel. (02041) 70-33 55  
martin.reimers@bottrop.de

### ■ Stadt Essen

Büro Stadtentwicklung

Porscheplatz 1

45121 Essen  
Tel. (0201) 8 88 87 01

### ■ Stadt Gelsenkirchen

Referat Stadtplanung

#### Markus Horstmann

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

### ■ Stadt Herne

Fachbereich Stadtplanung  
Vorbereitende Bauleitplanung

#### Peter Weichmann-Jäger

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

#### Barbara Kruse

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

### ■ Stadt Bochum

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt  
Abteilung Stadtentwicklung

#### Wolfgang Borowitzki

Willy-Brandt-Platz 2-6  
44777 Bochum  
Tel. (0234) 9 10-25 12  
borowitzki@bochum.de

### ■ Stadt Hagen

Fachgruppe Stadtentwicklung und  
Flächennutzungsplanung

#### Martin Bleja

Rathausstraße 11  
58095 Hagen  
Tel. (2331) 207 31 66  
martin.bleja@stadt-hagen.de

### ■ Stadt Dortmund

Stadtplanungs- und Bauordnungsamt  
Bereich Stadtentwicklung

#### Stefan Thabe

Burgwall 14  
44122 Dortmund  
Tel. (0231) 50-2 72 99  
sthabe@stadtdo.de





**bottrop.**



**stadtherne**

**Stadt Bochum**



**DORTMUND**