

GRENZÜBERGANGEN

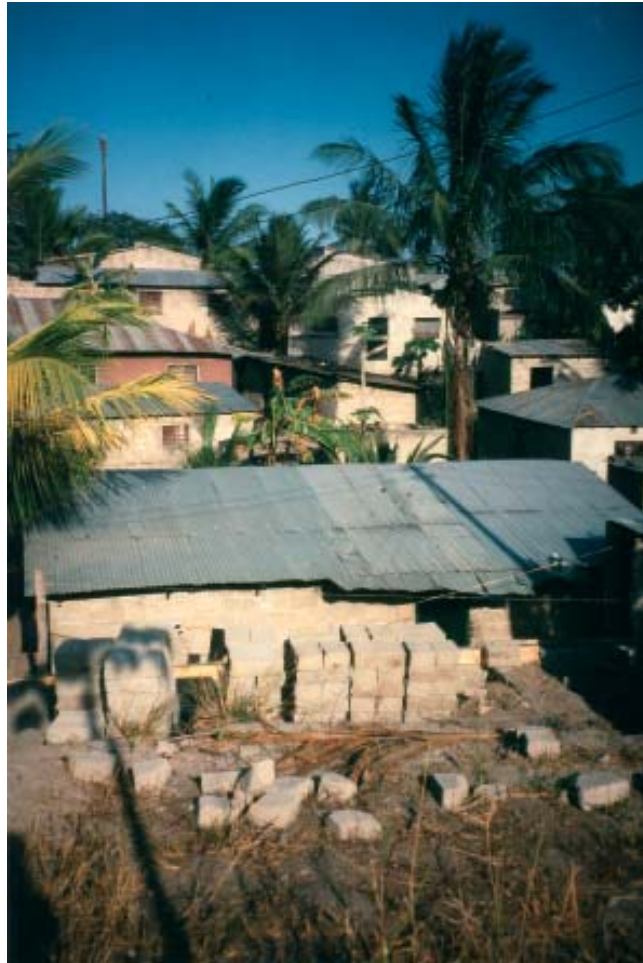
Die Entdeckung von Räumen der Vielfalt und Toleranz

Andreas Schulze Bäing

DER BLICK IN DIE WELT

Thema dieses Beitrages sind die Besonderheiten und spezifischen Qualitäten der physischen Raumstruktur in der Städteregion Ruhr. Seit etwa 20 Jahren beginnt man nach und nach, diese Qualitäten zu entdecken und zu nutzen. Doch zunächst ein historischer Rückblick auf eine internationale Diskussion die schon vor einigen Jahrzehnten begann:

In den 80er und 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts kam es in vielen Städten der sogenannten Dritten Welt zu einem Paradigmenwechsel in der Stadtplanung. Die vormals kritische Grundhaltung gegenüber illegalen bzw. informellen Siedlungen wandelte sich in eine Akzeptanz frei gewachsener Raumstrukturen. Anstatt diese Siedlungen mit dem Bulldozer zu zerstören und damit auch Kapital zu vernichten, initiierte man Programme zum „settlement upgrading“.



Über einen Abriß der wilden Strukturen in der Städteregion Ruhr wurde zwar in der Region nie ernsthaft nachgedacht. Dennoch war man bis zur Jahrtausendwende unter Planern nahezu einhellig der Meinung, die Raumstruktur des Ruhrgebietes sei alles andere als erstrebenswert. Man betrachtete diese Struktur eher als etwas, das sich zufällig aufgrund der Einflüsse der Industrialisierung entwickelt habe. Dementsprechend folgten die räumlichen Leitbilder der einzelnen Städte häufig eher

klassischen Stadtmodellen (Zentrenstruktur, kompakte Stadt etc.). Ein historisches Beispiel aus den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts ist die damals aufsehenerregende, heute altmodisch anmutende Architektur des Potsdamer Platzes in Berlin. In der Städteregion Ruhr gab es ähnlich ambitionierte Projekte, wie etwa die Neue Mitte Oberhausen, die ebenfalls das Zentrum bzw. die Zentralität betonten.



DIE ENTDECKUNG

Zu Beginn des 21. Jahrhunderts entdeckten nun einige Raumwissenschaftler, daß es insbesondere in der Städteregion Ruhr informelle Strukturen gibt, die denen in vielen Städten der Dritten Welt ähneln. Weiterhin stellte man fest, daß die Bewohner und Nutzer der Städteregion Ruhr eine bemerkenswerte Toleranz gegenüber anderswo sehr konfliktbeladenen Nutzungen zeigen.

