

LIMINALE BÄNDER

A. Bezeichnung des Impulsbeitrages laut Vorhabensbeschreibung

In der Städteregion Ruhr gibt es Möglichkeitsräume, die konkret und in der Fläche erkennbar sind. Man erkennt diese Möglichkeitsräume, wenn man nicht bloß die einzelnen Städte, sondern die gesamte Städteregion Ruhr betrachtet. Auf dem Gebiet dieser acht Städte ist nämlich, wie in einem Bilderrätsel, das Gebiet einer weiteren Stadt enthalten: Die Neunte Stadt. Diese Neunte Stadt besteht aus Flächen, Raumstrukturen und Orten, deren Bedeutung über das direkte Umfeld, den Stadtteil oder die einzelne Stadt hinausgeht. Die Räume, aus denen diese Neunte Stadt besteht, sind also Räume mit regionaler Bedeutung, es sind regionale Räume. Die dargestellte Karte ist eine erste Annäherung an diese Idee der Neunten Stadt.

Auf der Ankerveranstaltung 1 sollte laut Vorhabensbeschreibung das Thema „Netze, Cluster, Arbeitsteilung“ diskutiert werden. Die ursprüngliche Bezeichnung des Impulsbeitrages für die Ankerveranstaltung 1 lautete „Räumliche Darstellung unterschiedlicher regionalökonomischer Szenarien für die Städte im Ruhrgebiet (Netze, Cluster, Arbeitsteilung)“. Der Schwerpunkt dieses Impulsbeitrages wäre gewesen, die aktuelle und mögliche zukünftige Clusterbildung insbesondere von klein- und mittelständischen Unternehmen innerhalb der Region abzubilden. Mit der inhaltlichen Neuausrichtung der Ankerveranstaltung 1 änderte sich auch die Schwerpunktsetzung für diesen Impulsbeitrag. Im Laufe der Diskussion wurde das Thema Regionalökonomie weiter gefaßt und um die Analyse und Konzipierung von lokal und regional spezifischen Qualitäten und möglichen Gemeinschaftsaufgaben für die Städte der Städteregion Ruhr erweitert. Ein wichtiges Ergebnis der Vorbereitungsdiskussionen war, den Begriff Möglichkeitsraum, der erst auf der Ankerveranstaltung 3 eine zentrale Rolle spielen soll, schon auf der ersten Ankerveranstaltung aufzugreifen und stärker zu thematisieren. Damit sollte das Themenspektrum erweitert werden quer zu gewohnten Kategorisierungen, wie etwa Wohnen, Arbeiten, Freizeit oder Wirtschaft.



Der neue Titel der Ankerveranstaltung 1 lautet: „Möglichkeitsraum Ruhr: Visionen für 2030“. Das Format der Veranstaltung ist ein moderierter Workshop, in dem die Teilnehmer und Teilnehmerinnen möglichst viel Zeit für die Arbeit in den einzelnen Arbeitsgruppen haben. Das modifizierte Konzept der Veranstaltung sieht vor, die Beiträge des Förderturms der Visionen nicht wie ursprünglich geplant als Ausstellung und als Vorträge auf der Veranstaltung zu präsentieren. Vielmehr sollen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer schon einige Wochen vor der Veranstaltung informiert werden. Hierfür wird ein Booklet **PENTIMENTO 01** mit dem Titel „Möglichkeitsraum Ruhr: Visionen für 2030“ entwickelt, das an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschickt wird. Zwei dieser Beiträge, die **Neunte Stadt** und die **Liminalen Bänder** werden im Folgenden erläutert.

B. Forschungsfragen

Schwerpunkt dieser beiden Beiträge ist eine Analyse und Visualisierung von besonderen Qualitäten – von Möglichkeitsräumen – innerhalb der physischen Raumstruktur der Städteregion Ruhr. Die Karte „1000 Dörfer“ (vgl. S. 3) zeigt im Hintergrund eine historische Karte der Region aus dem Jahre 1673 kombiniert mit einem Schwarzplan der aktuellen Siedlungsstruktur. Allein diese Darstellung läßt schon vermuten, daß die Struktur dieser Stadtlandschaft erheblich von der klassischen monozentrischer europäischer Städte abweicht. Allenfalls die Stadt Dortmund ist hier mit ihrem Stadtzentrum klar erkennbar. Die Region ähnelt in ihrer Struktur sehr viel stärker den vielen Dörfern, die vor der Industrialisierung vorzufinden waren. Insbesondere im mittleren und westlichen Bereich der Städteregion Ruhr lassen sich solche Zentren wie in Dortmund kaum identifizieren. Daher stellt sich die Frage, wie stark sich eine solche Abweichung von klassischen Siedlungsstrukturen nicht nur in diesem Schwarzplan, sondern auch in einem größeren Spektrum von Raumnutzungen zeigt – bezogen sowohl auf die einzelnen Städte als auch auf die regionale Ebene. Eine weitere Besonderheit der Städteregion Ruhr bemerkt man erst, wenn man sich die Nutzungen und ihre jeweilige Lage im Detail anschaut, so entdeckt man viele Orte, in denen für gewöhnlich sehr stark konfliktbeladene Nutzungen eng beieinander liegen.

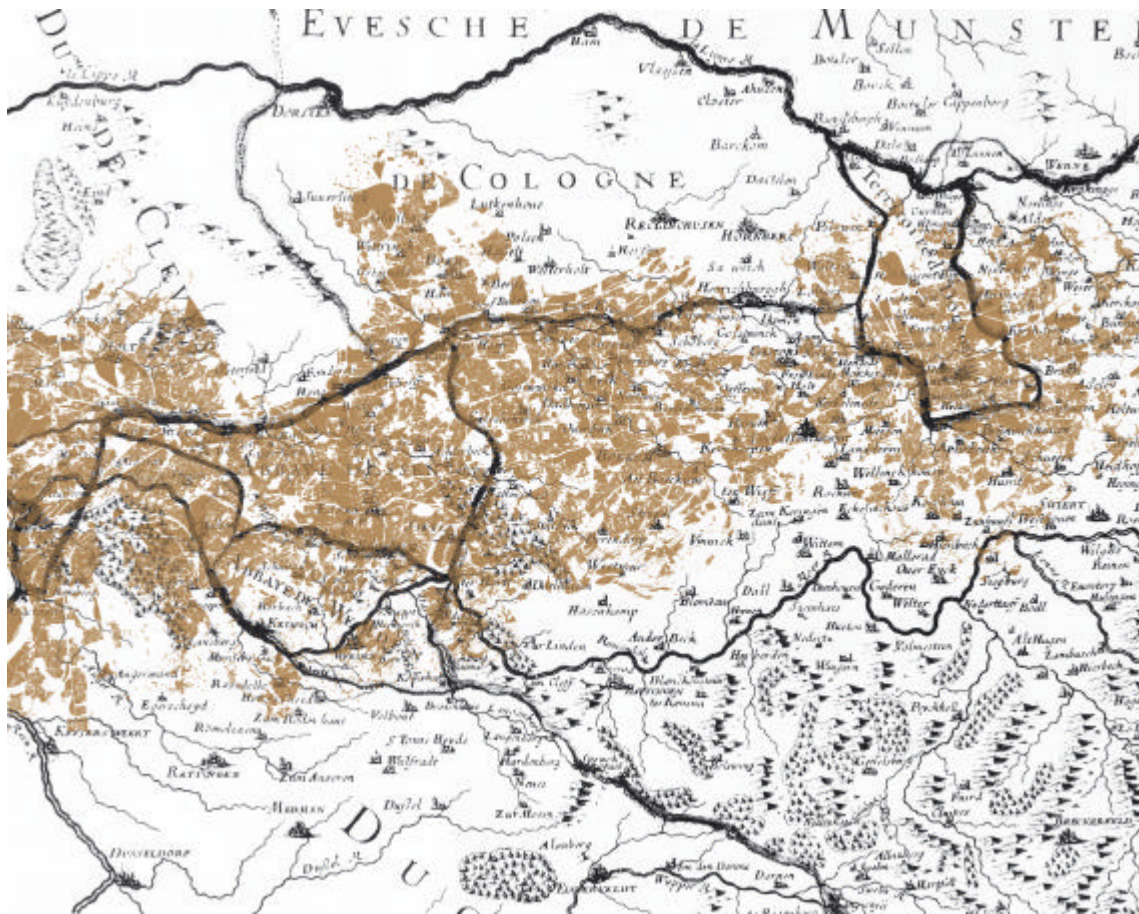


Abbildung 1: „1000 Dörfer“

(Quelle: Historische Karte aus Chronik Ruhrgebiet 1997, S. 56; Siedlungsflächen aus Flächennutzungskartierung KVR)

