

GRENZGÄNGE

A. Grenzerfahrungen – Die Entdeckung von Räumen der Vielfalt und Toleranz

Die ursprüngliche Bezeichnung dieses Impulsbeitrages lautete: „Kartierung von Möglichkeitsräumen (functional free zones) im Jahr 2030“. Aufgrund der inhaltlichen Neuausrichtung der Ankerveranstaltung 1 erfolgte die Kartierung und Visualisierung von physischen Möglichkeitsräumen teilweise schon in den Beiträgen „Neunte Stadt“ und „Liminalbänder“ im PENTIMENTO 01. Dieser Beitrag baut in Teilen darauf auf, mit dem Schwerpunkt der Analyse der Nutzungsstruktur im Umfeld von physischen und administrativen Grenzen innerhalb der Städteregion Ruhr. Einerseits wird aufgezeigt, in welchem räumlichen Umfeld einige der regionalen Räume der Neunten Stadt liegen. Andererseits ist dies auch eine Untersuchung des Border-Effektes physischer Grenzen und der dadurch entstehenden Möglichkeitsräume. Als Format der Veranstaltung wurde ähnlich wie bei Ankerveranstaltung 1 ein moderierter Workshop gewählt. Aufgrund der guten Erfahrungen mit dem Booklet PENTIMENTO 01 entschied die Forschungsgruppe Förderturm der Visionen, ein weiteres Booklet, das PENTIMENTO 03, zu erstellen. Für das PENTIMENTO 03 haben alle Mitglieder des Förderturms der Visionen einen Beitrag ausgearbeitet. Zusätzlich wurden vom Vorbereitungsteam der Städte Oberhausen und Dortmund zusammen mit dem Förderturm der Visionen Thesenpapiere zu den drei Workshopthemen erarbeitet. Ähnlich wie bei Ankerveranstaltung 1 wurde das Booklet „PENTIMENTO 03“ zusammen mit den Thesenpapieren vorab an alle Teilnehmer der Veranstaltung verschickt.

B. Forschungsfragen

Thema dieses Beitrages **Grenzerfahrungen** sind die Besonderheiten und spezifischen Qualitäten der physischen Raumstruktur in der Städteregion Ruhr, insbesondere der Struktur von Grenzlräumen. Ein Blick auf eine internationale Diskussion der



letzten Jahre und Jahrzehnte zeigt folgende Entwicklung: In den 80er und 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts kam es in vielen Städten der sogenannten Dritten Welt zu einem Paradigmenwechsel in der Stadtplanung. In vielen dieser Städte wuchsen mehr und mehr illegale beziehungsweise informelle Siedlungen, sogenannte squatter settlements. Inzwischen belegen diese Siedlungen weit mehr als die Hälfte der gesamten Stadtfläche einiger dieser Städte. Häufig hat die so entstandene Siedlungsstruktur kaum etwas mit dem gemein, was alte Masterpläne in den 60er Jahren an Konzepten entworfen hatten. Die vormals kritische Grundhaltung gegenüber illegalen beziehungsweise informellen Siedlungen wandelte sich in den letzten Jahren nach und nach zu einer Akzeptanz dieser frei gewachsenen Raumstrukturen. Anstatt diese Siedlungen weiterhin mit dem Bulldozer zu zerstören und damit auch wertvolles Kapital zu vernichten, initiierte man Programme zum settlement upgrading. Ähnliche Entwicklungen gab es im Übrigen nicht nur in Städten der dritten Welt, sondern auch innerhalb Europas, beispielsweise in einigen Stadtteilen von Rom (Kreibich 2000).

Über einen Abriß der wilden Strukturen in der Städteregion Ruhr wurde zwar bislang allenfalls im Zusammenhang mit Rückbau- und Schrumpfungsszenarien oder im Zusammenhang mit der Zukunft von Grabelandflächen nachgedacht. Dennoch wird unter Planern häufig die Meinung vertreten, die Raumstruktur des Ruhrgebietes sei alles andere als erstrebenswert. Auch deshalb wird die von Thomas Sieverts konzipierte Idee von der Zwischenstadt als Provokation gegenüber klassischen Modellen der Raumentwicklung verstanden. Man betrachtet die Struktur der Städteregion Ruhr häufig eher als etwas, das sich zufällig aufgrund der Einflüsse der Industrialisierung entwickelt hat. Dementsprechend folgen die räumlichen Leitbilder der einzelnen Städte eher klassischen Stadtmodellen (Zentrenstruktur, kompakte Stadt etc.). Beispiele für eine solche Strategie finden sich sowohl in anderen Ballungsräumen, etwa mit dem Potsdamer Platz in Berlin, der die Ideale der kompakten Stadt wiederbeleben möchte, als auch in der Städteregion Ruhr, wie etwa die Neue Mitte Oberhausen oder auch die Bahnhofsprojekte in Dortmund und Duisburg, die ebenfalls das Zentrum beziehungsweise die Zentralität betonen.

Aufgrund der Ähnlichkeit informeller Strukturen in der Städteregion Ruhr zu dem Phänomen der informellen Siedlungsentwicklung in vielen Städten der dritten Welt liegt nahe zu fragen, ob die Städteregion Ruhr nicht von der dritten Welt lernen kann.



Ist eine Art settlement upgrading auch hier möglich? Können nicht auch hier Grabelandflächen, Bauwagensiedlungen, informelle Gewerbestrukturen und andere wilde Nutzungen dauerhaft legalisiert werden? Liegt im Umfeld physischer Grensräume ein Potential in Form von Möglichkeitsräumen mit Frontiercharakter verborgen, die man entdecken und entwickeln kann?

C. Bezug zu den theoretischen Grundlagen

Eine Besonderheit der Städteregion Ruhr sind die zahlreichen Grenzen, von denen die Region durchzogen ist. Dadurch entsteht eine Vielzahl 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. Diese *wilde* Struktur der Städteregion Ruhr hat ganz eigene, bemerkenswerte Qualitäten. Hier kann etwas Ähnliches entstehen, was Frederick J. Turner als amerikanische frontier beschreibt (Turner 1894) – Orte der Offenheit, Unbestimmtheit und Freiheit. Die geringe Aufmerksamkeit, die man für gewöhnlich diesen häufig versteckten und unauffälligen Grensräumen schenkt, ist gleichzeitig das Potential, was sie zur frontier macht. Eine Grabelandfläche im Niemandsland zwischen Industriebrache und Autobahntrasse oder eine Bauwagensiedlung zwischen S-Bahntrasse und Industriebaum wird kaum wahrgenommen. Die Ansiedlung solcher Nutzungen an prominenten Orten, wie etwa in den Stadtzentren, würde sofort verhindert werden.

Das Forschungsvorhaben „Städteregion Ruhr 2030“ rückt diese Orte und Möglichkeitsräume in das Zentrum der Aufmerksamkeit. Schafft man es, diese Möglichkeitsräume zu nutzen und offensiv mit der Freiheit an diesen Orten zu werben, so kann dies stellenweise zu „Gentrifizierungen“ führen und damit zu einem Verschwinden dieser Orte mit Frontiercharakter. Die Toleranz gegenüber anderen Lebensweisen die aus der Nichtbeachtung dieser Räume resultiert, kann sich durch die entstehende Aufmerksamkeit verändern. Vielleicht sind es diese Frontierqualitäten der Städteregion Ruhr, die Menschen auch von außerhalb anziehen, die einen versteckten Punkt in dieser großen Ballungsregion entdecken und entwickeln wollen, ohne gleich in eine der alten steinernen Großstädte wie New York City, München oder Paris ziehen zu müssen. Die Städteregion Ruhr bietet Raum für eine Vielzahl und Vielfalt von Le-



bensstilen, denn es gibt viele versteckte Orte und Inseln, wo man individuell leben kann. So mancher dieser versteckten Orte könnte darüber hinaus auch in zeitlicher Hinsicht für wechselnde Nutzungen interessant sein:

- Kleine Gewerbehöfe, in denen innerhalb von 15–20 Jahren schon die vierte oder fünfte Firmengeneration sitzen wird,
- Temporäres Wohnen in Airport Cities – ein Angebot für Menschen, die nicht nur für einige Tage in einem Hotel übernachten, aber auch nicht dauerhaft ein Appartement mieten wollen,
- Kulturelle Bespielungen, Events und Nutzungen auf Zeit.

Die Möglichkeit flexiblen Wechsels von Nutzungen und Nutzern kann zum Vorteil gegenüber anderen Städten und Regionen sein, in denen Unternehmen, Wohnungssuchende und Kulturschaffende häufig durch langjährige Mietverträge, unflexible Gebäudestrukturen, hohe Mieten und rigide planerische Vorgaben gebunden werden.