Dies läßt sich unter anderem historisch erklären. Durch die jahrzehntelange Dominanz der Industrie als wesentlicher raumprägender und raumformender Faktor, mußte man sich schon früh mit der jeweiligen Umgebung arrangieren. Vielfalt



wurde und wird in der Städteregion sehr häufig ohne weiteres akzeptiert, sei es die B1 hinterm Haus, der Blick auf die duftende Emscher hinterm Kleingarten oder aber das Naturschutzgebiet neben der Müllhalde.

Eine weitere Besonderheit der Städtereion Ruhr sind die zahlreichen Grenzen, von der die Region durchzogen ist. Dadurch entstand eine Vielfalt von versteckten Ecken und unbekanntem Orten, an denen sich, überwiegend unbemerkt von der Öffentlichkeit, ganz eigene und eigenwillige Lebensformen, naturnahe Landschaften und vergessene Orte entwickeln konnten.



Erst ab der Jahrtausendwende setzte sich mehr und mehr die Erkenntnis durch, daß diese *wilde* Struktur der Städtereion Ruhr andere, bemerkenswerte Qualitäten aufweist. Auch einige Projekte der IBA Emscherpark trugen mit zu diesem Bewußtseinswandel bei.

Die Entdeckung dieser Möglichkeitsräume und Orte führte in der Folge gleichzeitig stellenweise zu Gentrifizierungen. Die ehemals herrschende Toleranz gegenüber anderen Lebensweisen und die Nichtbeachtung dieser Räume hat sich durch die entstandene Aufmerksamkeit verändert. Aber auch heute noch ist die Städtereion Ruhr international bekannter Anlaufpunkt für Menschen, die einen ganz eigenen Lebensstil an irgendeinem versteckten Punkt in dieser großen Ballungsregion entdecken und entwickeln wollen, ohne gleich in eine der alten steinernen Großstädte wie NYC, München oder Paris ziehen zu müssen. Hier sind sie sicher vor Anfeindungen und Konditionierungsversuchen einer homogenisierten Gesellschaft, wie man sie auch heute noch so häufig in EFH-Gebieten, gated communities oder Gründerzeitvierteln vorfindet.

So mancher dieser versteckten Orte ist heute darüber hinaus auch in zeitlicher Hinsicht ein Beispiel für wechselnde Nutzungen. Es gibt kleine

Gewerbehöfe, in denen innerhalb von 15-20 Jahren schon die vierte oder fünfte Firmengeneration sitzt. Die Ermöglichung dieses raschen Wechsels von Nutzungen und Nutzern wurde in der Städtereion Ruhr bereits Anfang des Jahrtausends initiiert, während in anderen Städten und Regionen Unternehmen immer noch durch langjährige Mietverträge, unflexible Gebäudestrukturen und rigide planerische Vorgaben gebunden wurden.

Die Suche nach diesen Punkten und Orten ist nicht einfach – sie ist auch heute noch eine Herausforderung für Neuankömmlinge, denn immer noch hat die Städtereion Ruhr etwas Mystisch-Labyrinthartiges.

DIE ANALYSE

In einem historischen Rückblick soll beispielhaft eine der Analysen vorgestellt werden, die am Anfang des Jahrtausends zum Paradigmenwechsel im Blick auf die Region führten. Schwerpunkt der folgenden Untersuchung war die Betrachtung von Grensräumen, da man insbesondere im Schatten großer physischer Infrastrukturen und im Umfeld administrativer Grenzen zwischen den Städten die Existenz von Möglichkeitsräumen vermutete.

In einer Art Grenzwertanalyse wurden damals die statistischen Charakteristika verschiedener Grensräume untersucht.