Dies kann man einerseits historisch erklären. Es ist u.a. eine Folge der schnellen Industrialisierung. Viele Bewohnerinnen und Bewohner der Städtereion Ruhr waren gewohnt, sich mit der jeweiligen Umgebung zu arrangieren, sei es nun das Stahlwerk oder später auch die Autobahn. Häufig war zuerst die Industrie da und die restliche Siedlungsstruktur hat sich insbesondere in den ersten Phasen der Industrialisierung in den verbliebenen Zwischenräumen ausgebreitet. Dies gilt insbesondere für den



nördlichen Teil der Städteregion Ruhr, in dem es vorher weniger strukturgebende Klein- und Mittelstädte, sondern eher Dörfer gab. In vielen Städten und Regionen kann man beobachten, daß Bürgerinnen und Bürger sich gegen unpopuläre Nutzungen und Neuansiedlungen in ihrem Umfeld wehren. Häufig sind dies neue Infrastrukturen, wie etwa Kraftwerke, Autobahnen oder Industrieansiedlungen, die insbesondere aufgrund der Lärm- und Abgasemissionen im Umfeld auf Ablehnung stoßen. In Los Angeles der 80er Jahre ist der Begriff „Not In My Backyard“ entstanden als Beschreibung für ein solches Phänomen. Ein solches NIMBY-Verhalten war und ist in der Städteregion Ruhr aufgrund der Besonderheiten in der historischen Entwicklung der Siedlungsstruktur nicht allzu stark ausgeprägt.

Diese konfliktarme Nähe verschiedener Nutzungen ist jedoch nicht nur eine Frage der Wahrnehmung. Oft verhindern die vielen baulich-technischen und landschaftsgestalterischen Maßnahmen, daß man beispielsweise die Vielzahl von Autobahnen optisch und akustisch unmittelbar wahrnimmt. Viele dieser Maßnahmen wurden erst im Nachhinein installiert. Ähnliches gilt für eine generelle Verbesserung der Umweltqualität in der Region, die im wesentlichen ab Ende der 70er Jahre stattfand. Auch wenn diese Qualitätsverbesserung zu einem Teil auf Deindustrialisierung zurückzuführen war, so war und ist die Region dennoch auch innovativer Vorreiter für eine Vielzahl von Maßnahmen im Bereich des technischen Umweltschutzes. Wenn sich diese kleinteilige Vielfalt an Nutzungen nicht nur an einzelnen Beispielen zeigt, sondern flächendeckend existiert, dann ist diese Städteregion eben nicht, wie man zunächst vermuten könnte, ein typisches Beispiel für Funktionstrennung, sondern eher für eine Nutzungsmischung mit vergleichsweise niedriger Dichte, auch wenn der Vorteil einer Nutzungsmischung häufig eher mit kompakten Stadtstrukturen und hoher Dichte in Zusammenhang gebracht wird. Läßt sich diese Vielfalt, dieses enge Beieinander unterschiedlichster Nutzungen nun auch auf regionaler Ebene visualisieren? Welche Potentiale liegen möglicherweise in diesem Umgang mit Unterschieden, mit Differenz? Kann nicht gerade diese Besonderheit eine zukunftsfähige Qualität der Städteregion Ruhr sein?

Ein weiterer interessanter Möglichkeitsraum innerhalb der Städteregion Ruhr hängt eng mit einem anderen Schwerpunkt dieses Forschungsvorhabens zusammen, der stadtreionalen Kooperation. Eine Zusammenarbeit zwischen den Städten muß



nicht bedeuten, daß dabei Vereinbarungen über die Städte in ihrer Gesamtheit entwickelt werden, sowohl was die Gestaltung der Flächen als auch was darüber hinaus gehende Aufgaben betrifft. Auf der anderen Seite wird es immer Aufgabenbereiche geben, die nur von der jeweiligen Stadt erfüllt werden sollten. Bei einer Betrachtung der physischen Raumstruktur der Städteregion Ruhr stellt sich daher die Frage, welche Räume insbesondere durch Kooperation zwischen den beteiligten Städten gemeinsam qualifiziert werden könnten. Liegt möglicherweise innerhalb der Städte ein Potential verborgen, daß erst durch die Kooperation und gemeinsame Betrachtung und Vorgehensweise aktiviert werden kann? Wo liegen solche physischen Möglichkeitsräume in der Städteregion Ruhr?

C. Bezug zu den theoretischen Grundlagen

Ein wesentlicher theoretischer Begriff innerhalb des Forschungsverbundes „Städteregion Ruhr 2030“ ist der Möglichkeitsraum. Innerhalb des Projektes soll es grundsätzlich zur Zukunfterschließung weniger um die Projektion von gegenwärtigen Problemen, Hindernissen und Restriktionen gehen – gerade, weil dies im Ruhrgebiet seit einigen Jahren die Diskussion dominiert. Vielmehr soll der langfristige Blick in die Zukunft des Jahres 2030 dazu genutzt werden, frei von gegenwärtigen Bindungen über Möglichkeiten, über Möglichkeitsräume nachzudenken. Die Städteregion Ruhr ist in vielerlei Hinsicht ein Ort nach der Ersten Moderne – ob man dies nun spätmodern oder postmodern nennen mag. In der Moderne wird von Flächen und Räumen erwartet, daß sie nach und nach im Wert steigen. Auch die planerischen Kategorien der Wertermittlungsverordnung folgen dieser Philosophie. Die billige land- und forstwirtschaftliche Fläche wird zu Bauerwartungs- dann zu Rohbauland und schließlich zu teurem baureifen Land, was jeweils mit einer Wertsteigerung verbunden ist. Die Tatsache, daß große Areale der Städteregion Ruhr, die zu den Hochzeiten der Montanindustrie die Moderne symbolisierten, jetzt brach liegen, paßt auf den ersten Blick nicht in diese klassischen modernen Muster der Stadtentwicklung. In gewissem Sinne kehren diese Räume wieder zu ihrem Ursprung zurück, werden wieder zu einem Raum, den es zu entdecken und zu erobern gilt.

Der Begriff Eroberung hängt eng mit einer weiteren theoretischen Grundlage dieses Projektes zusammen, den Border Studies. Die Region ist durch eine Vielzahl von



kleinteiligen Barrieren und Grenzen geprägt. Diese Vielzahl an Grenzen erzeugt häufig räumliche Situationen mit offenem und unbestimmten Charakter. Solche Räume werden insbesondere im US-amerikanischen Zusammenhang mit dem Begriff *frontier* beschrieben. In diesen Räumen trifft Bekanntes auf Unbekanntes, dort bilden sich Möglichkeitsräume. Aber es sind nicht nur die häufigen Nutzungswechsel, in denen Potential steckt. Auch viele der Brachflächen, die in diesem Beitrag beschrieben werden, haben diesen Frontier-Charakter. Sie können nach und nach neu entdeckt werden. Ihre zukünftige Bestimmung muß auch nicht sofort vollständig klar definiert sein. Der Reiz liegt in ihrer Unbestimmtheit. Die Idee, daß Teile der Städteregion Ruhr einen Frontier-Charakter haben, ist keineswegs nur eine theoretische Überlegung. Vielmehr ist die qualifizierende Gestaltung der dort liegenden Potentiale in dieser vielfältigen Städtelandschaft zwischen den Städten, dieser Räume mit ungewissen Grenzen, eine wichtige zukünftige Aufgabe in der Städteregion Ruhr. Ein weiterer wichtiger Schlüsselbegriff innerhalb des Projektes ist „Kooperation und Eigensinn“. Für die physischen Räume innerhalb der Städteregion Ruhr bedeutet dies, daß eine solche Kooperation sich auf Räume mit regionaler Bedeutung, auf regionale Räume konzentrieren müßte – eben auf die im Abschnitt Impulsgestaltung dargestellte Neunte Stadt. Umgekehrt würde die Entdeckung und mögliche Gestaltung dieser Räume erst durch eine Kooperation möglich werden.

