

# Innovationsband - Integrierte Stadtentwicklung am RS 1

Zukunftskonzept einer integrierten Raum- und Mobilitätsentwicklung

Kurzfassung



## **Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS 1 Zukunftskonzept einer integrierten Raum- und Mobilitätsentwicklung**

### ***Vom Infrastrukturprojekt zum Innovationsband***

In der Metropole Ruhr entsteht mit dem Ausbau von Radschnellwegen (RS) ein innovatives Mobilitätsangebot. Das erste und zugleich größte Vorhaben ist die Verwirklichung des rund 100 km langen RS 1 zwischen Hamm und Duisburg. Mit dem RS 1 als Rückgrat erschließen sich im Einzugsbereich der neuen Infrastruktur Transformationsmöglichkeiten für Bestandsquartiere und für bisher untergenutzte oder brachliegende Flächen. Zum anderen vergrößert der Radschnellweg den Aktionsradius für eine Alltagsmobilität per Rad.

Es besteht vielerorts Potenzial, um z.B. im Zuge des Strukturwandels ins Abseits geratene Bestandsquartiere funktional neu „aufzuladen“, sie städtebaulich aufzuwerten und ihnen damit auch ein besseres Image zu verschaffen. Entstehen können Vorzeigequartiere des integrierten Wohnens und Arbeitens – mit einer auf das Fahrrad und Fußverkehre ausgerichteten Alltagsmobilität; Projekte, die auch außerhalb der Metropole Ruhr Beachtung finden und dem städtebaulichen Leitbild einer „Stadt der kurzen Wege“ in hohem Maße gerecht würden: das Projekt „Niederfeldsee“ in Essen veranschaulicht dies im besten Sinne.

Gefragt ist für die Bewältigung dieser Transformation eine integrierte Stadtentwicklungsplanung in interkommunaler Kooperation, die sich nicht an Kommunalgrenzen, sondern an Aktionsräumen gesellschaftlichen Lebens orientiert. Die sieben kreisfreien Großstädte und drei kreisangehörigen Kommunen im Kreis Unna im Einzugsgebiet des RS 1 sind mit dieser Zielsetzung, zusammen mit dem Kreis Unna und dem Regionalverband Ruhr, dem Projektauftrag vom Juni 2016 des MBWSV für die Teilnahme am Wettbewerb der Initiative „StadtUmland.NRW“ gefolgt.

### ***Ausgangssituation im RS 1-Korridor***

Der rund 100 km lange und etwa 5 km breite „Laborraum“ des Innovationsbandes durchzieht die Kernzone der Metropole Ruhr in Ost-West-Richtung. Die derzeitige Siedlungs- und Nutzungsstruktur links und rechts der RS 1-Trasse mit rund 1,3 Mio. Menschen ist vielfältig und zeigt die für die Metropole Ruhr typische Abfolge urbaner und ländlicher Zonen sowie sozialstrukturell stärker und schwächer aufgestellter Teilräume. Während einige Abschnitte des Korridors, in denen der Radschnellweg auf ehemaligen Bahntrassen verläuft, zum Teil neue Impulse benötigen, zeichnen sich andere Abschnitte des Korridors durch eine hohe städtebauliche oder landschaftliche Attraktivität aus. In den Quartieren mit wenig nachgefragten Wohnungs- und Gewerbeständen droht durch zunehmenden Leerstand und die demografische Alterung der Bewohnerschaft ein weiterer Verlust an ökonomischer Tragfähigkeit und sozialer Stabilität.

Potenziale bieten rund 1.300 ha Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe und 21 Hochschulstandorte mit rund 187.000 Studierenden. Weitere Potenziale bieten ein bereits auf rund 700 km flächendeckend gut ausgebautes Radwegenetz für den Freizeitverkehr. Die gewachsene Kooperationsbereitschaft und -fähigkeit der Kommunen in der Metropole Ruhr bilden in Verbindung mit der etablierten Institution des Regionalverbands Ruhr, der als

umsetzungsorientierter Netzwerkmanager seinen Mitgliedskommunen zur Seite steht, ebenfalls eine gute Voraussetzung.

### ***Ziele für das Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS 1***

Die Ausgangslage zeigt: Es gibt sehr unterschiedliche Teilräume im „Innovationsband“. Sie bilden die Möglichkeiten für eine Transformation und einen Neustart auf Flächen, die durch die Nähe zum RS 1 eine Neubewertung ihrer Lagegunst erfahren.

**„Stadtentwicklung von der Nahmobilität aus denken – Quartiere mit mehr Lebensqualität“**; so lautet die zentrale Strategie für das „Innovationsband“. Unter dieser Prämisse kann auch das innovative Potenzial des RS 1 für sein Umfeld genutzt werden und wird umgekehrt der RS 1 zu einer bedeutenden Mobilitätsachse. Insbesondere folgende Ziele sollen dabei Berücksichtigung finden:

- Bestandsquartiere aufwerten und Brachen reaktivieren.
- Raum für Kreativwirtschaft und für Start-ups bieten.
- Raum für innovative Wohnungsbauprojekte und für Unternehmensansiedlungen bieten.
- Städtebauliche Rückseiten zu Vorderseiten, Ränder zu neuen Mitten machen und dort Urbanität schaffen.
- „Adressbildung“ von Standorten am RS 1 und Imagewandel befördern.
- Das Prinzip „dare to cycle - able to cycle - invite to cycle“ als Transformationsansatz einer integrierten Radmobilität im Innovationsband erproben.
- Den Radschnellweg sichtbar machen und im Raum mit einer besonderen „Aura“ ausstatten.
- Frei(zeit)flächen im offenen Landschaftsraum durch Verknüpfungen mit dem bestehenden Netz an Freizeit-Radwegen erschließen.
- Regionale Austauschbeziehungen durch schnelle Radwegeverbindungen fördern.
- Potenzielle Partner für innovative Entwicklungen suchen und aktivieren.
- Lokales Wissen um lokale Qualitäten und Potenziale durch Bürgeransprache aufspüren und nutzen.
- Durch Ansprache und Beteiligungsangebote Integration und Teilhabe fördern.