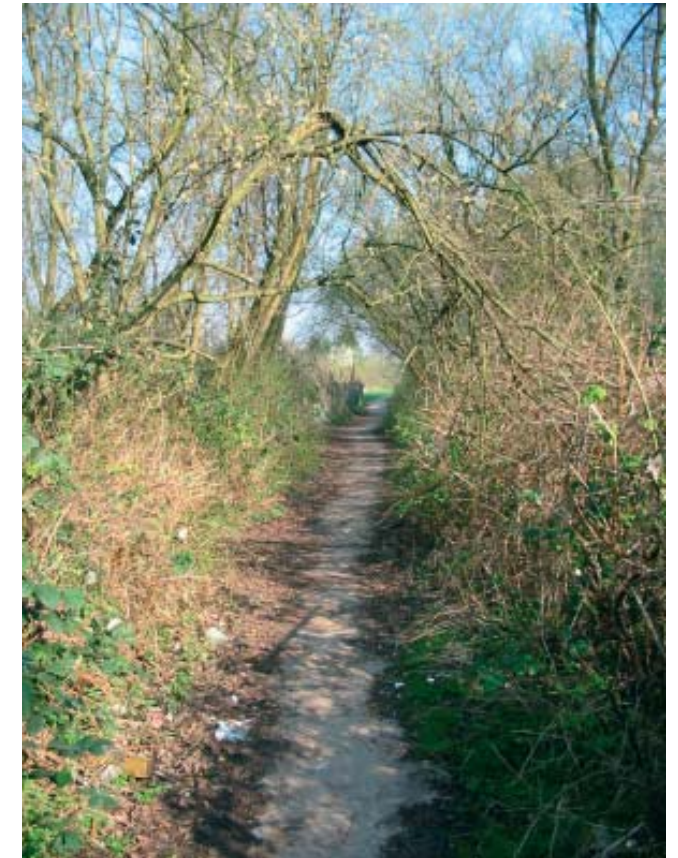
Der erste Schritt bestand darin, die zu untersuchenden Grenzen auszuwählen. Dabei orientierte man sich teilweise an Elementen der sogenannten *Neunten Stadt*. Darunter versteht man ein Netzwerk von physischen Möglichkeitsräumen mit regionaler Dimension, das intensiv in der Region diskutiert wurde. Einige Elemente dieser Neunten Stadt, beispielsweise stadtreionale Wasserwege, die **bluefields**, und Autobahnen, die **redfields**, haben einen mehrdeutigen Charakter. Sie dienen auf der einen Seite als verbindende Transportwege, stellen andererseits aber auch physische Grenzen dar, die die Region zerschneiden.

Auch große Industrieflächen und Industriebrachen, die **brownfields**, können im stadtreionalen Raum als physische Grenze wirken. Als eine weitere Kategorie von Grensräumen wurde auch die Wirkung der administrativen Innengrenzen auf die jeweilige Umgebung untersucht.

Grundlage für diese Analyse war eine Nutzungskartierung des Kommunalverbandes Ruhrgebiet, deren Datenbestand auch heute, im Jahre 2016, noch gepflegt wird. Basis für den Aufbau dieser Geodatenbank war und ist eine Analyse von Luftbilddaten. Anhand dieser Datenbank kann für jede einzelne Fläche festgestellt werden, welche von 152 Nutzungskategorien der aktuellen Nutzung der Fläche entspricht. Der Vereinfachung halber wurden in der folgenden Analyse die 152 Kategorien zu 12 Oberkategorien zusammengefaßt.

Um nun die Wirkung von Grenzen auf das Umfeld, also auf den Grenzraum, zu analysieren, wurde rund um die eigentliche Grenze ein fiktiver Buffer

von 500 Metern gelegt. Die Wahl dieses Wertes begründete sich darin, daß dies in etwa der Größe eines typischen städtischen Quartiers zur Zeit der Jahrhundertwende entsprach. Hätte man diesen Wert zu klein gewählt, wäre es in zu starkem Maße zu „statistischen Ausreißern“ bei der Analyse gekommen. Hätte man den Wert zu hoch gewählt, so hätte dies einen nivellierenden Effekt auf die Analyse gehabt, denn man würde sich der Gesamtstruktur der Nutzung in der Städtereion Ruhr annähern.



Die Nutzungsstruktur im Buffer wurde anschließend statistisch ausgewertet. Interessant war nun, inwieweit die Struktur in den Grensräumen, also in den versteckten Ecken und unbekanntem Orten, von der Nutzungsstruktur in der gesamten Städtereion Ruhr abwich. Gab es typische Nutzungen, die sich an Grenzen konzentrieren? Wie sind die Anteile unterschiedlicher Nutzungen verteilt?

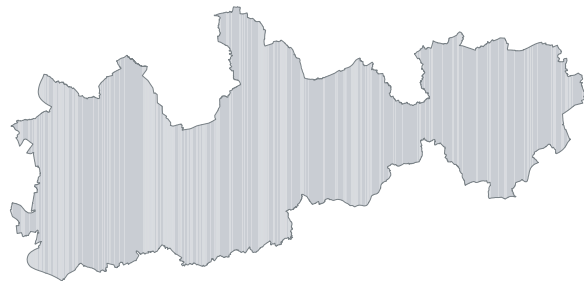
STRUKTUR DER REGION

Die erste Grafik auf dieser Seite zeigt dazu zunächst den prozentualen Anteil verschiedener Flächennutzungen in der gesamten Städteregion Ruhr, einmal als Häufigkeit und einmal auf den Flächenanteil bezogen. Man erkennt, daß im Jahr 2002 Wohnbauflächen mit 20,4 % Flächenanteil eine der dominierenden Nutzungen waren.