D. Literaturlauswertung.

Detallierte Beschreibung wichtiger Themen und Arbeiten:

Viele Stadt- und Raumplaner folgen nach wie vor dem Ideal der kompakten europäischen Stadt. Noch Ende der 80er Jahre sehen Häußermann und Siebel in ihrem Buch „**Neue Urbanität**“ aus soziologischer Perspektive einen Trend hin zu einer Renaissance der alten urbanen Zentren: „Immer mehr, vor allem jüngere Leute bevölkern wieder alte innerstädtische Wohnquartiere, [...] Haus- und Grundbesitzer orientieren sich an der Nachfrage einer zahlungskräftigen Schicht [...]. Aber gerade diese Schicht war es, die bis vor wenigen Jahren in Massen aus den Großstädten auszog, um sich in den umliegenden Gemeinden niederzulassen.“ (Häußermann und Siebel 1987, 11–12) Anfang der 90er Jahre kamen Diskussionen auf, die den Einfluß der neuen Medien auf die Raumentwicklung diskutierten. Die Diskussion thematisierte zu



nächst eine Virtualisierung des Raumes bzw. der Städte (vgl. z.B. Castells, 1989; Mitchell, 1996; Rötzer, 1995). Den Einfluß der neuen Medien auch auf die reale physische Stadtentwicklung diskutieren insbesondere Stephen Graham und Simon Marvin in ihrem Buch **„telecommunication and the city“** (Graham und Marvin 1996). Sie kommen zu dem Schluß, daß Telekommunikation die Städte keineswegs auflösen wird. Vielmehr werden Städte in neue transnationale Netzwerke eingebunden, werden darüber hinaus zu Knotenpunkten dieser Netzwerke. Dies ist ein Trend, der auch mit der Entwicklung von **global cities** beschrieben wird (Sassen 1991). Für die kleinräumige Struktur der Städte sehen Graham und Marvin folgende Entwicklung:

„In the informational city the boundaries between home and work, public and private, electronic and physical are becoming increasingly blurred... Rather than seeing the ‘end’ of the city, these processes create a complex new patchwork of different types of spaces.“ (Graham und Marvin 1996, 336)

Falls es zu einer solchen Entwicklung kommt, könnte die Städteregion Ruhr hiervon profitieren. Alternierende Telearbeiter könnten überwiegend im eigenen electronic cottage in der Stadtlandschaft wohnen und arbeiten. Nur ein- oder zweimal in der Woche müßten sie ihren alten Arbeitsplatz aufsuchen. Dezentrale Abholstationen für Pakete aus dem Online-Shopping, ein Aspekt der u.a. von Herne propagierten Last-Mile-Logistik, könnten verteilt über die Städteregion Ruhr installiert werden. Stellvertretend für die Diskussion um das Ideal der europäischen Stadt sei hier auch der Sammelband **„Die kompakte Stadt“** genannt (Wentz 2000), in dem verschiedene Autoren dieses traditionelle Leitbild aus städtebaulicher, aber auch aus stadtsoziologischer Perspektive beleuchten. Arnold Voss fordert hier u.a. aus der Perspektive eines Bewohners des Ruhrgebietes, Orte wie die Zwischenstadt oder die Peripherie durch Nachverdichtung wieder kompakter zu gestalten, um diese Räume auch für nicht automobile Menschen erreichbar und benutzbar zu machen (Voss 2000, 191–197).

Kees Christianse bezweifelt in seinem Beitrag **Auf der Suche nach der verlorenen Identität**, daß das Leitbild der kompakten Stadt noch zeitgemäß sei, „[...], denn die Stadt entwickelt sich, wohin sie will (fractal cities).“. Weiterhin schreibt er:

„Protagonisten der kompakten Stadt schätzen die Funktionsmischung, die unterschiedliche Zusammensetzung der Bevölkerung, die Einheit der Gebäudetypologie und des Materialgebrauchs und –



nicht zu vergessen – die Traufhöhe von 22 Metern. Aber es ist ein Denkfehler, daß diese Viertel Modell stehen könnten für die kompakte Stadt... nur ein kleiner Teil der Bevölkerung will hier leben.“

Interessanterweise sieht Christiaanse große Potentiale in Strukturen, die auch typisch für die Städteregion Ruhr sind. Er sieht am Beispiel von Berlin Charlottenburg große Gestaltungspotentiale in Orten, die durch vermeintliche Fremdkörper charakterisiert sind – Tankstellen, Hochbauelemente, Industrie und Schrebergärten (Christiaanse 2000, 182). Häufig wird als Argument für die kompakte Stadt und gegen disperse Siedlungsstrukturen auch das Argument der Nachhaltigkeit angeführt. Dieser Aspekt wird insbesondere in dem Buch **„The Compact City: A Sustainable Urban Form?“** (Jenks u.a. 1996) diskutiert. In einem der Artikel wird dabei die interessante These aufgestellt, daß es in Fragen der Nachhaltigkeit, der Sustainability, gar nicht so sehr um die physische Form von Städten, um die Kompaktheit von Siedlungsstrukturen gehe. Die Frage, welche Art von Siedlungsstruktur nachhaltig sei, wäre bislang noch nicht endgültig geklärt. Vielmehr könnte man, so die Autoren, den Begriff kompakt auch etwas umfassender verstehen:

„[...] local neighbourhoods need the freedom to be themselves, self-sufficient and independent. Compact in the context of sustainability means increasing independence from those outside forces over which the city and its people have little or no control, and it means greater independent control of those local resources upon which the city depends. This is a compaction of control not of physical size or form. The better word to describe it might be autonomy.“ (Scoffham und Vale 1996, 72–73)

Diese interessante Variante von nachhaltiger Kompaktheit muß man allerdings vor dem Hintergrund lesen, daß die Städte und Gemeinden in Großbritannien vergleichsweise wenig kommunale Unabhängigkeit haben. Auf die Städte im Ruhrgebiet bezogen unterstützt dies aber auch eine der Thesen innerhalb dieses Projektes, daß kommunaler Eigensinn und Eigenverantwortlichkeit nicht nur Sinn stiftend und sogar nachhaltig sein können. Neben den Diskursen über die Vor- und Nachteile der kompakten Stadt gab es in den vergangenen Jahren auch Autoren, die sich mit anderen Raumstrukturen beschäftigt haben. Ein Beispiel dafür ist das Buch **„Edge City – Life on the new Frontier“** (Garreau 1991). In den 70er und 80er Jahren sind in vielen Städten der USA sogenannte Edge Cities entstanden. Das sind große Bürokomplexe



am Rand der Städte, meist in der Nähe eines Autobahnkreuzes. Garreau beschreibt diese neuen Stadtformen wie folgt:

„Our new city centres are tied together not by locomotives and subways, but by jetways, and rooftop satellite dishes thirty feet across. Their characteristic monument is not a horse-mounted hero, but the atria reaching for the sun and shielding trees perpetually in leaf at the cores of corporate headquarters, fitness centers, and shopping plazas. These new urban areas are marked not by the penthouses of the old urban rich or the tenements of the old urban poor. Instead, their landmark structure is the celebrated single-family detached dwelling, the suburban home with grass all around that made America the best housed civilization the world has ever known.