D. Detaillierte Beschreibung wichtiger Themen und Arbeiten

Die Arbeit über **Geopolitical Fragmentation And Patterns Of Social Structure In Urbanized Areas In The United States: 1960-1990** (Frank 2000) diskutiert am Beispiel der USA den Einfluß von administrativen Grenzen auf die sozialräumliche Struktur von Städten und Regionen. Da dies eine der wenigen Arbeiten ist, die sich auf der Grundlage von quantitativen Daten mit den Auswirkungen von Grenzen auf den Siedlungsraum beschäftigt, gibt sie wichtige Anregungen für das Forschungsvorhaben „Städtereion Ruhr 2030“. Die Untersuchung beschreibt ein interessantes Phänomen im physischen Raum. Man kann beobachten, daß in Regionen mit größerer politischer Fragmentierung, das Phänomen des urban sprawl eher zu beobachten ist.

„In terms of land use planning, the existence of multiple small-scale jurisdictions seems to entice administrators to look at local needs while neglecting regional ones.“ (Frank 2000, chapter 1, 6)

Diese Entwicklung wird damit begründet, daß sich in Regionen mit vergleichsweise geringer politischer Fragmentierung eher eine einflußreiche Regionalplanung etablieren kann, die regionalen Tendenzen der Suburbanisierung oder Deurbanisierung, häufig verbunden mit urban sprawl, stärker entgegenwirken kann. Ein Beispiel



für solch eine starke Regionalplanung ist Portland in den USA. Dort wurde in mehreren Schritten ab 1973 auf regionaler Ebene eine Urban Growth Boundary eingerichtet, die das umgebende Farmland vor Spekulation und Siedlungsentwicklung schützen sollte (Calthorpe und Fulton 2001, 107). Zusätzlich wurde ab 1979 eine Metropolitan Area eingerichtet, die unter anderem für Regionalplanung zuständig ist. Die Urban Growth Boundary ist eine flexible Abgrenzung:

„It was not originally intended to change the type of development within the UGB. In fact, it is not even a fixed boundary, it is legally elastic. The UGB must be adjusted periodically to provide enough land for twenty years of growth, with the critical variables – density and growth rates open ended. Hypothetically (if the region assumed low densities and high growth rates), the boundary could be so large as to be effectively nonexistent. Indeed, the line established in 1976 was so loose that it took twenty years for development to reach it [...]” (Calthorpe und Fulton 2001, 107–108).

Dennoch wird die Region Portland von Calthorpe und Fulton in ihrem Buch **The Regional City** als Beispiel für eine erfolgreiche Kontrolle des urban sprawl vorgestellt.

Das US-amerikanische Phänomen, daß das Ausmaß des urban sprawl mit dem Grad der administrativen Zersplitterung/Fragmentierung einer Region zusammenhängt, ist eine interessante Parallele zur historischen Entwicklung der Siedlungsstruktur in der Städtereion Ruhr. Denn auch diese Region ist durch viele administrative Grenzen geprägt und deren Siedlungsentwicklung kann daher eher mit Begriffen wie urban sprawl als mit Begriffen wie kompakte, europäische Stadt- oder Zentrenstruktur beschrieben werden. Die Arbeit von Frank untersucht darüber hinaus, ob es einen Zusammenhang zwischen administrativer Grenzziehung (geopolitical fragmentation) und der sozioökonomischen Struktur von Regionen gibt. Dazu wird unter anderem untersucht, ob es eine Korrelation zwischen ethnischen/sozio-ökonomischen Clustern und administrativen Grenzen/Räumen gibt. Damit ist diese Untersuchung eine der wenigen, die sich mit der Auswirkung administrativer Grenzen auf den umgebenden Raum beschäftigen.

Im Artikel für das voraussichtlich 2003 erscheinende Buch “Socio-Economic Applications of Geographic Information Science” (Frank 2002), beschreibt Frank genauer die verwendete Methode. Die Analyse besteht im Wesentlichen aus der Auswertung von Volkszählungsdaten, die auf der Raumeinteilung Urbanized Area (UA) basieren



und somit nur die besiedelten Räume umfassen. Jede UA soll mindestens 50.000 Einwohner, einen zentralen Platz oder Ort und den Rand (fringe) mit Siedlungen in der Umgebung umfassen. Diese Raumeinteilung ist dabei unabhängig von administrativen Grenzen. In der Regel umfassen die UAs 250.000 bis 1.000.000 Einwohner.

Die verwendeten statistischen Daten stammen aus dem Onlinedienst ArcData Online der Firma ESRI und betrachten die Variablen Income per Capita, Percent Blacks, Percent Hispanics – differenziert bis auf die Ebene des städtebaulichen Blocks. Mit Hilfe der Programme SpaceStat und ArcView 3.1 wird dann der Grad der räumlichen Segregation und der Zusammenhang dieser Variablen mit der administrativen Grenzziehung anhand verschiedener Beispielregionen untersucht. Ein interessantes Ergebnis stellt der Zusammenhang zwischen ethnischem Hintergrund der Bevölkerung und der Einteilung des Raumes in administrative Einheiten dar. Diese Korrelation ist stärker als diejenige zwischen Einkommenshöhe und administrativer Grenzziehung:

„The degree of spatial association is somewhat dependent on the proportion of racial or ethnic minorities in the area and geographically biased. [...] In many instances, cluster dimensions and location indicating similar ethnic, racial or high-income households correlate significantly with governmental entities” (Frank 2002, 14)

Basierend auf diesen Ergebnissen kann man die Hypothese aufstellen, daß eine Region mit einer Vielzahl administrativer Grenzen und vergleichsweise kleinen administrativen Einheiten eine sozialräumliche Struktur erzeugt, die eher in kleinteilige Cluster unterteilt ist und damit relativ vielfältig strukturiert ist. In der Städtereion Ruhr müßte man noch einen Schritt weiter gehen. Durch die Vielzahl unterschiedlichster Grenzen und den dadurch entstehenden unklaren Grenzverlauf werden klare Definitionen, brandings und images nach dem Motto „reiche Stadt A und arme Stadt B“ oder „reicher Süden und armer Norden“ unterlaufen. Manch einer mag Herne als den armen Norden von Bochum bezeichnen, aber auf der Ebene der Städte, hat der Teilraum Herne die Chance trotz der Nordlage in der Region einen relativ reichen Süden zu besitzen oder zu entwickeln. Für die Betrachtungen im vorliegenden Beitrag gilt daher, viel kleinräumiger die Nutzungsstruktur im Umfeld von Grenzen zu untersuchen, als dies in den Forschungsarbeiten zur Sozialraumstruktur aus den USA der Fall ist.



Für Untersuchungen von Grensräumen ist das Thema squatter settlements und informeller Siedlungen von Bedeutung. Ein Beispiel für eine Vielzahl von Veröffentlichungen zu dem Themenfeld ist das Buch **„Formal and Informal Land Management in Tanzania“** (Kombe 1994). Am Beispiel von Dar-es-Salaam wird analysiert, wie der informelle Bodenmarkt, den es insbesondere in vielen squatter settlements gibt, im Unterschied zum offiziellen Bodenmarkt funktioniert. Kombe beschreibt auch das Ausmaß und die Bedeutung informeller Siedlungen in vielen Ländern:

„Subsequently, most of the urban residents in the Third World cities are increasingly being accommodated in (informal) settlements or housing [...]. UNCHS reports that between 40 and 50 per cent of the population in Third World cities live in informal settlements.“ (Kombe 1994, 6)

Eine interessante Beobachtung, in Dar-Es-Salaam, ist die Entstehung von vielen informellen Siedlungen auf sogenanntem hazard land. Dies sind beispielsweise fruchtbare Überschwemmungsflächen, die während der Regenzeit unter Wasser stehen. Diese Räume haben damit gleichsam auch einen Frontiercharakter, also Eigenschaften einer offenen Grenze, denn der Boden ist fruchtbar, der Raum ist die meiste Zeit des Jahres leer und das Siedeln ist risikoreich, ja sogar gefährlich. Formelle Siedlungsentwicklung findet auf diesen Flächen daher nicht statt. Häufig wird beim Bau der Hütten und Häuser schon damit gerechnet, daß einmal im Jahr die Flut kommt und einen Teil des Eigentums zerstört. In anderen Städten der dritten Welt entstehen häufig informelle Siedlungen beispielsweise an Hangflächen, die abrutschen können oder in der Nähe von Müllhalden, an denen aufgrund der Geruchsbelästigung kein formeller Wohnungsbau stattfindet.