Landschaftselemente wie etwa landwirtschaftliche Flächen oder auch Wälder und Parkanlagen waren damals und sind auch heute noch bedeutende Elemente der Stadtlandschaft in der Städteregion Ruhr.

Gewerbe- und Industrieflächen sind weitere wichtige Flächennutzungen. Hier scheint noch die ehemalige Region der Schwerindustrie durch. Ähnliches gilt für die Brachflächen, deren Flächenanteil mit 3,3 % gleichzeitig ein Zeichen für den damaligen Strukturwandel darstellen. Im Verhältnis zu den sonstigen Nutzungen nehmen Industrie- und Brachflächen insgesamt einen erstaunlich geringen Anteil ein. Dies widerlegt auch das damals außerhalb der Region noch weit verbreitete Klischee von der schwarzen Industrielandschaft. Berücksichtigen muß man hier allerdings, daß in dieser Analyse nur Flächen mit einer Größe von über 100 000 m² aufgenommen wurden.

Die öffentlichen Plätze, Gemeinbedarfsflächen und Fußgängerzonen hatten mit 2,2 % einen geringen Flächenanteil. Dies unterstützt die These, daß



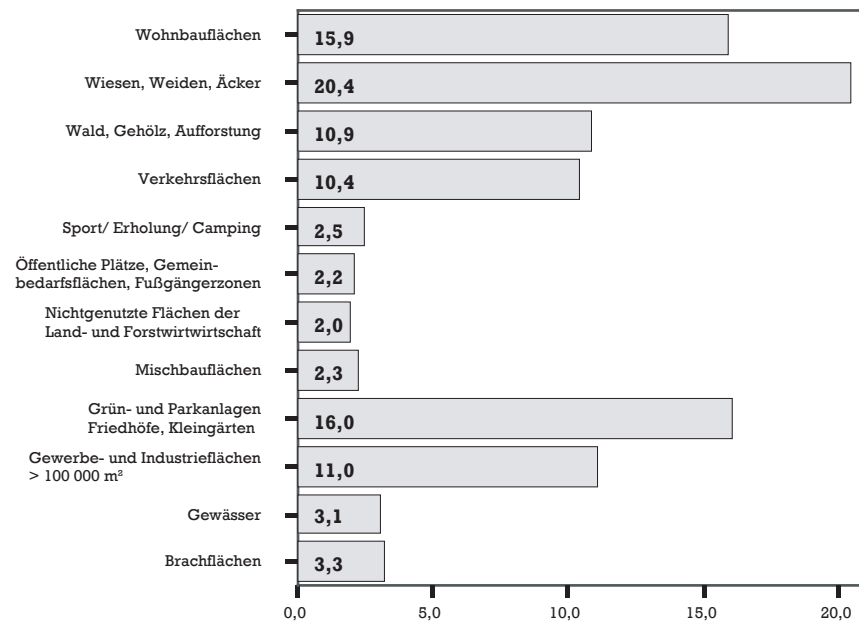
die Struktur der Städteregion Ruhr nicht einem klassischen solitären Stadtmodell entsprach. Die Region hatte damals und hat auch heute andere öffentliche Räume.

Ein Beispiel für einen solchen regionalen öffentlichen Raum sind die Autobahnen, die hier als Teil der Verkehrsflächen aufgenommen wurden. Deren Flächenanteil von 10,4 % deutet darauf hin, daß die Bewohner der Städteregion Ruhr schon damals sehr mobil waren. Nicht umsonst gab es bereits zur Jahrhundertwende Vergleiche mit dem Ballungsraum Los Angeles.

Die Gewässer hatten mit 3,1 % Flächenanteil auf den ersten Blick eine vergleichsweise geringe Bedeutung. Allerdings ist dies in einigen Teilräumen anders, beispielsweise entlang der Emscher im Norden oder der Ruhr im Süden.

Flächenanteil Nutzungen Städteregion Ruhr gesamt

Angaben in %



BINNENGRENZEN

Wenn man das Wort „Grenze“ hört, so denkt man häufig zunächst an die administrativen Grenzen. Die Städteregion Ruhr ist auch heute noch durch eine Vielzahl solcher Grenzen durchzogen, seien es die Stadtgrenzen, Grenzen der Regierungsbezirke, Grenzen der Verkehrsverbünde, historische Stadtgrenzen oder auch Grenzen von Kommunalverbänden. Inzwischen, im Jahr 2016, hat man in der Region gelernt, mit der Existenz dieser Grenzen zu



leben, sie bei Bedarf auch zu übertreten – also flexibel mit Grenzen umzugehen.