I have come to call these new urban centers Edge Cities. Cities, because they contain all the functions a city ever has, albeit in a spread-out form that few have come to recognize for what it is. Edge, because they are a vigorous world of pioneers and immigrants, rising far from the old downtowns, where little save villages or farmland lay only thirty years before.” (Garreau 1991, 4)

Garreau verwendet hier auch Begriffe wie frontier und pioneer – eine Parallele zum theoretischen Hintergrund des Projektes Städtereion Ruhr 2030. Ähnlich wie in den amerikanischen Edge Cities durch Pioniere neue Formen von Stadt jenseits von Suburbia wild wachsen und erprobt werden, könnte man auch die Städtereion Ruhr als Experimentierfeld für solche neuen Raumstrukturen begreifen. Auch Stephen Graham verwendet den Begriff Edge City und betont dabei den Einfluß der Telekommunikation auf Prozesse der Dezentralisierung:

“Suburban office complexes, business and technology parks, out-of-town shopping malls and, increasingly, whole ‘Edge Cities’ are reshaping the physical layout of urban areas, using the combined decentralising power of automobiles and telematics“ (Graham 1996, 42)

Diese neuen Städte, am Rand der Agglomerationsräume gelegen, sind nach den bekannten Entwicklungen des suburbanen sprawl und dem Bedeutungsverlust der US-amerikanischen Innenstädte eine neue Qualität der Raumentwicklung in den Vereinigten Staaten. Ähnliche Beobachtungen kann man auch in den suburbanen Gebieten deutscher Agglomerationen machen (Brake 2001). Die Ränder der Städte werden zum eigentlichen Lebensraum vieler Menschen. Versucht man nun, diese Entwicklung mit der in der Städtereion Ruhr zu vergleichen, so fällt auf, daß sich aufgrund der Viel-



falt an Grenzen viele der Nutzungen, die Garreau beschreibt in der Städteregion Ruhr möglicherweise am Rand der jeweiligen Stadt, aber doch inmitten der gesamten Region befinden. Am Rand der Region gibt es in der Städteregion Ruhr allenfalls vereinzelt typische Edge-City-Strukturen, beispielsweise der Einzelhandel im Gewerbegebiet Aplerbeck-Ost oder die Stadtkrone Ost in Dortmund. Viele andere typische Edge-City-Nutzungen – Ruhrpark, Indupark, Technologiepark Dortmund, Nokia in Bochum, Rhein-Ruhr-Zentrum in Mülheim oder Centro in Oberhausen – befinden sich inmitten der Region, inmitten der Agglomeration. Die US-amerikanische Peripherie der Developer ist im Ruhrgebiet nicht am Rand gelegen, sondern mittendrin bzw. dazwischen – quasi eine Edge City Inside. Auf der Suche nach einem Namen für diese neuen Raumstrukturen zwischen Stadt, Peripherie und Land hat Thomas Sieverts den Begriff **Zwischenstadt** geprägt. Er beschreibt im gleichnamigen Buch diese Stadträume jenseits der Kategorien der europäischen kompakten Stadt u.a. am Beispiel des Ruhrgebietes. Dabei sieht er neben den Chancen, die diese andere Perspektive bietet, durchaus auch die negativen Seiten dieser Entwicklung:

„Zwischenstadt scheint untrennbar verbunden zu sein mit Autoabhängigkeit und motorisierter Zwangsmobilität, weil der herkömmliche öffentliche Nahverkehr mit seinen großen Gefäßen und seinen starren Schienennetzen immer weniger geeignet ist, eine disperse Stadtregion zu bedienen.“ (Sieverts 2000)

Und dennoch sieht er hier auch einen Gestaltungsauftrag der Planung, vor allem in Anlehnung an die Philosophie der IBA Emscherpark: „Der Freiraum der Landschaft wird zu dem eigentlichen Gestaltungsfeld, das die Identität, die Eigenart der Zwischenstadt bewahren und herstellen muß, das Bauen kann in seiner festen Typologie hierzu nur begrenzt beitragen.“ (Sieverts 1997)

Einen sehr detaillierten Überblick über die historische Entwicklung und die ursprünglichen Eigenschaften der Landschaften in der Städteregion Ruhr liefert Hans Spethmann mit seinem Werk „**Das Ruhrgebiet**“ von 1933. Die ursprüngliche Landschaft vor der Besiedelung bezeichnet er als Urwald zwischen Ruhr und Lippe. Insbesondere die bis weit in das 19. Jahrhundert hineinreichende dörfliche Struktur der Region ist bemerkenswert. Auch wenn es schon lange vor dem 30-jährigen Krieg erste Städte – insbesondere entlang des Hellweges – gab, so war insbesondere die Em-



scherzone lange Zeit eher durch dörfliche Strukturen geprägt (vgl. Abbildung 1 auf S. 3). Noch 1818 hatte Gelsenkirchen nur 505 Einwohner, im Jahre 1871 schon 7821. Dieses schnelle Wachstum der Siedlungen rund um die Zechen und Industrieanlagen ist ein wesentlicher Grund für die besonderen Eigenschaften der Siedlungsstruktur der Städteregion Ruhr, ob man sie nun mit Zwischenstadt, Stadtlandschaft oder Edge City Inside umschreibt.

E. Impulsgestaltung

1. Beschreibung der Datengrundlage – Die Flächennutzungskartierung des KVR

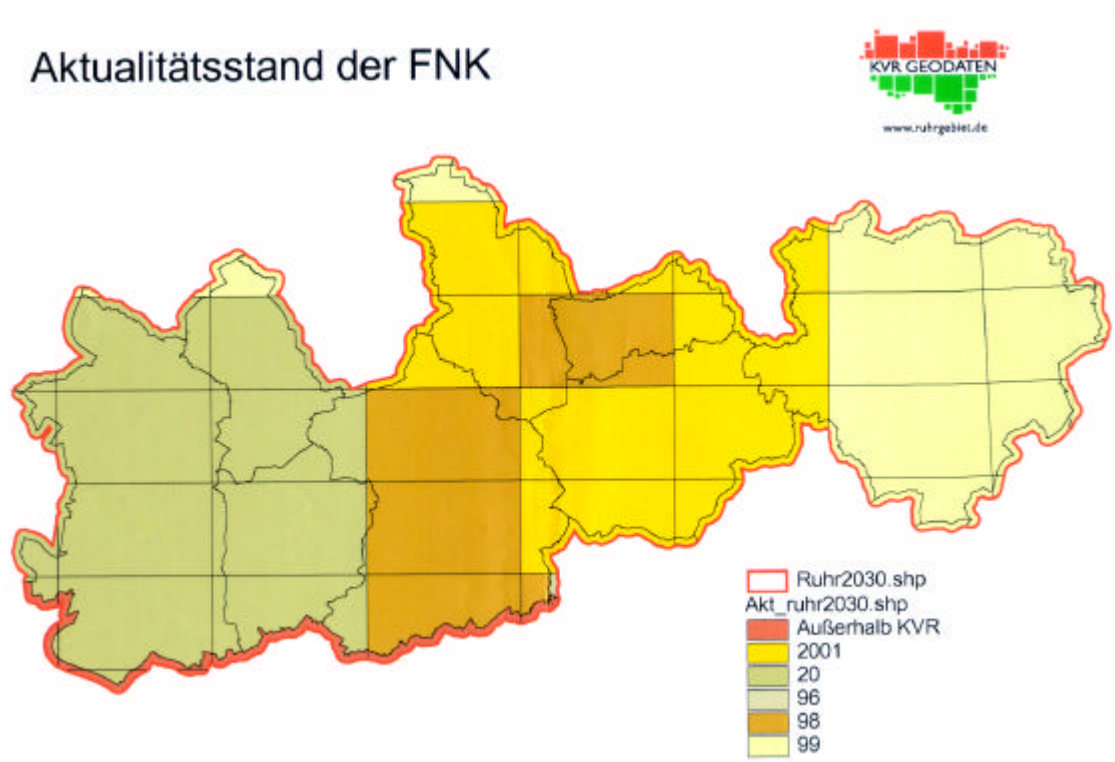


Abbildung 2: Aktualitätsstand der Flächennutzungskartierung (Quelle: Flächennutzungskartierung KVR)



Für die Analyse der physischen Raumstruktur der Städteregion Ruhr wurden flächendeckend Informationen mit einem geographischen Informationssystem bearbeitet. Seit einigen Jahren erstellt die Abteilung Luftbildwesen und geographische Informationssysteme des Kommunalverbandes Ruhrgebiet (KVR) eine detaillierte Kartierung auf regionaler Ebene. Dabei wird digital die reale Nutzung der Erdoberfläche im gesamten KVR-Gebiet erfaßt. Grundlage für die Kategorisierung ist ein Nutzungsartenkatalog mit 152 Kategorien. Für die Datengewinnung werden aktuelle Luftbilder und thematische Daten/Karten verwendet. Für die Auswertungen wurde ein Ausschnitt dieser Geodatenbank genutzt, der die Fläche der acht beteiligten Städte plus einem Buffer von 500 m umfaßt. Das Format der gelieferten Daten, e00 und Shapefile, erleichterte die weitere Bearbeitung mit ArcGIS.

2. Aggregieren der Daten

Die 152 Kategorien der Flächennutzungsarten eignen sich nicht für eine übersichtliche Darstellung eines gesamten Nutzungsspektrums. Dieser Detaillierungsgrad macht allenfalls Sinn für eine weitergehende Analyse der räumlichen Verteilung sehr spezifischer Nutzungen wie z.B. Grabeland, Golfplätze oder Hundedressurplätze. Daher wurden die 46 Oberkategorien der KVR-Kartierung auf 12 Kategorien aggregiert.