Es gibt dazu erstaunliche Parallelen im Ruhrgebiet. Betritt man eine Grabelandfläche in der Städtereion Ruhr, so wird man unvermittelt an viele informelle Siedlungen in der dritten Welt erinnert z.B. durch die aus Resten zusammengezimmerten Hütten und Gärten, in denen überwiegend Gemüse angebaut wird. Auch diese Räume haben einen Frontiercharakter: Grabeland ist zumindest aus rechtlicher Perspektive per Definition eine temporäre Nutzung, denn die Verträge können jederzeit gekündigt werden. Ursprünglich waren viele dieser Räume als potentielle Erweiterungsflächen für die Industrie vorgesehen. Bis heute dürfen dort also keine Bauten errichtet und nur einjährige Pflanzen angebaut werden. Hütten dürften demnach eigentlich gar nicht



erstellt werden. Trotzdem kann auf diesen Flächen der Bau von Gartenhütten, Anbau mehrjähriger Pflanzen und auch Tierhaltung häufig beobachtet werden. Aber noch etwas anderes macht diese Räume zur Frontier. Ähnlich der Lage vieler informeller Siedlungen in der dritten Welt im sogenannten hazard land liegen viele Grabelandflächen in der Städteregion Ruhr auf Flächen in der Nähe von Autobahnen oder auf Restflächen zwischen Bahntrassen. Es sind also risikoreiche Räume, die auch eine Art hazard land darstellen – ob durch den Lärm, der durch die Verkehrsinfrastruktur verursacht wird, oder durch die geringe Nutzungssicherheit. Häufig macht aber auch die versteckte Lage dieser Orte und der erschwerte Zugang durch Barrieren deren Frontiercharakter aus.

In vielen Ländern der dritten Welt wurde jahrelang versucht, solche informellen Siedlungsstrukturen zu verhindern, oder auch im Nachhinein abzureißen. Kombe beschreibt am Beispiel des informellen Bodenmarktes eine andere Strategie. Ein informeller Bodenmarkt, der rechtliche (oder zumindest vertragsrechtliche) Sicherheit bietet, ein Grundstück dauerhaft zu besitzen, verschafft den Bewohnern die Möglichkeit mittel- und langfristig in Gebäude zu investieren. Daher gibt es in manchen informellen Siedlungen inzwischen einen durchaus hochwertigen Wohnungsbau. Dies gilt in erster Linie für die Gebäude, die nicht direkt im hazard land liegen. Ähnliche Konzepte zum settlement upgrading gibt es auch in anderen eher technischen Bereichen. Das örtliche Energieversorgungsunternehmen prüft, welche der schwarz verlegten elektrischen Leitungen vom Unternehmen übernommen werden können, das Wasserversorgungsunternehmen prüft, welche illegalen Leitungen dicht sind und damit legalisiert werden können. Taxiunternehmer erobern nach und nach diese neuen Siedlungen und benutzen dabei die neu entstandenen Wege.

Gleichzeitig wird es immer Räume und Orte geben, die dauerhaft hazard land sind und ihren Frontiercharakter behalten. Dieser flexible und differenzierte Umgang mit informellen Strukturen könnte Vorbild für ähnliche Strategien in der Städteregion Ruhr sein. Eine differenzierte Betrachtung der hier existierenden informellen Nutzungen und eine Berücksichtigung der dadurch entstandenen Werte sind möglicherweise sinnvoller und produktiver als eine alleinige Unterscheidung zwischen illegalen und legalen Nutzungen. Eine solche Strategie ist aus planungsrechtlicher Sicht im Übrigen keineswegs unüblich. Nicht nur die Existenz der Kategorie Grabeland ist dafür



ein Beispiel. Der Bestandsschutz den schon langjährig bestehende Nutzungen genießen, aber auch der §34 BauGB, der die Bebauung von Baulücken auch in alten, ungeplant gewachsenen Siedlungen erlaubt, sind Beispiele dafür.

Wie schon im Beitrag zum PENTIMENTO 01 angesprochen, wird die langfristig definierte Nutzung an einem Ort, wie es sie in Zeiten des Fordismus beispielsweise in Form von großen Industrieanlagen gab, mehr und mehr zur Ausnahme. Diese Entwicklung wirkt sich vor allem auf die Menschen aus, die an einem Ort, in einer Region arbeiten und leben wollen. Zu Zeiten der Dominanz der Großindustrie war es durchaus üblich, daß Industriebetriebe weiter vererbt wurden, ähnlich wie dies im Handwerk üblich war, nach dem Motto – der Großvater hat bei Hoesch gearbeitet, der Vater arbeitet bei Hoesch, also wird auch der Sohn ein Hoeschianer. Gleichzeitig war die Anstellung bei einem Großunternehmen bis in die 70er und 80er Jahre des 20. Jahrhunderts durch eine sehr langfristige Perspektive und eine soziale Absicherung gekennzeichnet. Während der 80er und 90er Jahre hat sich dies erheblich verändert.

Aus der Perspektive des Individuums beschreibt Richard Sennett diese Veränderungsprozesse und deren Folgen in dem essayistischen Buch **„Der flexible Mensch – die Kultur des neuen Kapitalismus“** (Sennett 2000). Dabei betrachtet er zunächst die erste Moderne, den Fordismus, aus der historischen Perspektive und zeigt auf, daß es schon im 18. Jahrhundert eine Diskussion um die Folgen der Einteilung der Arbeit in monotone Schritte gab. Einerseits lobte Denis Diderot im Band fünf der Encyclopédie, die von 1751–1772 verfaßt wurde, die Routine in den neuen Manufakturen, den Vorläufern der späteren Industriebetriebe, als etwas positives und würdevolles (Sennett 2000, 41). Adam Smith hingegen sieht in seinem Werk „Wohlstand der Nationen“ (Smith 1974) neben dem erheblichen Produktivitätsgewinn einer Arbeitsteilung auch die negativen Folgen in der von ihm beschriebenen Nagelfabrik.

„Smith erkannte, daß die Arbeitsteilung in der Nagelherstellung die einzelnen Arbeiter zu einem abtumpfend langweiligen Arbeitstag verurteilte, bei dem sie Stunde um Stunde mit einer immergleichen Tätigkeit verbringen würden.“ (Sennett 2000, 45)

Ein weiterer Aspekt des Fordismus war neben der Routine die langfristige Perspektive und Sicherheit für die abhängigen Arbeitnehmer von Großunternehmen. In der Regel blieb man für das gesamte Berufsleben im gleichen Betrieb und mußte auch



selten einen neuen Beruf erlernen. Am Beispiel einer Großbäckerei wird im Kapitel 4 des Buches beschrieben, wie heute häufig industriell produziert wird (Sennett 2000, 81–97). Noch vor 25 Jahren waren in dieser Bäckerei in Boston hauptsächlich Bäcker mit griechischer Herkunft beschäftigt. Sie bildeten eine relativ homogene Gruppe, lernten sich über die Jahre besser kennen und konnten so ein positives Selbstbild, einen gewissen Stolz auf ihre Gruppe und ihre Arbeit entwickeln. Die Arbeit selbst war sehr stark handwerklich orientiert und erforderte sowohl Erfahrung als auch Körperkraft und Ausdauer. Heute ist der Betrieb voll automatisiert. Auf Knopfdruck erstellen die EDV-gesteuerten Maschinen verschiedenste Brotsorten und werden dabei von angelernten Kräften unterschiedlichster Herkunft bedient. Das Wissen um den Prozeß des Backens ist daher sehr schwach ausgeprägt, denn das Wissen um den Backprozeß steckt in der Software, die die Maschine steuert. Die Bindung an die Arbeit ist sehr schwach, da viele Arbeiter parallel noch andere Jobs haben und die Arbeit in der Bäckerei nur als vorübergehende Tätigkeit sehen. Der Beruf oder besser gesagt die Berufung, wird also zu einer Tätigkeit unter vielen anderen Jobs.