In der Analyse aus dem Jahr 2002 erkennt man, daß sich die Nutzungsstruktur der Räume entlang administrativer Binnengrenzen in der Städteregion Ruhr kaum von der durchschnittlichen Struktur in der gesamten Region unterschied. Allenfalls bei landwirtschaftlichen Flächen und Grün- und Park-

anlagen gab es einen leicht erhöhten Anteil. Eine Nutzungskategorie, die unter dem Durchschnitt der Städteregion Ruhr lag, ist der Bereich „Öffentliche Plätze, Gemeinbedarfsflächen, Fußgängerzonen“. Dies deutet darauf hin, daß damals der Schwerpunkt der Stadtentwicklung für die Schaffung öffentlicher Räume noch im Bereich der Zentren und

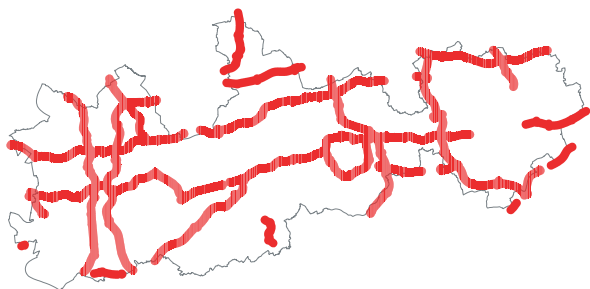


Unterzentren der einzelnen Städte lag.

Inzwischen gibt es einige Beispiele für die Schaffung öffentlicher Räume entlang von Stadtgrenzen, sei es im Zusammenhang mit der Entwicklung von Gewerbegebieten im Grenzraum, bei der Gestaltung der Airport Cities in Dortmund und Düsseldorf oder auch bei der Aufwertung wild gewachsener Einzelhandelsstrukturen entlang von Grenzräumen.

AUTOBAHNEN

Ein Beispiel für physische Grenzen sind Autobahnen und autobahnähnliche Straßen. Die Auswertung des Umfeldes dieser räumlichen Barrieren zeigt, daß hier der Anteil der Wohnbauflächen um 1,6 %



geringer war als im Schnitt der Städteregion. Allerdings ist die Abweichung sehr gering, in jedem Fall geringer als man sie für das Umfeld von Autobahnen erwartet hätte. Dies zeigt auch den besonderen Charakter dieser Straßen. Es sind zwar keine klassischen Stadtstraßen. Dennoch führen sie mitten durch die Siedlungen der Städteregion. Sie besitzen also Zwittercharakter, sind Stadtstraße und Autobahn zugleich. Man könnte sie daher auch als stadtregionale Straßen bezeichnen. Inzwischen hat man dies auch von Seiten der Planung erkannt und schenkt diesen Straßenräumen ähnlich viel gestalterische Aufmerksamkeit wie den Stadtstraßen.

Der höhere Anteil von Gewerbe- und Industrie- flächen rund um die Autobahnen zeigt die Bedeu-

tung, die diese Infrastruktur noch zur Jahrhundertwende für die Wirtschaft hatte.

Bei den Grün- und Parkanlagen, Friedhöfen und Kleingärten deutet der höhere Flächenanteil von 2,9 % darauf hin, daß dies schon damals wichtige Grenznutzungen waren. Inzwischen hat man das Potential insbesondere der Kleingartenkultur weiter ausgestaltet und auch die Kleinsiedlung als Siedlungselement dieser Stadtlandschaft neu entdeckt.

Ähnlich wie bei den Airport Cities haben sich hier Siedlungsbereiche entwickelt, die insbesondere hochmobile Menschen ansprechen. Schnelle innerregionale und überregionale Anbindung sind Voraussetzung für derartige raumgreifende Lebensstile.

Wohnen in der Nähe dieser stadtregionalen Straßen ist auch deswegen attraktiv, weil in der Städteregion Ruhr schon früh Techniken entwickelt wurden, diese Verkehrsbänder in der Landschaft zu verstecken. Häufig hört man diese Straßen erst, wenn man direkt davor steht.