Code 13	Code 46	Nutzung	Farbe
1		Wohnbauflächen	Cantaloupe
	10	Bebaute Flächen, dem Wohnen dienend, bis 3 Geschosse	
	20	Bebaute Flächen, dem Wohnen dienend, bis 5 Geschosse	
	30	Bebaute Flächen, dem Wohnen dienend, über 5 Geschosse	
2		Mischbauflächen	Tulip Pink
	40	Mischbauflächen	
3		Gewerbe-, Industrie und landwirtschaftliche Hof/Gebäudeflächen, Ver- und Entsorgung	Lilac Dust
	50	Gewerbeflächen	
	60	Industrieflächen	



	90	Landwirtschaftliche Hof- und Gebäudeflächen	
	100	Sonstige Bauflächen (militärisches Gelände)	
	210	Energieversorgung	
	220	Wasserversorgung	
	230	Abwasserbeseitigung	
	240	Abfallbeseitigung	
4		Sport/ Erholung/ Camping	Light Vert
	70	Bauflächen des Sports und der Erholung	
	300	Spiel- und Sportanlagen	
	310	Campingplätze	
5		Öffentliche Plätze, Gemeinbedarfsflächen, Fußgängerzonen	Yucca Yellow
	80	Gemeinbedarfsflächen	
	200	Sonstige öffentliche Plätze	
	160	Fußgängerzonen	
6		Verkehrsflächen	Medium Yel.
	110	Autobahn und autobahnähnliche Straßen	
	140	Übergeordnete Straßen und Hauptstraßen	
	150	Wohn- und Erschließungsstraßen	
	170	Parkplatzflächen	
	180	Schienenverkehrsflächen und Nebenanlagen	
	190	Flug- und Landeplätze	
7		Schüttungs- und Abgrabungsflächen	Nubuck Tan
	250	Schüttungsflächen für Erde, Schutt	
	260	Abgrabungsflächen	
8		Grün- und Parkanlagen, Friedhöfe, Kleingärten, Begleitgrün	Peridot Green
	270	Öffentliche und private Grün- und Parkanlagen	
	280	Friedhof	
	290	Kleingärten	



	320	Begleitgrün	
9		Gewässer	Big Sky Blue
	330	Fließende Gewässer	
	340	Kanäle und Häfen	
	350	Seen und Teiche	
10		Wiesen, Weiden, Ackerflächen, Erwerbsgartenbau	Quetzel Green
	360	Dauerwiesen und Weiden	
	370	Ackerflächen	
	380	Erwerbsgartenbau	
11		Wald, Gehölz, Aufforstung	Leaf Green
	400	Laubwald	
	410	Nadelwald	
	420	Mischwald	
	430	Gehölzbestände	
	440	Aufforstungsflächen	
12		Nichtgenutzte Flächen der Land- und Forstwirtschaft	Moss Green
	470	Nichtgenutzte Flächen der Land- und Forstwirtschaft	
13		Brachflächen	Cordovan Br.
	450	Wohnbrache	
	460	Gewerbliche und industrielle Brachflächen	
	480	Zechenbrachen	
	490	Nichtgenutzte Verkehrsflächen	

Tabelle 1: Neustrukturierung FNK zur Darstellung der Grenzschnitte – katcut13

(Quelle: Flächennutzungskartierung KVR)

Die ursprünglich enthaltene Kategorie Schüttungs- und Abgrabungsflächen (vgl. Code sieben in der Tabelle 1) kommt nur im Westen von Duisburg an einer Stelle vor



und wird deswegen für die weitere Analyse nicht verwendet. Die Spalte Farbe enthält jeweils die Bezeichnung des Farbwertes innerhalb von ArcMap.

3. Möglichkeiten und Grenzen eines Geoinformationssystems (GIS)

Eine Analyse mit Hilfe eines Geoinformationssystems eignet sich nur bedingt für den prognostischen Blick in eine mittel- bis langfristige Zukunft. Entweder man verfolgt eine eher analytische Strategie und verlängert Trends in der Raumentwicklung der vergangenen Jahre linear in die Zukunft. Diese Methode eignet sich lediglich für eine Prognose der Entwicklung einiger Jahre oder auch als Grundlage für ein Status-Quo-Szenario. Oder aber man wagt einen Zukunftsentwurf und entwirft dazu unterschiedliche Szenarien. Diese können unterschiedliche mögliche Trends potenzieren und plakativ extremisieren. Da es sich bei der vorhandenen Datenbasis, der Flächennutzungskartierung, um einen Ausschnitt zu einem bestimmten Zeitpunkt handelt (1999 bis 2002), lassen sich Prozesse mit zeitlicher Veränderung nur schwer analysieren und projizieren. Daher soll es in dieser Untersuchung vielmehr darum gehen, aktuell bestehende Möglichkeiten, d.h. Möglichkeitsräume innerhalb der Städtereion zu entdecken, deren Entwicklung und Qualifizierung möglicherweise Jahre oder Jahrzehnte benötigt.

4. Die Neunte Stadt

In der Städtereion Ruhr gibt es Möglichkeitsräume, die konkret und in der Fläche erkennbar sind. Man erkennt diese Möglichkeitsräume, wenn man nicht bloß die einzelnen Städte, sondern die gesamte Städtereion Ruhr betrachtet. Auf dem Gebiet dieser acht Städte ist nämlich, wie in einem Bilderrätsel, das Gebiet einer weiteren Stadt enthalten: Die Neunte Stadt. Diese Neunte Stadt besteht aus Flächen, Raumstrukturen und Orten, deren Bedeutung über das direkte Umfeld, den Stadtteil oder die einzelne Stadt hinausgeht. Die Räume, aus denen diese Neunte Stadt besteht, sind also Räume mit regionaler Bedeutung, es sind regionale Räume. Die dargestellte Karte ist eine erste Annäherung an diese Idee der Neunten Stadt.

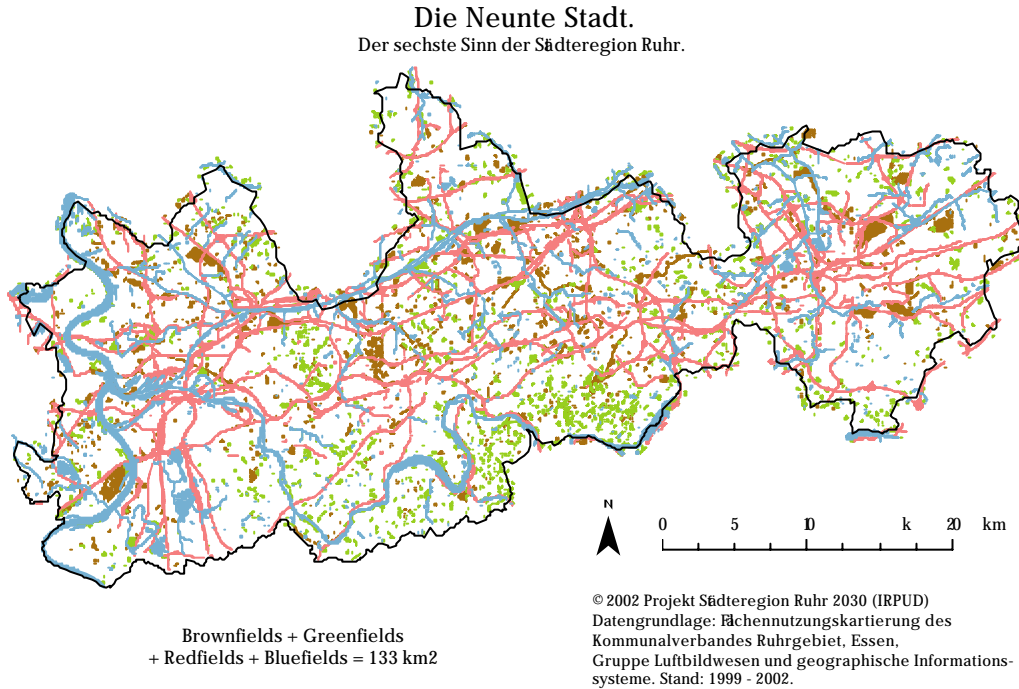


Abbildung 3: Die Neunte Stadt

Als **Brownfields** gekennzeichnet erkennt man auf der Karte zunächst eine Vielzahl von größeren und kleineren Brachflächen. Dazu wurden folgende Elemente aus der Flächennutzungskartierung des KVR aggregiert dargestellt (vgl. Tabelle 2 auf S. 17).