Diese neue Freiheit der Berufswahl, oder vielmehr der Jobwahl hat, so Sennett, zur Folge, daß viele Menschen keine mittel- und langfristigen Ziele mehr verfolgen. Auch Qualitäten und Qualifikationen, wie etwa Berufserfahrung älterer Arbeitnehmer spielen in einem solchen System kaum noch eine Rolle. Ähnliches zeigt Sennett auch an weiteren Beispielen, etwa einer älteren Barbesitzerin, die versucht in einer Werbeagentur zu arbeiten, oder an einer Gruppe Programmierer, die im Zuge der Umstrukturierungen von IBM entlassen wurden. Dabei zeigt sich, daß das neue Konzept der Flexibilität vor allem darauf basiert, daß die Arbeitnehmer möglichst selbständig und eigenverantwortlich agieren (sollen). In den flachen Hierarchien von modernen Unternehmen, in denen sich aufgrund des flexiblen Konzepts laufend neue Arbeitszusammenhänge und Projektgruppen ergeben, sind klassische Formen der Motivation, zum Beispiel die eigene Karriere oder auch klare Zielvorgaben und Erwartungen der Vorgesetzten kaum mehr vorhanden. Nun ist es jedoch keineswegs so, daß diese flexiblen Strukturen die gesamte Arbeitswelt erfaßt haben:

„Die meiste Arbeit bleibt noch immer im Kreis des Fordismus gebannt. Es ist schwer, an einfache Statistiken zu dieser Frage heranzukommen, aber eine begründete Einschätzung moderner Arbeitsverhältnisse [...] verweist darauf, dass zwei Drittel von ihnen repetitiver Natur sind.“ (Sennett 2000, 56)



Bei der Diskussion der Vorteile flexibler Strukturen und Netzwerke zeigt sich eine interessante Parallele zum Konzept des Möglichkeitsraumes, zum Frontiercharakter der Städteregion Ruhr:

„Eine der zwingendsten Analysen der Bewegung innerhalb eines flexiblen Netzwerks stammt von dem Soziologen Ronald Burt. Der Titel seines Buches *Structural Holes* verweist auf den Tenor seiner Analyse: Je mehr Lücken, Umwege oder Zwischenstationen es zwischen den Menschen in einem Netzwerk gibt, desto leichter ist es für den einzelnen, sich darin zu bewegen. Ungewißheit in einem Netzwerk steigert die Bewegungsmöglichkeit. Ein Individuum kann von anderen übersehene Gelegenheiten und schwache Kontrollen durch die zentrale Autorität ausnutzen.“ (Sennett 2000, 111)

Solche und ähnliche theoretische Überlegungen dienen häufig als Begründung für viele praktische Konzepte der Flexibilisierung. Auch wenn man dadurch den Vorteil höherer Produktivität durch flexible Strukturen in der Praxis erzielt, so führt die Unsicherheit über den eigenen Standpunkt zu einem Verschwinden des Lebens als lineare Erzählung (Sennett 2000, 17). Dies führt zu einem Zustand, den Sennett als Drift bezeichnet. Durch diesen dauerhaften Zustand der Unsicherheit kann sich bei vielen Menschen kein Charakter mehr herausbilden. Nun schlägt Sennett keineswegs vor, zu den alten Strukturen des Fordismus zurückzukehren. Wichtig ist vielmehr, daß sich Gemeinschaften und soziale Strukturen nicht mehr nur in der Arbeitswelt finden und festigen. Interessant ist, daß er im letzten Kapitel des Buches den Konflikt und die Auseinandersetzung für entscheidend hält:

„Ein realistischer Blick darauf, was Gemeinschaften zusammenhält, findet sich in Lewis Cosers klassischem Essay unter dem Titel *The Social Functions of Conflict*. Coser argumentiert, dass Menschen durch verbale Konflikte eher zusammengehalten werden als durch verbale Übereinstimmung. Im Konfliktfall sind sie zu gründlicher Kommunikation gezwungen, um die Differenzen auszutragen. Wie es häufig in Arbeitskonflikten oder bei diplomatischen Verhandlungen geschieht, binden die grundsätzlichen Regeln der Auseinandersetzung die streitenden Parteien aneinander. Coser stellt fest, dass die Differenzen oft sogar betont und schärfer gesehen werden, bevor die Parteien schließlich zu einer Einigung kommen. Der Schauplatz des Konflikts wird in dem Sinne zu einer Gemeinschaft, als die Beteiligten es lernen, einander zuzuhören und aufeinander einzugehen, obwohl sie ihre Differenzen sogar noch deutlicher empfinden. Das ist eine Sicht des kommunalen ‚Wir‘, die viel tiefer geht als das oberflächliche Teilen gemeinsamer Werte, wie es im modernen Kommunitarismus erscheint. [...] In



Cosers Augen gibt es keine Gemeinschaft, solange die Differenzen in ihr nicht anerkannt sind.“ (Sennett 2000, 197)

Auch in der Städteregion Ruhr lassen sich die von Sennett beschriebenen Veränderungen erkennen. Die jahrzehntelang dominierenden Großunternehmen ziehen sich zurück und ihre Bedeutung für den Arbeitsmarkt, also der Arbeitsplatzeffekt, werden immer geringer. Eine Rückkehr zur Dominanz des Fordismus, beispielsweise ein Warten auf die nächste große Investition eines weltweit operierenden Konzerns, ist hingegen unrealistisch und möglicherweise auch gar nicht erstrebenswert. Viele Menschen behalten ihren Wohnort und pendeln zum Arbeitsort, da man nicht mehr davon ausgehen kann, einen Arbeitsplatz für mehrere Jahrzehnte zu haben, wodurch sich ein Umzug lohnen würde.

In manchen Städten gibt es Gründerwettbewerbe, in anderen Umschulungsprojekte. Insbesondere Unternehmensgründer brauchen Raum und vor allem die Zeit, um Ideen auszuprobieren und zu testen. Dies werden sie kaum in den Zentren der Städte und an etablierten Standorten finden. Raum für Möglichkeiten, Neues auszuprobieren zu können, existiert aber in den vielen versteckten Orten zwischen den Grenzen. Aber auch für Menschen, die nicht mehr den einen lebenserfüllenden Vollzeit-Beruf, sondern mehr und mehr verschiedene, zeitlich begrenzte Jobs haben, bieten diese Frontier Räume in der Städteregion Ruhr Möglichkeiten. Hier können sich Menschen in ihrer Freizeit entfalten, hier kann sich das entwickeln, was Sennett als Charakter beschreibt, also als kontinuierliche, lineare und individuelle Erzählung des eigenen Lebens. Wo diese Räume liegen könnten, wie diese Räume strukturiert sind und was dort entstehen könnte, wird im folgenden Abschnitt dargestellt.

E. Impulsgestaltung + wissenschaftliche Ergebnisse

1. Das Konzept von PENTIMENTO 03

Die Simulation der Konsensbildungskonferenz für die Ankerveranstaltung 2 spielt im Jahre 2016, also auf halbem Wege zum Jahr 2030. Da ein Schwerpunkt der Ankerveranstaltung 3 auf der Gestaltung von Möglichkeitsräumen liegt, wurden auch die Beiträge des PENTIMENTO 03 aus der Perspektive des Jahres 2016 geschrieben,



eben schon etwas näher am Jetzt des Jahres 2002. Im Beitrag **Grenzerfahrungen** werden mehrere Zeitsprünge vollzogen: Aus der Perspektive des Jahres 2016 berichtet er über Raumwissenschaftler, die zu Anfang des 21. Jahrhunderts in den Grenzräumen der Städtereion Ruhr neue Potentiale entdeckten. Gleichzeitig zeigt der Beitrag auf, wie sich diese Möglichkeitsräume im Jahre 2016 entwickelt haben. Insofern hat dieser Impuls nicht nur einen Analysecharakter, sondern ist gleichzeitig auch ein Zukunftsentwurf.

2. Datengrundlage – Die Flächennutzungskartierung des KVR

Datengrundlage für den Impulsbeitrag ist die detaillierte Kartierung der Flächennutzung des Kommunalverbandes Ruhrgebiet. Für die statistische Auswertung der Flächennutzungsstruktur wurde die auf zwölf Kategorien aggregierte Daten-Variante verwendet (vgl. die wissenschaftlichen Notizen *Liminale Bänder*). Zur statistischen Auswertung der Raumnutzungsstrukturen im Umfeld der Grenzen wurde das Statistikprogramm SPSS verwendet, da dies im Vergleich zu den einfachen Funktionen von ArcMap beziehungsweise ArcInfo sehr viel flexiblere Analyse- und Darstellungsmöglichkeiten insbesondere von Diagrammen bietet.