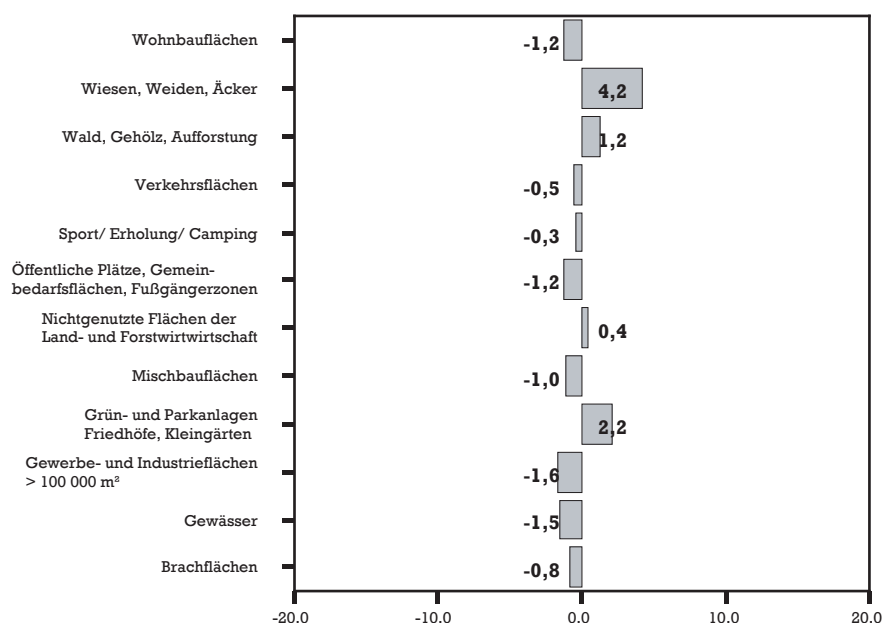
Auch für eine andere Art mobiler Menschen sind die versteckten Orte entlang der Autobahn inzwischen beliebte Aufenthalts- und Wohnorte. Gemeint sind Menschen, die permanent im Wohnmobil leben und dort hinfahren, wo sie Arbeit finden – der Ingenieur mit wechselnden Aufträgen, die Krankenschwester, die für ein Zeitarbeitsunternehmen arbeitet oder auch der Künstler auf der Suche nach neuen urbanen Räumen.

All diese Menschen haben die besonderen Möglichkeiten dieses Grenzraumes für sich entdeckt.



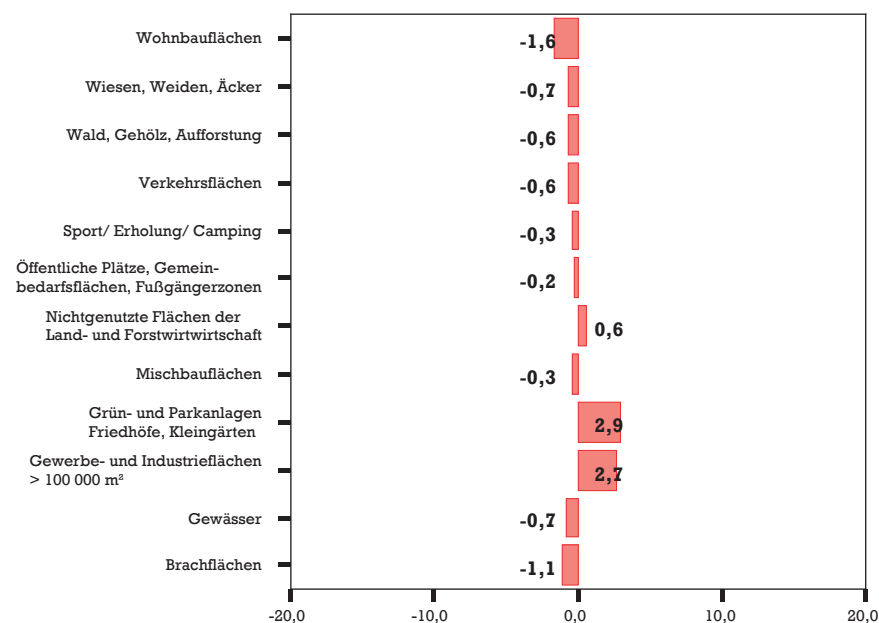
Flächenanteil Nutzungen Binnengrenzen

Differenz in % zum Anteil Städteregion Ruhr gesamt



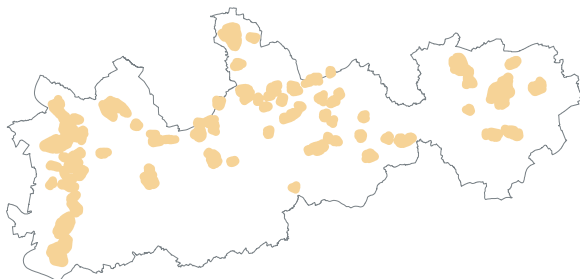
Flächenanteil Nutzungen Autobahnen und autobahnähnliche Straßen