Code	Kategorie	Nutzung	Anmerkung
451	Wohnbrache	Ungenutzte Flächen innerhalb von Wohnbereichen (Baulücken)	
452	Wohnbrache	z.Z. ungenutzte Flächen mit erkennbaren Erschließungsmaßnahmen	Inzwischen teilweise genutzt
453	Wohnbrache	z.Z. ungenutzte Flächen, die im FNP für Wohnbebauung vorgesehen sind	
454	Wohnbrache	Sonstige Flächen, die z.B. im FNP für andere Nutzungen vorgesehen sind	
461	Gewerbliche und industrielle Brachflächen	z.Z. ungenutzte Flächen mit erkennbaren Erschließungsmaßnahmen	Inzwischen teilweise genutzt
462	Gewerbliche und industrielle Brachflächen	z.Z. ungenutzte Flächen, die im FNP für Gewerbe- und Industrieansiedlungen vorgesehen sind	
463	Gewerbliche und industrielle Brachflächen	Sonstige Flächen, die z.B. im FNP für andere Nutzungen vorgesehen sind	
481	Zechenbrachen	Gebäude und Anlagen	
482	Zechenbrachen	Geräumte, ungenutzte Betriebsflächen	
483	Zechenbrachen	Sonstige Flächen	

Tabelle 2: Brownfields (Quelle: Flächennutzungskartierung KVR)

Wie aus der kartographischen Darstellung ersichtlich wird, sind größere Brachflächen vor allem im mittleren und nördlichen Bereich der Städtereion Ruhr zu finden, weil dort der Strukturwandel erst relativ spät einsetzte. Viele dieser Räume haben die Eigenschaften eines Möglichkeitsraumes, ähneln der amerikanischen Frontier. Ihre zukünftige Nutzung ist noch unklar. Werden sie zu einem Museum des Vergangenen? Erobert sich die Natur diese Räume zurück? Oder werden diese Räume neu entdeckt, entwickelt und besiedelt? In der Nutzungskartierung des KVR werden auch Brachflä-



chen ausgewiesen, für die in den einzelnen Städten ambitionierte Konzepte und Ideen für Nachnutzungen entwickelt werden, es sind bekannte Projekte wie:

- der Rahmenplan „Westward“ für den Krupp-Gürtel in Essen,
- der Zukunftspark O.Vision in Oberhausen,
- die Ideen für das Phoenix-Gelände in Dortmund oder
- das Projekt Logport in Duisburg.

Wie bei den genannten Projekten, sind Vorhaben auf Industriebrachflächen oft nicht nur für den jeweiligen Stadtteil oder die Stadt von Bedeutung, sondern für die Region. Einige Räume, von denen man zunächst vermuten würde, daß sie Teil dieser **Brownfields** seien, etwa die Zeche/Kokerei Zollverein in Essen oder die Kokerei Hansa in Dortmund, werden inzwischen in der KVR-Kartierung als Kulturstätten (Museen, Theater) geführt. Obwohl diese Orte momentan nicht in der Kartierung enthalten sind, sind auch diese Flächen natürlich Teil einer Neunten Stadt, denn was dort existiert und entsteht hat eine regionale Bedeutung. Welche Rolle diese und andere **Brownfields** über ihre Vermarktung im Einzelfall hinaus spielen können, wird deutlich, wenn man nochmals die historische Karte des Ruhrgebietes vor der Industrialisierung betrachtet (vgl. Abbildung 1 auf S. 3). Die Lage und Verteilung der Brownfields ähnelt der Lage und Verteilung der 1000 Dörfer, aus denen die Städte im Ruhrgebiet entstanden sind. Ein Netzwerk von Möglichkeiten, das als prägendes Raumelement der Städteregion Ruhr wie neu gefundenes Land genutzt werden könnte – die acht Städte müssen ihr „Neufundland“ entdecken und für dieses gemeinsame Zukunftsbilder entwickeln.

Ein weiteres Element der Neunten Stadt sind die **Greenfields** – die regional bedeutsamen Freiflächen und Grünbereiche. Die schon seit den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts als Konzept existierenden regionalen Grünzüge sind wichtige, schon bestehende Elemente dieses Teils der Neunten Stadt – einer grünen Metastadt. Ein Großteil dieser Flächen ist heute vor Besiedlung geschützt, einerseits durch bestehende Planungen der Grünzüge, andererseits durch dauerhafte landwirtschaftliche Nutzung. Bei einigen Flächen ist allerdings die zukünftige Nutzung unbestimmt. Die landwirtschaftlichen Brachflächen spielen neben den großräumigen Freiflächen in einer durchgrüntem Städtelandschaft eine zentrale Rolle.



Code	Kategorie	Nutzung	Anmerkung
471	Nichtgenutzte Flächen der Land- und Forstwirtschaft	Landwirtschaftliche Brachen	teilweise nur saisonal ungenutzt
472	Nichtgenutzte Flächen der Land- und Forstwirtschaft	Verbuschte Brachflächen	
473	Nichtgenutzte Flächen der Land- und Forstwirtschaft	Sonstige Flächen, z.B. im FNP für Grünflächen vorgesehen	

Tabelle 3: Greenfields (Quelle: Flächennutzungskartierung KVR)

Zur Neunten Stadt gehören ebenfalls andere regional bedeutsame Raumstrukturen, etwa die großräumigen Verkehrswege, die **Redfields**. Für deren Darstellung wurden folgende Kategorien verwendet:

Code	Kategorie	Nutzung	Anmerkung
110	Autobahn u. autobahnähnliche Straßen	Autobahn u. autobahnähnliche Straßen	
181	Schienenverkehrsflächen und Nebenanlagen	Bahnhöfe	
182	Schienenverkehrsflächen und Nebenanlagen	Betriebsgebäude (Güterbahnhöfe, Ausbesserungswerke, Lokschuppen)	
183	Schienenverkehrsflächen und Nebenanlagen	Gleisanlagen (Stadtbahn, Straßenbahn)	
184	Schienenverkehrsflächen und Nebenanlagen	Sonstige Flächen	
490	Nichtgenutzte Verkehrsflächen	Nichtgenutzte Verkehrsflächen	Hauptsächlich ehemalige Bahntrassen

Tabelle 4: Redfields (Quelle: Flächennutzungskartierung KVR)



Hier spielt weniger eine Rolle, daß die zukünftige Nutzung dieser Flächen und Strukturen unklar und offen ist, wie dies bei den Brachflächen der Fall ist. Insbesondere die Infrastrukturen der Regionalbahnen, S-Bahnen und die Autobahnen bilden vielmehr schon heute einen stadtreionalen öffentlichen Raum. Die **Redfields** sind nicht bloß transferische Räume, die einzig und allein der Raumüberwindung zwischen den Städten und über die Region hinaus dienen, sie sind täglich genutzte Aufenthaltsräume. Würde ihnen mehr Aufmerksamkeit geschenkt, könnte dadurch die Erlebnisqualität der Städteregion Ruhr und die Attraktivität ihrer öffentlichen Räume gesteigert werden. Die **Bluefields**, u.a. stadtreionale Wasserwege, verlieren aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels zunehmend ihre Funktion als Transportweg. Ein Grund dafür ist insbesondere der Wandel weg von großen Massen- und Schüttgütern hin zu kleinen spezialisierten Produkten im Gütertransportsektor. Speziell in der Städteregion Ruhr spielt hier auch der Rückgang der Montanindustrie eine wesentliche Rolle. Dies eröffnet Möglichkeiten der Umnutzung dieses heutigen Verkehrsraumes. Das über weite Teile der Region parallel zum Rhein-Herne-Kanal verlaufende System der Emscher mit den angrenzenden offenen Vorflutern ist ein weiterer Teil der **Bluefields**. Dieser wird in den nächsten Jahrzehnten von einem Abwasserkanalsystem zu einem neuen Fluß umgebaut. Ein weiteres Element der **Bluefields** sind die Ruhr im Süden der Städteregion Ruhr und der Rhein, der insbesondere den Osten der Region prägt. Insbesondere die Umstrukturierungs- und Umbauprozesse, entlang von Emscher und Rhein-Herne-Kanal fordern dazu heraus, dies nicht nur als jeweils städtische, sondern als regionale Aufgabe zu betrachten. Daher wurden folgende Kategorien der Flächennutzungskartierung in die Darstellung der Neunten Stadt aufgenommen. All diese Elemente eröffnen Möglichkeiten der Gestaltung, der Integration von Wasser als Gestaltungselement für abwechslungsreiche Landschaften.