3. Grenzerfahrungen

Schwerpunkt der folgenden Untersuchung ist die Betrachtung von Grenzräumen, die insbesondere durch die Wirkung von großen physischen Infrastrukturen und im Umfeld administrativer Grenzen zwischen den Städten entstehen. Hier können Möglichkeiten, also Möglichkeitsräume existieren. In einer Art „Grenzwertanalyse“ werden die statistischen Charakteristika verschiedener Grenzräume untersucht. Im ersten Schritt werden für die zu untersuchenden Grenzräume relevanten Grenzen ausgewählt. Einige der Grenzen werden von Elementen der *Neunten Stadt* gebildet. Darunter versteht man ein Netzwerk von physischen Möglichkeitsräumen mit regionaler Dimension. Einige Elemente der Neunten Stadt, beispielsweise stadregionale Wasserwege, die **bluefields**, und Autobahnen, die **redfields**, haben einen mehrdeutigen, einen heterotopen Charakter. Sie dienen auf der einen Seite als verbindende Transportwege, stellen andererseits aber auch für das Umfeld physische Grenzen dar, die die Region zerschneiden und damit auch den Raum in verschiedene Teilräume eintei-



len können. Auch große Industrieflächen und Industriebrachen, die **brownfields**, können im stadtregionalen Raum als physische Grenze wirken. Als eine weitere Kategorie wurden die **administrativen Innengrenzen**, also die Stadtgrenzen innerhalb der Region, untersucht.

Als Grundlage für die Untersuchung des Grenzraumes wurde beiderseits der Grenze ein 500 m breiter Buffer ausgewählt. Dazu wird der `buffer`-Befehl von ArcInfo auf das jeweilige Polygon (beziehungsweise auf den Arc bei der administrativen Grenze) angewendet. Der Wert entspricht in etwa der Größe eines typischen städtischen Quartiers. Hätte man diesen Wert zu klein gewählt, wäre es in zu starkem Maße zu statistischen Ausreißern bei der Analyse gekommen. Ein zu hoher Wert hätte einen nivellierenden Effekt auf die Analyse gehabt, denn man würde sich der Gesamtstruktur der Nutzung in der Städteregion Ruhr annähern. Die erstellten Buffer werden dann mit dem Befehl `clip` mit der Nutzungsstruktur der gesamten Städteregion Ruhr verschnitten. Die Nutzungsstruktur in den daraus entstandenen Buffer-Dateien wird im Anschluß statistisch ausgewertet. Dazu wird die Datenbank der einzelnen Coverages in eine DBF-Datei exportiert. Diese kann dann in SPSS eingelesen werden. Interessant ist nun, inwieweit die Struktur in den Grenzräumen, also in den versteckten Ecken und unbekanntenen Orten oder an den administrativen Grenzen von der Nutzungsstruktur in der gesamten Städteregion Ruhr abweicht. Gibt es typische Nutzungen, die sich an Grenzen konzentrieren? Wie sind die Anteile unterschiedlicher Nutzungen verteilt? Dazu wird zunächst der prozentuale Anteil unterschiedlicher Nutzungen bezogen auf die gesamte Region ermittelt. Für die einzelnen Grenzräume werden dann jeweils die Abweichungen in Prozent von dieser Gesamtstruktur ermittelt und in Form einer Balkengrafik dargestellt.

a) Struktur der Region

Die erste Grafik zeigt dazu zunächst den prozentualen Anteil verschiedener Flächennutzungen in der gesamten Städteregion Ruhr – einmal als Häufigkeit und einmal auf den Flächenanteil bezogen. Landwirtschaftliche Flächen mit 20,4 % und Wohnbauflächen mit 15,9 % Flächenanteil sind die dominierenden Nutzungen in der Städteregion Ruhr. Neben der Landwirtschaft sind Parkanlagen mit 16 % und Wälder mit 10,9 % weitere bedeutende Landschaftselemente der Stadtlandschaft in der Städ-



teregion Ruhr. Gewerbe- und Industrieflächen mit 11 % sind nach wie vor 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 noch nicht abgeschlossenen Strukturwandel ist. Im Verhältnis zu den sonstigen Nutzungen nehmen Industrie- und Brachflächen insgesamt allerdings einen erstaunlich geringen Anteil ein. Dies widerlegt auch das 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 qm aufgenommen wurden.

Die öffentlichen Plätze, Gemeinbedarfsflächen und Fußgängerzonen haben mit 2,2 % einen geringen Flächenanteil. Dies unterstützt die These, daß die Struktur der Städteregion Ruhr nicht einem klassischen solitären Stadtmodell der europäischen Stadt mit einer Vielzahl öffentlicher Räume und Plätze entspricht. Die Region hat andere öffentliche Räume, darunter viele regionale Räume der Neunten Stadt. Ein Beispiel für einen solchen regionalen öffentlichen Raum sind die Autobahnen, die hier als Teil der Verkehrsflächen dargestellt werden.



Flächenanteil Nutzungen Städteregion Ruhr gesamt

Angaben in %

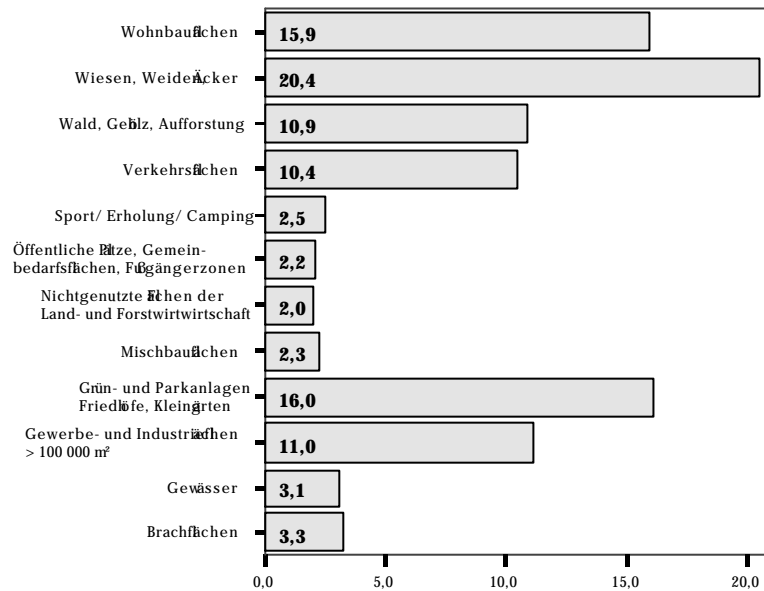


Tabelle 1: Verteilung der Flächennutzungen in der Städteregion Ruhr

Deren Flächenanteil von 10,4 % ist die Voraussetzung dafür, daß die Bewohner der Städteregion Ruhr sehr mobil sein können. Nicht umsonst wird die Region, zumindest was diesen Punkt betrifft, häufig mit dem Ballungsraum Los Angeles verglichen. Die Gewässer haben mit 3,1 % Flächenanteil auf den ersten Blick eine vergleichsweise geringe Bedeutung. In einigen Teilräumen gewinnen sie allerdings an Bedeutung wie beispielsweise entlang der Emscher im Norden oder entlang der Ruhr im Süden der Region.



b) Binnengrenzen

Wenn man das Wort Grenze hört, so denkt man häufig zunächst an die politisch-administrativen Grenzen. Die Städteregion Ruhr ist durch eine Vielzahl solcher Grenzen durchzogen, seien es die Stadtgrenzen, Grenzen der Regierungsbezirke, Grenzen der Verkehrsverbände, historische Stadtgrenzen oder auch Grenzen von Kommunalverbänden. Schon die Darstellung der Liminalen Bänder im PENTIMENTO 01 hat gezeigt, daß sich die Städte in dieser Region kaum in gängige Kategorien von Zentrum und Peripherie beziehungsweise Zentrum und Stadtgrenze einteilen lassen.

Die Nutzungsstruktur der Räume entlang administrativer Binnengrenzen in der Städteregion Ruhr unterscheidet sich kaum von der durchschnittlichen Struktur in der gesamten Region. Allenfalls bei landwirtschaftlichen Flächen und Grün- und Parkanlagen gibt es einen leicht erhöhten Anteil. Eine Nutzungskategorie, die unter dem Durchschnitt der Städteregion Ruhr liegt, ist der Bereich „Öffentliche Plätze, Gemeinbedarfsflächen, Fußgängerzonen“. Dies entspricht der These, daß der Schwerpunkt der Stadtentwicklung zur Schaffung öffentlicher Räume im Bereich der Zentren und Unterzentren der einzelnen Städte liegt, wie dies auch schon im Abschnitt Forschungsfragen vermutet wurde. Daran wird eine Aufgabe für die Städte für die kooperative Gestaltung von öffentlichen Räumen entlang der Stadtgrenzen deutlich, sei es im Zusammenhang mit der Entwicklung von Gewerbegebieten im Grenzraum, bei der Gestaltung von Airport Cities in Dortmund und Düsseldorf oder auch bei der Aufwertung wild gewachsener Einzelhandelsstrukturen in den Grenzräumen.