Differenz in % zum Anteil Städteregion Ruhr gesamt



INDUSTRIEN

Eine weitere physische Grenze stellen große Industrie- und Brachflächen dar. Daher wurden in die Analyse daher alle Gewerbe-, Industrie- und Brachflächen aufgenommen, die eine Größe von mindestens 100000 m² haben, da nur solch große Flächen eine wesentliche Grenze im stadtreionalen Raum bilden. Der hohe Anteil von umliegenden Verkehrsflächen und Gewässern erklärte sich durch die Notwendigkeit, industrielle Bereiche infrastrukturell zu erschließen.



Landschaftselemente wie etwa land- und forstwirtschaftliche Flächen waren in der Umgebung großer Industrie- und Brachflächen seltener zu finden. Auffällig hingegen ist, daß Grün- und Parkanlagen, Friedhöfe und Kleingärten sich häufig im Umfeld von Industrien und Brachen befanden. Ein



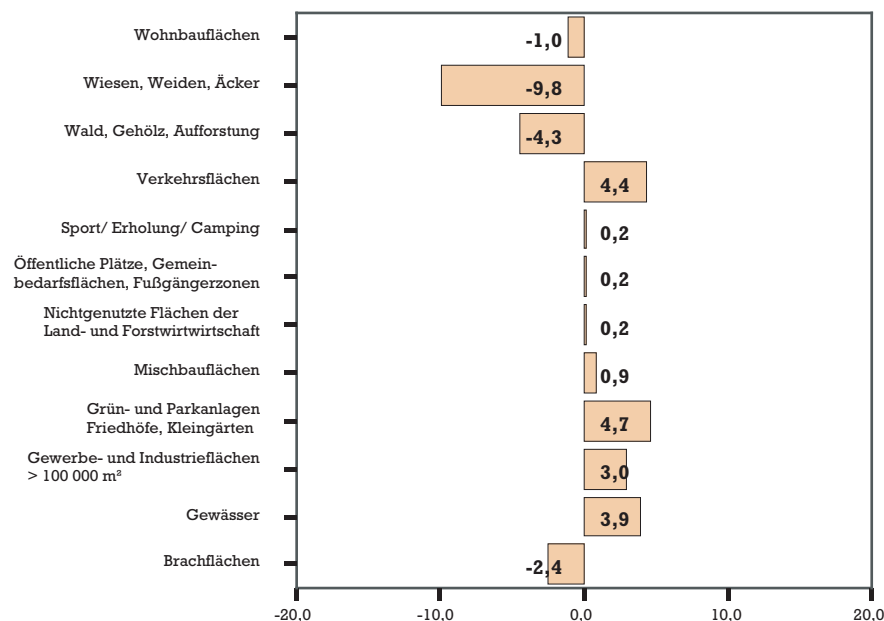
Grund dafür ist, daß insbesondere Grabelandflächen, aber teilweise auch Kleingartenanlagen im Umfeld großer Industrie- und Brachflächen ihre Nischen fanden. Grabeland war ursprünglich eine temporär eingerichtete Nutzung von Reserveland als Kleingarten. Eine mögliche weitere industrielle Nutzung war dadurch nicht ausgeschlossen.

Inzwischen hat man das Potential dieser Möglichkeitsräume erkannt, und es konnten sich neue Varianten und Spielarten einer eher informellen Siedlungsstruktur im Umfeld dieser Flächen entwickeln. Insbesondere das Zusammenspiel von nachindustrieller Natur und einer neuen Art von Kleinsiedlung macht für viele neue Bewohner den besonderen Reiz dieser Räume aus. Die industrielle Kulisse ist dabei zur Bühne für eine Vielzahl neuer Lebensstile geworden.

Flächenanteil Nutzungen

Industrie/ Gewerbe > 100 000 m²

Differenz in % zum Anteil Städteregion Ruhr gesamt



KANÄLE UND HÄFEN

Wasser in Gestalt von Flüssen oder Seen ist ein wichtiges Raumelement, das als Attraktivitätsfaktor von Städten gilt. Gleichzeitig trennt und unterteilt es Städte, wirkt somit häufig als Grenze mitten in der Stadt.