Code	Kategorie	Nutzung	Anmerkung
233	Abwasserbeseitigung	Regenrückhaltebecken	
304	Spiel- und Sportanlagen	Anlagen für den Wassersport (Sportbootliegeplätze, Stege)	
331	Fließende Gewässer	Fließgewässer	



332	Fließende Gewässer	Ausgebaute Gewässer	
333	Fließende Gewässer	Sonstige Gewässer	
341	Kanäle und Häfen	Schleusenanlagen	
342	Kanäle und Häfen	Kanäle	
343	Kanäle und Häfen	Hafengewässer	
344	Kanäle und Häfen	Sonstige Flächen	
351	Seen und Teiche	Naturnahe, stehende Gewässer	
352	Seen und Teiche	Ausgebaute, stehende Gewässer (Bade-, Boot- und Surfgewässer)	
353	Seen und Teiche	Abtragungsgewässer	
354	Seen und Teiche	Teiche in Parkanlagen	
355	Seen und Teiche	Fischzuchtgewässer	
356	Seen und Teiche	Sporthäfen	
357	Seen und Teiche	Sonstige Flächen	

Tabelle 5: Bluefields (Quelle: Flächennutzungskartierung KVR)

5. Liminale Bänder der Flächennutzung

Die Mittelpunkte der Städte wurden mit dem Befehl Centroidlabels in ArcInfo erstellt. Danach wurde mit ArcEdit ein neues Coverage erstellt, das sieben Arcs enthält, jeweils zwei Stadtzentren verbindend. Die ursprüngliche Idee war, dieses Coverage dann mit dem Befehl clip mit einem Coverage der gesamten Flächennutzungskartierung zu kombinieren. Allerdings sind für die Verwendung dieses Befehls immer zwei Polygon-Coverages nötig. Alternativ zum Befehl clip in ArcInfo gibt es im Desktop-Teil von ArcGis das Tool ArcMap mit der Funktion Intersect. Mit dieser Funktion lassen sich als Quelldatei auch Arcs angeben, die dann mit einem Polygon verschnitten werden. Dadurch entsteht ein neues Shapefile, das sowohl die Information der sieben Arcs enthält, als auch die der Flächennutzungen, die an der jeweiligen Stelle durch das Arc geschnitten werden. Das Coverage enthält zusätzlich zu den ursprünglich 152



Kategorien, die schon erwähnten zwölf aggregierten Kategorien, um eine übersichtlich Darstellung gewährleisten zu können. Diese Beschränkung auf zwölf Kategorien verdeutlicht, daß die Ausdifferenzierung der Nutzungsstruktur in der Realität noch sehr viel detaillierter ist, als es diese Darstellung zu zeigen vermag. Diese Form der Raumanalyse kann aufgrund des linienhaften Charakters der Schnitte prinzipiell nur eine Stichprobe sein. Dennoch zeigen diese Bänder in ihrer abstrakten Form die Besonderheiten der Raumstruktur der Städteregion Ruhr und konzentrieren die Aufmerksamkeit auf ihre spezifische Eigenschaften.

F. Wissenschaftliche Ergebnisse

Der Versuch, Räume mit regionaler Bedeutung, regionale Räume zu kartieren, also eine **Neunte Stadt** mit Hilfe eines GIS abzubilden, hat zunächst ein interessantes Ergebnis hinsichtlich der Größe bzw. der Größenordnung eines solchen Raumes innerhalb der acht Städte hervorgebracht. **Brownfields** + **Greenfields** + **Redfields** + **Bluefields** bilden auf dem Gebiet der acht Städte eine Fläche von über 130 qkm (zum Vergleich: die Fläche der Stadt Bochum beträgt 145 qm). Auch wenn die gewählten vier Kategorien die Neunte Stadt keineswegs endgültig definieren, so wird doch deutlich, daß es sich keineswegs um marginale Restflächen der Städte von wenigen Prozent Anteil handelt. Bei rund 11 Prozent der Fläche der Städteregion Ruhr können Entscheidungen über Nutzung, Schutz und Gestaltung dieser Flächen nicht bloß als eine kommunale Angelegenheit betrachtet werden. Interessant ist weiterhin die Verteilung der Elemente der Neunten Stadt, z.B. die **Brownfields** befinden sich überwiegend im Norden der Region.

Einschränkend muß man allerdings anmerken, daß es im Bereich der **Bluefields** und insbesondere im Bereich der Greenfields sehr schwierig ist, aufgrund der Kategorisierung des KVR Bereiche der Neunten Stadt eindeutig zu identifizieren. Die jeweiligen Qualitäten der Wasserflächen, ob nun Fließgewässer wie Ruhr und Emscher oder stehende Gewässer wie Kanäle und Seen/Teiche sind sehr unterschiedlich verteilt. Hier wäre es im Rahmen einer weiterführenden Analyse erforderlich, die jeweiligen Gewässer näher zu untersuchen und dann zu entscheiden, welche dieser Räume den Charakter eines regionalen Raumes haben oder haben könnten. Ähnliches gilt auch für die Greenfields, also innerhalb dieser Analyse beispielhaft die landwirt-



schaftlichen Brachflächen. Hier sind sicherlich auch andere Grünräume potentielle regionale Räume. Insbesondere bei den Redfields, die ja recht eindeutig abgrenzbar sind, und den Bluefields ist es darüber hinaus wichtig zu bedenken, daß es nicht nur um die Gestaltung dieser Räume im engeren Sinne geht. Eine ebenso wichtige Aufgabe ist die Gestaltung des Umfeldes, also beispielsweise durch Wohnen am Wasser oder städtebauliche Gestaltung der Umgebung des Straßenraumes eines regionalen Verkehrsweges. Die Untersuchung des Umfeldes dieser Räume wird eine weiterführende Aufgabe innerhalb des Forschungsverbundes „Städteregion Ruhr 2030“ sein. Sicherlich besitzen in jeder Stadt Brachflächen, Verkehrsräume oder Gewässer eine besondere Bedeutung für die Stadtentwicklung. Das außergewöhnliche Entwicklungspotential dieser Einzelflächen in den acht Städten wird aber erst deutlich, wenn man sich ihre Gesamtheit vergegenwärtigt. Dann wird sichtbar, daß die acht Städte gemeinsam eine Neunte Stadt gründen und entwickeln könnten – vorausgesetzt, daß sie diese Möglichkeitsräume in ihrem Zusammenhang sehen und die Verantwortung für ihre gemeinsame Entwicklung übernehmen wollen. Erkennt man die Chance, tritt die Neunte Stadt als Pentimento der Städteregion Ruhr zwischen den Stadtzentren, Stadtteilen und Wohngebieten hervor:

- Ein Netzwerk von Eigensinnigkeiten und vielfältigen Nutzungen auf den heutigen Brachen, die sich aber durchaus ergänzen können,
- ein grünes Netzwerk,
- ein Netz von öffentlichen Verkehrsräumen mit Erlebnischarakter und guter Erreichbarkeit und
- eine vernetzte Wasserlandschaft.