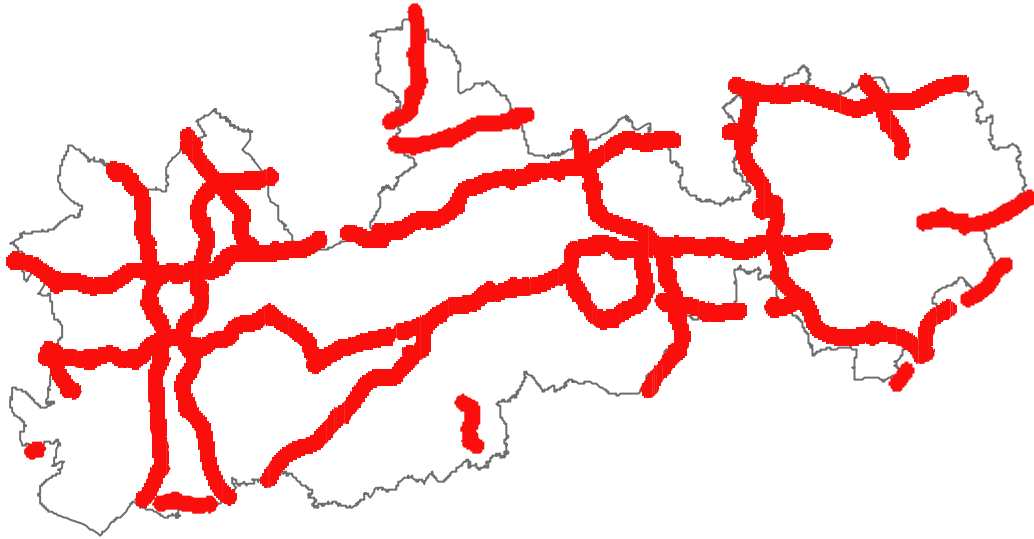


Abbildung 1: Binnengrenzen in der Städteregion Ruhr



Flächenanteil Nutzungen

Binnengrenzen

Differenz in % zum Anteil Siedteregion Ruhr gesamt

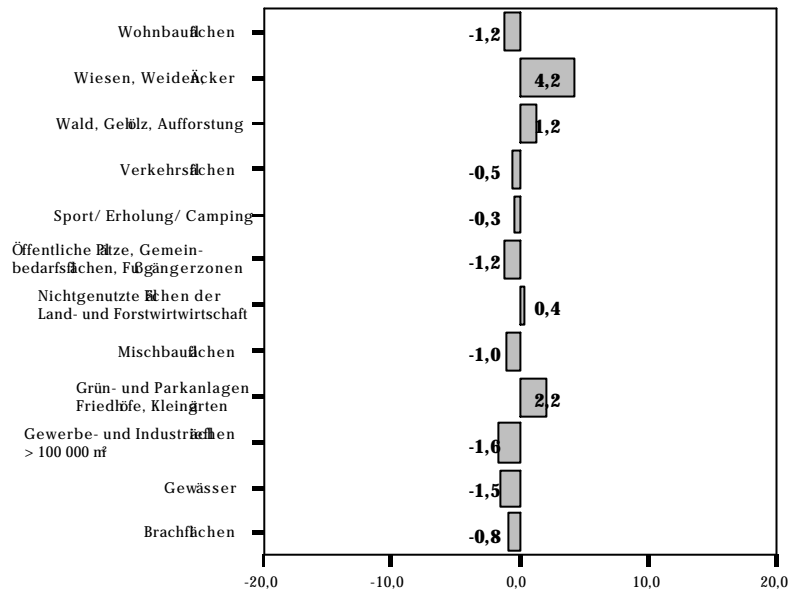


Tabelle 2: Flächenanteil der Nutzungen an Binnengrenzen in der Städteregion Ruhr



c) Autobahnen

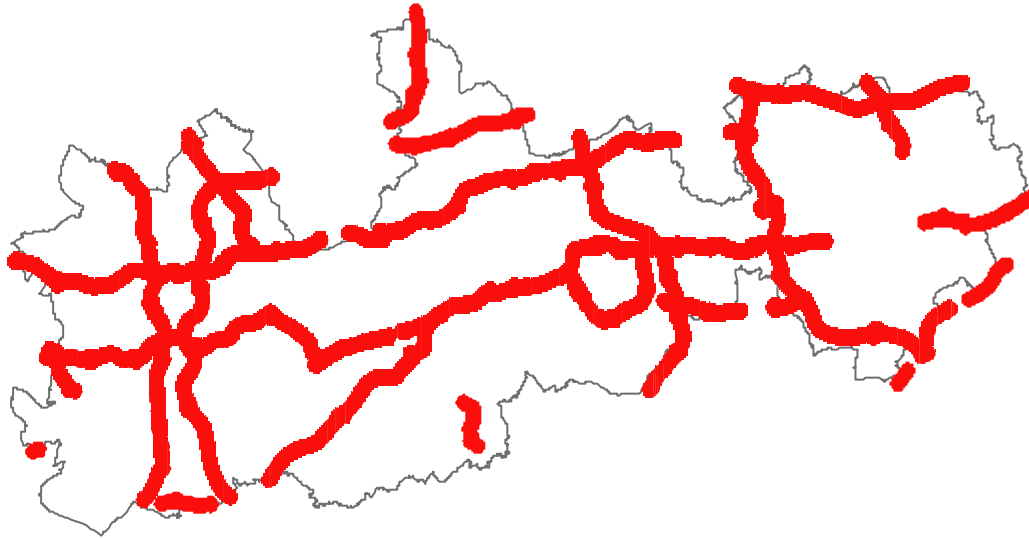


Abbildung 2: Autobahnen und autobahnähnliche Straßen in der Städteregion Ruhr

Autobahnen und autobahnähnliche Straßen sind ein Beispiel für physische Grenzen. Die Auswertung des Umfeldes dieser räumlichen Barrieren zeigt, daß hier der Anteil der Wohnbauflächen um 1,6 % geringer ist als im Schnitt der Städteregion Ruhr. 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 stadregionale



Straßen bezeichnen. Der Doppelcharakter dieser Straßen sollte von Seiten der Planung (an)erkannt werden und diesen stadtreionalen Straßenräumen ähnlich viel gestalterische Aufmerksamkeit schenken wie den Stadtstraßen. Der höhere Anteil von Gewerbe- und Industrieflächen rund um die Autobahnen zeigt wiederum die hohe Bedeutung, die diese Infrastruktur für die Wirtschaftsstandorte hat.

Flächenanteil Nutzungen Autobahnen und autobahnähnliche Straßen

Differenz in % zum Anteil Stadtregion Ruhr gesamt

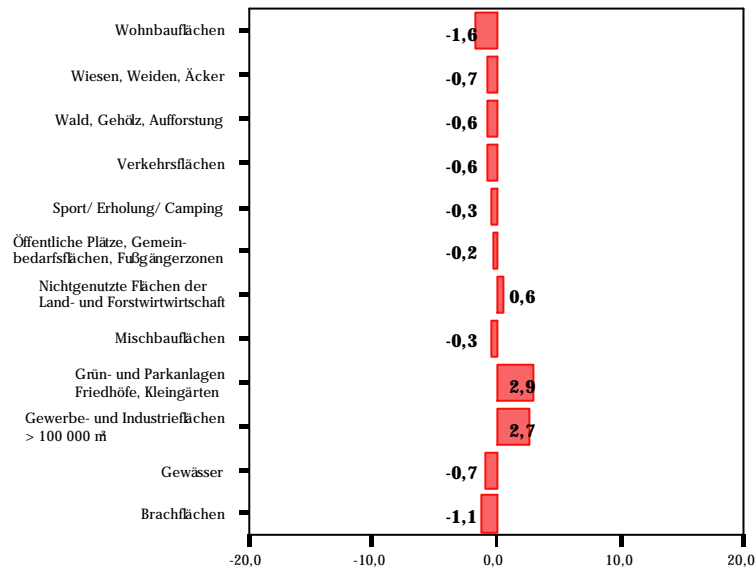


Tabelle 3: Flächenanteil der Nutzungen an Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen

Bei den Grün- und Parkanlagen, Friedhöfen und Kleingärten deutet deren höherer Flächenanteil von 2,9 % darauf hin, daß dies wichtige Grenznutzungen sind. Man



könnte das Potential weiter ausgestalten, z.B. durch den Ausbau der Kleingartenkultur oder der Kleinsiedlung und diese Nutzungen als Gestaltungselemente dieser Stadtlandschaft neu entdecken. Ähnlich wie bei dem Konzept der Airport Cities können sich hier Siedlungsbereiche entwickeln, die insbesondere hochmobile Menschen ansprechen. Schnelle innerregionale und überregionale Anbindung sind Voraussetzung für derartige raumgreifende Lebensstile. Wohnen in der Nähe dieser stadtreionalen Straßen kann auch deswegen attraktiv sein, weil in der Städteregion Ruhr schon früh Techniken entwickelt wurden, diese Verkehrsbänder in der Landschaft zu verstecken. Häufig hört und sieht man diese Straßen erst, wenn man direkt davor steht. Auch für eine andere Art mobiler Menschen können die versteckten Orte entlang der Autobahn zu beliebten Aufenthalts- und Wohnorten werden. 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 können die besonderen Möglichkeiten dieses Grenzraumes für sich entdecken.

d) Industrien

Eine weitere physische Grenze stellen große Industrieflächen dar. In die Analyse werden alle Gewerbe-, Industrie- und Brachflächen aufgenommen, die eine Größe von mindestens 100.000 qm haben, da nur solch große Flächen eine wesentliche Grenze in Form einer Barriere im stadtreionalen Raum bilden.