Bei der Städteregion Ruhr denkt man spontan an den Fluß Ruhr. Dieser ist allerdings weniger eine Binnengrenze. Vielmehr bildet die Ruhr in weiten Teilen der Region einen südlichen Abschluß für diesen Ballungsraum. Aber es gab weitere – weitgehend unbeachtete – nasse Elemente mitten in der Städteregion Ruhr: Die Emscher und den Rhein-Herne-Kanal. Um dies näher zu untersuchen, konzentrierte sich die Analyse des Grenzraumes auf den Bereich rund um diesen Kanal und die Emscher. Sehr auffällig ist, daß es vor fünfzehn Jahren vergleichsweise wenig Wohnbauflächen und landwirtschaftliche Flächen am Kanal gab. Auch Wälder sind dort weniger stark vertreten. Der Anteil der

Industrie- und Brachflächen war damals relativ hoch, was nicht zuletzt auf die Bedeutung dieser Wasserwege für die industrielle Entwicklung im 20. Jahrhundert zurückzuführen war. Auch der Anteil der Grün- und Parkanlagen, Friedhöfe und Kleingärten war hier deutlich höher als im Durchschnitt der Städteregion Ruhr. Dies lag zum einen an der Existenz des



Begleitgrün rund um die Wasserwege. Aber auch für Kleingärten und Grabeländer boten die Nischen und versteckten Orte rund um das Wasser viele Möglichkeiten. Der Umbau des offenen Abwasserkanals Emscher seit den 90er Jahren hin zu einem naturnahen Gewässer schuf auch hier neue Möglichkeitsräume. Dort, wo vorher die Emscher aufgrund der Geruchsbelastung bestimmte Nutzungen ausschloß, gibt es heute attraktive Wohnlagen und vielfältige Freizeitangebote.

DIE INSEL

Ein bekanntes Beispiel für das Auffinden von neuen Möglichkeitsräumen, das eng mit dem Emscherumbau zusammenhängt, war die Entdeckung einer Insel. Schon Mitte der 90er Jahre hatte eines der IBA Projekte, der Nordsternpark in Gelsenkirchen, den Bereich zwischen Kanal und Emscher thematisiert und neu gestaltet. Nach der Jahrtausendwende begann man dann nach und nach auch den gesamten Zwischenraum dieser beiden Wasserwege neu zu betrachten. Man sprach nach kurzer Zeit nur noch von „der Insel“. Mit einer Länge von mehr als 30 km und einer Breite von bis zu 800 m bietet diese Insel eine Vielzahl von Entfaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten.

Anfang des Jahrhunderts war es noch keineswegs üblich, in der Städtereion Ruhr Standorte für exklusives Wohnen zu entwickeln. Die Insel war einer der ersten Orte im Norden der Region, wo solche Wohnvorhaben verwirklicht wurden. Üblicherweise haben solche Projekte der Aufwertung durch exklusive Wohnformen, die sogenannte Gentrification, Verdrängungsprozesse zur Folge. Das Besondere der Insel ist nun, daß es dort zu Anfang des Jahrhunderts kaum Wohnnutzungen gab. Daher waren die sozialen Auswirkungen gering.

Man erkannte, daß diese Aufwertung auch ein wichtiger Faktor war, um die dortige lokale Ökonomie zu stimulieren. Von dieser Entwicklung haben insbesondere kleine Dienstleistungsunternehmen im Umfeld der Insel profitiert. Dazu gehören Dienstleister aus dem Bereich der Gastronomie, des Einzelhandels und des Handwerks. Gleichzeitig wurde die Insel auch als attraktives Ausflugsziel entdeckt. Insbesondere durch die seltene Flora und Fauna in den insularen Habitaten hat die Insel einen über die Region hinausreichenden Bekanntheitsgrad erlangt.

Zudem genießt die Insel als Standort für öffentliche Einrichtungen ein hohes Ansehen. Ein Beispiel dafür ist das TiP-Institut, das seinen Sitz in der Nähe des Regio Centers Exopolis hat. Dort, auf der Insel der Region, werden wissenschaftliche Analysen in praktische Konzepte für die regionale Entwicklung und Gestaltung übersetzt.

Trotz dieser dynamischen Entwicklung hat die Insel ihren Sinn für das Überraschende und Verborgene nicht verloren. Wer neugierig ist und sucht, wird auch heute noch viele solcher Orte auf der Insel finden.



Schloß
Bladenhorst
Castrop Rauxel



Gasometer
Oberhausen

Flächenanteil Nutzungen Kanäle und Häfen

Differenz in % zum Anteil Städtereion Ruhr gesamt