Die **Liminalen Bänder** zeigen einerseits, daß die Struktur der Städteregion nicht der einer klassischen solitären Großstadt mit eindeutigem Zentrum und eindeutiger Peripherie entspricht. Die Zusammensetzung der Nutzungen folgt keinem klassischen Muster der Raumentwicklungstheorien. Insbesondere die Spektren zwischen Oberhausen und Duisburg, Essen und Gelsenkirchen, Gelsenkirchen und Herne sowie Herne und Bochum sind durch einen sehr kleinteiligen und raschen Wechsel unterschiedlicher Nutzungen gekennzeichnet. Der Siedlungsraum endet hier nicht an der



Stadtgrenze. Dies bedeutet aber andererseits keineswegs, daß die Peripherie womöglich überall ist, daß dies eine gleichförmige Stadtlandschaft ohne Differenz ist. Beispielsweise weisen die Schnitte von Mülheim nach Essen und von Bochum nach Dortmund einen hohen Grünflächenanteil auf, auch ein Hinweis auf die regionalen Grünzüge. Beobachtet man die Liminalen Bänder genauer, bestätigt sich ein Eindruck, den viele Besucher der Region häufig hervorheben – die Tatsache, daß es in der Städteregion Ruhr erstaunlich viel Freiraum und Grün gibt, auch abseits der schon erwähnten regionalen Grünzüge. Umgekehrt fällt im Schnitt von Oberhausen nach Mülheim und von Gelsenkirchen nach Herne der hohe Anteil von Verkehrs- und Industrieflächen bzw. Industrie- und Brachflächen auf. Auch wenn diese Schnitte keine Analyse der gesamten Flächennutzungsstruktur aller acht Städte sind, so zeigt sich hier doch, daß trotz aller Ähnlichkeit der Städte, signifikante Unterschiede zwischen den Städten bestehen. Duisburg ist, auch mittelfristig, Standort von Anlagen der Schwerindustrie, Dortmund und Essen sind Dienstleistungszentren, Herne ist sehr dicht bebaut, Dortmund hat einen hohen Grünflächenanteil. Aber diese Unterschiede kann man nicht nur auf der Ebene der Städte feststellen. Der Norden der Region ist stärker durch Brachflächen und Industrieareale geprägt. Gleichzeitig bietet er durch den anstehenden Emscherumbau und die möglichen Neunutzungen ein Möglichkeitsraum Ruhr 2030.

Umfaßt die Neunte Stadt alle Raumstrukturen mit stadtreionaler Bedeutung, so zeigt sich in den Liminalen Bändern, daß es auch viele Potentiale im Bestand der einzelnen Städte gibt. Das dichte Nebeneinander von Wohnen, Verkehr, Industrie, Gewerbe und Freiraum, wie es in den Liminalen Bändern verdeutlicht wird, führt in anderen Großstädten und Ballungsräumen, wie schon im Abschnitt Forschungsfragen aufgezeigt, sehr viel häufiger zu Konflikten. In der Städteregion Ruhr hat man hingegen gelernt, mit dieser vielfältigen Raumstruktur umzugehen. Insbesondere für Zugezogene ist die Lebensqualität trotz oder gerade wegen der Besonderheit dieser Raumstruktur erstaunlich hoch. Im Unterschied zum Leitbild der kompakten Stadt zeigt sich hier eher das Bild einer aufgelockerten Städtelandschaft. Dabei ist der Charakter dieser urbanen Landschaft keinesfalls mit der Eintönigkeit und Einheitlichkeit einer amerikanischen Einfamilienhauswüste zu verwechseln. Hier wird der Raum durch Vielfalt geprägt.



Auch in anderen Städten und Ballungsräumen kann man ähnliche Tendenzen in der Raumentwicklung feststellen. Die langfristig definierte Nutzung an einem Ort, wie es sie in Zeiten des Fordismus beispielsweise in Form von großen Industrieanlagen gab, wird zur Ausnahme. Vielfalt, laufende Veränderung und Mehrdeutigkeit prägen mehr und mehr die Raumstruktur von Städten und Regionen. So haben etwa häufig Gründer neuer Firmen das Problem, Räume mit kurz- bis mittelfristigen Mietverträgen zu finden, da es noch vor kurzem üblich war, mindestens mit einer Perspektive von zehn bis fünfzehn Jahren eine Firma an einem Standort zu gründen. Heute entstehen Unternehmen häufig nur für einige Jahre, teilweise auch nur für einen einzigen größeren Auftrag. Es wird in Zukunft neue Konstellationen von Arbeiten und Wohnen geben, die sich immer weniger in gängige Kategorien wie etwa Gewerbegebiete und Wohngebiete einordnen lassen.

Auch die immer stärkere Ausdifferenzierung von sozialen Milieus und Lebensstilen stellt neue Anforderungen an die Raumnutzung. Dies gilt sowohl für die unterschiedlichsten Formen von Wohnen und Leben als auch für das Erleben und Nutzen von Räumen und Landschaften. Ein besonderes Potential der Städtereion Ruhr liegt im großen Angebot an sehr kleinteilig ausdifferenzierten Teilräumen für unterschiedliche Lebensstile und Wohnformen. Damit tun sich Möglichkeiten auf, die weit über bestehende Optionen wie das Wohnen in der Zechensiedlung oder im Reihenhaus hinausgehen. Hier liegt ein Experimentierfeld für neue Strukturen. Viele andere Städte und Regionen werden in Zukunft ähnliche Entwicklungen erleben wie sie heute in der Städtereion Ruhr zu beobachten sind. Insofern kann die Entwicklung dieser Region auch prototypisch für andere Ballungsräume sein – nicht nur im Umgang mit sehr stark ausdifferenzierten und vielfältigen Raumstrukturen, sondern auch bei der Gestaltung einer solchen Städtelandschaft.

G. Maßgebliche Literatur (Auswahl)

Brake 2001 = Klaus Brake, Jens S. Dangschat und Günter Herfert (Hrsg.). 2001. *Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen*. Opladen: Leske + Budrich.

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



- Castells 2001 = Manuel Castells. 2001. *Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft*. Opladen: Leske + Budrich.
- Castells 1989 = Manuel Castells. 1989. *The informational city. Information Technology, economic restructuring and the urban-regional process*. Oxford – Cambridge, Massachusetts: Blackwell Publishers Ltd.
- Christiaanse 2000 = Kees Christiaanse. 2000. *Auf der Suche nach der verlorenen Urbanität*. In: Wentz 2000: 177–183.
- Chronik Ruhrgebiet 1997 = *Chronik Ruhrgebiet*. 1997. 2. Aufl. Gütersloh – München: Chronik Verlag im Bertelsmann Lexikon Verlag GmbH.
- Flächennutzungskartierung des Kommunalverbandes Ruhrgebiet (KVR), Essen, Gruppe Luftbildwesen und geographische Informationssysteme. Stand 1999 – 2002.
- Garreau 1992 = Joel Garreau. 1992. *Edge City. Life on the new frontier*. New York: Anchorbooks.
- Graham und Marvin 1996 = Stephen Graham und Simon Marvin. 1996. *Telecommunications and the city. Electronic spaces, urban places*. New York: Routledge.
- Günter 2000 = Roland Günter. 2000. *Im Tal der Könige. Ein Handbuch für Reisen zu Em-scher, Rhein und Ruhr*. Essen: Klartext.
- Häußermann und Siebel 1987 = Hartmut Häußermann und Walter Siebel. 1987. *Neue Urbanität*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- Jenks u.a. 1996 = Mike Jenks, Elizabeth Burton und Katie Williams. 1996. *The compact city: a sustainable urban form?* London: E & FN Spon.
- Rötzer 1995 = Florian Rötzer. 1995. *Die Telepolis. Urbanität im digitalen Zeitalter*. Mannheim: Bollmann.
- Rüsen u.a. 2000 = Jörn Rüsen, Hanna Leitgeb und 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*. 3. Aufl. Gütersloh – Berlin: Bertelsmann Fachzeitschriften.
- Sieverts 2000 = Thomas Sieverts. 2000. *Das Verhältnis von Lebensentwurf und Stadtentwurf*. In: Rüsen u.a. 2000: 234–240.
- Spethmann 1990 = Hans Spethmann. 1995. *Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuthe, Wirtschaft, Technik und Verkehr*. 2 Bände. Originalausgabe 1933. Essen: Klartext.
- Scoffham und Vale 1996 = Ernie Scoffham und Brenda Vale. 1996. *How Compact is Sustainable – How Sustainable is Compact?* In: Jenks u.a. 1996: 66–73.
- Voss 2000 = Arnold Voss. 2000. *Das Rad, die Stadt und der Schweiß. Wie kompakt ist die kompakte Stadt*. In: Wentz 2000: 191–197.
- Wentz 2000 = Martin Wentz. 2000. *Die kompakte Stadt*. Die Zukunft des Städtischen. Band 11. Frankfurt a.M. – New York: Campus.
- Zeiler 1999 = Michael Zeiler. 1999. *Modelling our World. The ESRI Guide to Geodatabase Design*. Redlands, California: Environmental Research Institute, Inc.