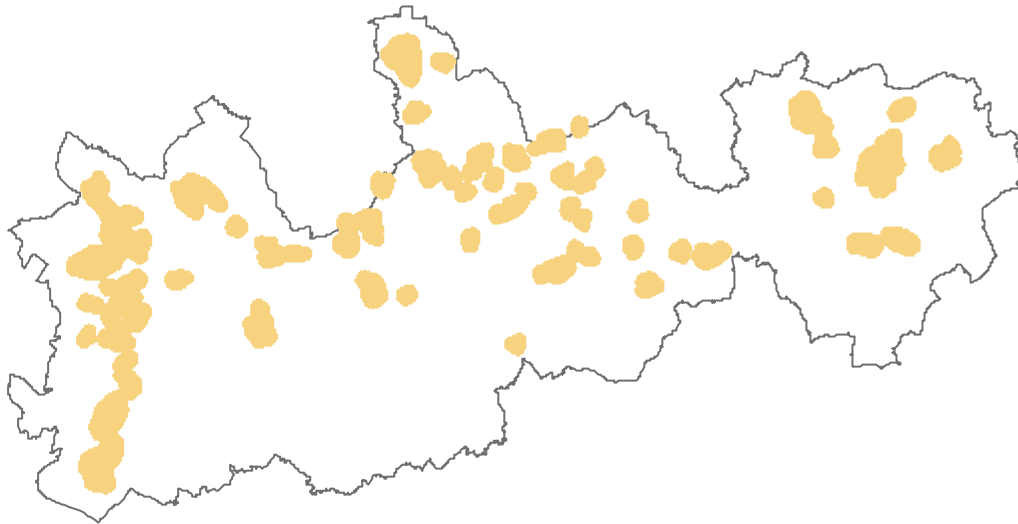


Abbildung 3: Industriegrenzen in der Städteregion Ruhr

Der hohe Anteil von umliegenden Verkehrsflächen und Gewässern erklärt sich durch die Notwendigkeit, industrielle Bereiche infrastrukturell zu erschließen. Landschaftselemente wie etwa land- und forstwirtschaftliche Flächen sind 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 befinden. Insbesondere Grabelandflächen, teilweise auch Kleingartenanlagen finden im Umfeld großer Industrieflächen ihre Nischen. (Grabeland war ursprünglich eine temporär eingerichtete Nutzung von Reserveland, also potentielle Erweiterungsfläche für Industrieanlagen, als einjähriger Kleingarten. Eine mögliche weitere industrielle Nutzung war dadurch nicht ausgeschlossen.) Das Potential dieser



Möglichkeitenräume sind zum Beispiel neue Varianten und Spielarten von informellen Siedlungsstrukturen. Insbesondere das Zusammenspiel von nachindustrieller Natur und einer neuen Art von Kleinsiedlung könnte für viele neue Bewohner den besonderen Reiz dieser Räume ausmachen.

Flächenanteil Nutzungen

Industrie/ Gewerbe > 100 000 m²

Differenz in % zum Anteil Siedteregion Ruhr gesamt

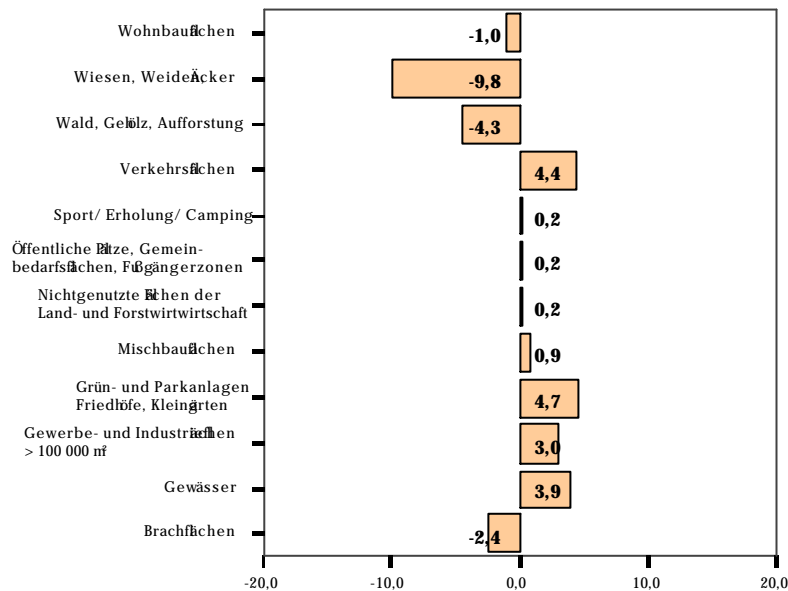


Tabelle 4: Flächenanteil der Nutzungen an Industrie- und Gewerbeflächen

e) Kanäle und Häfen



Abbildung 4: Wassergrenzen in der Städteregion Ruhr (Kanäle und Häfen)

Wasser ist eine wichtige Gestaltungsqualität in städtischen und stadtreionalen Räumen. Gleichzeitig trennen Flüsse und Kanäle die Stadtgebiete und wirken somit häufig als Grenze mitten in der Stadt. Bei der Städteregion Ruhr denkt man zunächst an den Fluß Ruhr. Dieser ist allerdings keine typische Binnengrenze. Vielmehr bildet die Ruhr in weiten Teilen der Region einen südlichen Abschluß für diesen Ballungsraum. Aber es gibt weitere – weitgehend unbeachtete – nasse Elemente mitten in der Städteregion Ruhr: die Emscher und den Rhein-Herne-Kanal. Da diese Wasserflächen mitten in der Stadtlandschaft liegen, konzentriert sich die Analyse auf den Bereich rund



um diesen Kanal und die Emscher. Auffallend sind die vergleichsweise geringen Anteile an Wohnbauflächen und landwirtschaftlichen Flächen am Kanal. Auch Waldflächen sind dort weniger stark vertreten. Der Anteil der Industrieflächen ist relativ hoch, was nicht zuletzt auf die Bedeutung dieser Wasserwege für die industrielle Entwicklung im 20. Jahrhundert zurückzuführen ist. Auch der Anteil der Grün- und Parkanlagen, Friedhöfe und Kleingärten ist hier deutlich höher als im Durchschnitt der Städteregion Ruhr.

Flächenanteil Nutzungen

Kanäle und Häfen

Differenz in % zum Anteil Städteregion Ruhr gesamt

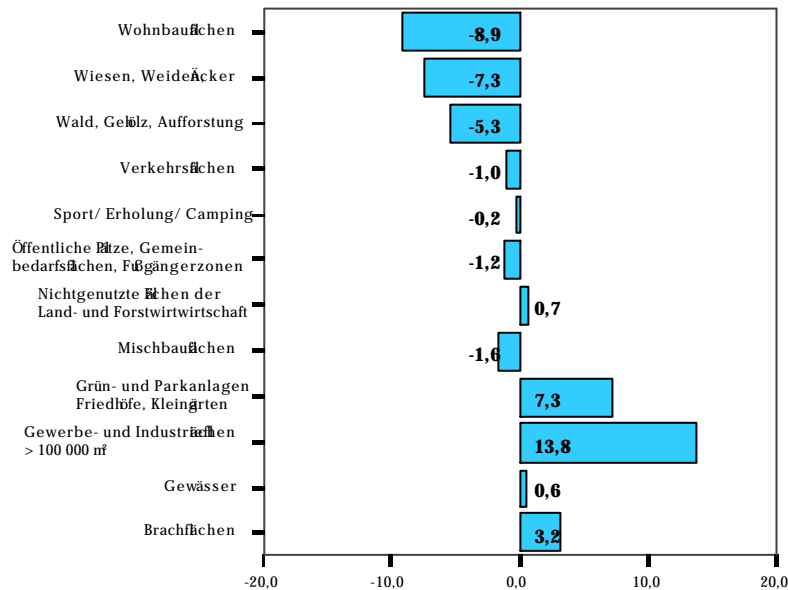


Tabelle 5: Flächenanteil der Nutzungen an Kanälen und Häfen



Dies liegt zum einen an der Existenz des Begleitgrüns rund um die Wasserwege. Aber auch für Kleingärten und Grabeland bieten die Nischen und versteckten Orte rund um das Wasser viele Möglichkeiten. Der zukünftige Umbau des offenen Abwasserkanals Emscher hin zu einem naturnahen Gewässer schafft auch hier neue Möglichkeitsräume. Dort, wo momentan die Emscher aufgrund der Geruchsbelästigung bestimmte Nutzungen ausschließt, könnten in Zukunft attraktive Wohnlagen und vielfältige Freizeitangebote entstehen.

f) Die Insel

Ein Beispiel für das Auffinden von neuen Möglichkeitsräumen, das eng mit dem Emscherumbau zusammenhängt, könnte die Entdeckung einer Insel sein. Schon eines der IBA Projekte, der Nordsternpark in Gelsenkirchen, hat den Bereich zwischen Kanal und Emscher thematisiert und neu gestaltet. Im Zuge des Emscherumbaus könnte der gesamte Zwischenraum zwischen den beiden Wasserwegen neu betrachtet werden. 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. Da in der Städtereion Ruhr noch kaum Standorte für exklusives Wohnen entwickelt werden, könnte die Insel einer der ersten Orte im Norden der Region für solche sein. Üblicherweise haben solche Standortaufwertungen soziale Verdrängungsprozesse (Gentrification) zur Folge. Das Besondere an der Insel ist nun, daß es dort, abgesehen vom Castrop-Rauxeler Stadtteil Pöppinghausen und vom Herner Stadtteil Horsthausen, also zwischen Stadthafen Recklinghausen und Gasometer in Oberhausen, kaum Wohnnutzungen gibt. Bei der Insel handelt es sich also eher um ein Projekt der Neubesiedelung.

Eine solche Aufwertung der Räume kann auch ein wichtiger Faktor sein, um die lokale Ökonomie im Norden der Städtereion zu stimulieren. Von einer solchen exklusiven Wohnraumentwicklung könnten insbesondere kleine Dienstleistungsunternehmen im Umfeld der Insel profitieren. Dazu gehören Dienstleister aus dem Bereich der Gastronomie, des Einzelhandels und des Handwerks. Gleichzeitig kann die Insel auch als attraktives Ausflugsziel entdeckt werden. Insbesondere durch die seltene Flora und Fauna, die sich in den insularen Habitaten entwickeln kann, könnte die Insel einen über die Region hinausreichenden Bekanntheitsgrad erlangen. Zudem kann die Insel Standort für öffentliche Einrichtungen werden. Die folgende Darstellung zeigt



die äußere Form der Insel und dazu einige Fotos, die den vielfältigen Charakter der Insel charakterisieren sollen.

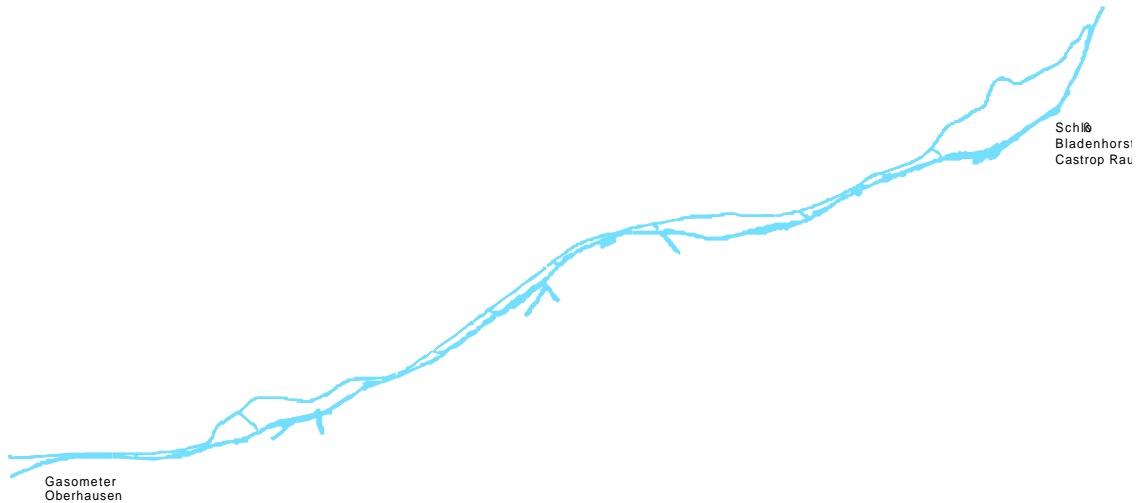


Abbildung 5: Die Insel in der Städteregion Ruhr

F. Maßgebliche Literatur (Auswahl)

Bühl und Zöfel 2000 = Achim Bühl und Peter Zöfel. *SPSS Version 10. Einführung in die moderne Datenanalyse unter Windows*. München: Addison-Wesley.

Calthorpe und Fulton 2001 = Peter Calthorpe und William Fulton. *The Regional City. Planning for the end of sprawl*. Washington: Island Press.



- Castells 2001 = Manuel Castells. *Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft*. Opladen: Leske + Budrich.
- Castells 1989 = Manuel Castells. *The informational city. Information Technology, economic restructuring and the urban-regional process*. Oxford – Cambridge, Massachusetts: Blackwell Publishers Ltd.
- Frank 2000 = Andrea Frank. 2000. *Geopolitical fragmentation and patterns of social structure in urbanized areas in the united states: 1960-1990*. Doktorarbeit. unveröffentlicht.
- Frank 2002 = Andrea Frank. 2002. wird Mai 2003 veröffentlicht in: David B. Kidner, Gary Higgs, Sean White, David W. Kidner. *Socio-Economic Applications of Geographic Information Science*. London: Taylor & Francis.
- Garreau 1992 = Joel Garreau. 1992. *Edge City. Life on the new frontier*. New York: Anchorbooks.
- Graham und Marvin 2001 = Stephen Graham und Simon Marvin. 2001. *Splintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. New York: Routledge.
- Jenks u.a. 1996 = Mike Jenks, Elizabeth Burton und Katie Williams. 1996. *The compact city: a sustainable urban form?* London: E & FN Spon.
- Kreibich 2000 = Volker Kreibich. 2000. "Self-help planning of migrants in Rome and Madrid". *Habitat International* 24 (2): 201–211.
- Kombe 1994 = W. Jackson Kombe. 1994. *Formal and Informal Land Management in Tanzania*. Dortmund: SPRING.
- Rüsen u.a. 2000 = Jörn Rüsen, Hanna Leitgeb, Norbert Jegelka (Hrsg.). 2000. *Zukunftsentwürfe. Ideen für eine Kultur der Veränderung*. Frankfurt a.M.: Campus.
- Sassen 1991 = Saskia Sassen. 1991. *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton, New York: Princeton University Press.
- Sennet 2000 = Richard Sennet. 2000. *Der flexible Mensch – die Kultur des neuen Kapitalismus*. München: Siedler.



- Sieverts 1999 = Thomas Sieverts. 1999. *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Bauwelt-Fundamente: Stadtplanung/Urbanistik 118. 3. Aufl. Braunschweig – Wiesbaden: Vieweg.
- Sieverts 2000 = Thomas Sieverts. 2000. „Das Verhältnis von Lebensentwurf und Stadtentwurf“. In: Rösen u.a. 2000: 234–240.
- Smith 1974 = Adam Smith. 1974. *Der Wohlstand der Nationen*. 5. Auflage. München: Beck.
- Spethmann 1990 = Hans Spethmann. 1995. *Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuthe, Wirtschaft, Technik und Verkehr*. 2 Bände. Originalausgabe 1933. Essen: Klartext.
- Turner 1894 = Frederick J. Turner. 1894. “The significance of the frontier in American history”. *Annual Report of the American Historical Association for the Year 1893*: 199–227.
- Zeiler 1999 = Michael Zeiler. 1999. *Modelling our World. The ESRI Guide to Geodatabase Design*. Redlands, California: Environmental Research Institute, Inc.