Das Innovationsband wird entlang von vier integriert betrachteten Handlungsfeldern entwickelt:

- Siedlungsentwicklung und Wohnungsversorgung
- Wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitswelt
- Umweltfreundliche Alltagsmobilität und Freiraumentwicklung
- Integration, Teilhabe und Chancengleichheit.

## ***Fünf programmatische Impulsprojekte***

Bereits im Vorfeld des „StadtUmland.NRW“-Wettbewerbs hatten die am „Innovationsband“ beteiligten Kommunen in einem Workshopverfahren Ende 2015 insgesamt 80 lokal angedachte oder angelaufene Projekte in einen Zusammenhang zur Idee des „Innovationsbands“ gestellt. Im Rahmen der zweiten Phase von „StadtUmland.NRW“ wurden in einem Verdichtungsprozess aus dem großen Projekte-Pool 22 Vorhaben von exemplarischer Bedeutung in den „Arbeitskreis Innovationsband“ eingebracht. Fünf beispielhaft ausgewählte Projektansätze sollen dies veranschaulichen. Dazu wurden fünf renommierte Planungsbüros, die bereits beim Ideenwettbewerb zur Zukunft der Metropole Ruhr im Rahmen des Regionalen Diskurses mitgewirkt haben, beauftragt:

- ***Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr***  
Ein bislang untergenutztes, innenstadtnahes, ca. 15 ha großes Areal wird über Fahrradwege mit der Stadt vernetzt und funktional „aufgeladen“: als Arbeits- und Wohnort für Studierende und als Standort für Unternehmensgründungen mit Bezug zur Hochschule.
- ***„Multicodierter Raum“ in Gelsenkirchen/Bochum-Wattenscheid***  
Im Bereich eines früheren, ca. 15 ha großen Güterbahnhof-Areals im Grenzgebiet zweier Kommunen ergeben sich durch den RS 1 vielfältige Impulse für die Stadtteilentwicklung durch Wohnungsneubau, Gewerbeansiedlung und Freiraumgestaltung. Auch angrenzende Stadtquartiere erfahren dadurch Aufwertung.
- ***Fahrradaffine Quartiere „VeloStadt“ in Bochum-Langendreer***  
Mehrere große Entwicklungs- und Umstrukturierungsflächen auf einer Gesamtfläche von ca. 35 ha bieten Raum für Stadtquartiere, die von Beginn an nahmobil und fahrradaffin geplant, gestaltet und ausgestattet ist. Sie liegen im Schnittpunkt mehrerer Hochschulstandort als neues Zentrum studentischen Lebens und innovativen Gewerbes.
- ***Portal und multimodaler Knoten: der S-Bahnhof Dortmund-Stadthaus***  
An wichtigen Zufahrtswegen in die Dortmunder City gelegen, befindet sich der S-Bahnhof Stadthaus in einem vom Autoverkehr dominierten Umfeld mit geringer Aufenthaltsqualität. Er erfüllt schon heute die Funktion eines wichtigen Knotens im Umweltverbund. Hier kann durch die besondere bauliche Ausführung des RS 1 in Hochlage, durch eine städtebauliche Akzentuierung und die Neugestaltung des öffentlichen Raums ein Portal entstehen: ein Stadteingang für Nahmobilität von besonderer Ausstrahlung und mit hoher Aufenthaltsqualität.
- ***Fahrradaffine Vernetzung am RS 1 zwischen Dortmund und Kamen***  
Der Ansatz betont die Bedeutung und die Verbindung sicher befahrbarer Radwege und einladend gestalteter Fahrrad-Sammelstraßen zu großen Übergangspunkten des Umweltverbundes. Er identifiziert diese als stimulierenden Effekt für den Umstieg auf Fahrradmobilität und für eine hohe Frequenz auf dem RS 1. Besonderes Potenzial haben die Zuläufe zu multimodalen Knoten wie den Bahnhöfen Dortmund-Stadthaus und Kamen.

## **Prozessstruktur**

Das Innovationsband versteht sich als Labor, als lernender, dynamischer Prozess, der Vielfalt, Innovation und Teilhabe ermöglicht und provoziert. Zur Erreichung von Zielen wird deshalb kein fertiger Plan benötigt. Vielmehr bedarf es eines Rahmens für den Gesamtprozess und zahlreicher Teil-Prozesse, die unter Mitwirkung vieler Beteiligter auf den Ebenen Gesamtraum und Projekte stattfinden. Erforderlich ist deshalb ein Netzwerkmanagement, mit dem der Prozess ziel- und umsetzungsorientiert gesteuert werden kann. Dieser Gesamtprozess umfasst einen Strategieprozess und einen Beteiligungs-/Kommunikationsprozess.

## **Verbindlichkeit**

Für die zweite Phase haben die beteiligten Hauptverwaltungsbeamten der Kommunen, des Kreises und des RVR ihre Beteiligung in einem Letter of Intent bekräftigt.

## **Geübte Praxis: Kooperation**

Die Metropole Ruhr ist erprobt in der regionalen Zusammenarbeit. In zahlreichen Arbeitskreisen werden gemeinsam themenbezogenen Projekte, Konzepte und Instrumente erarbeitet, diskutiert und für die Beratung in den politischen Gremien fachlich vorbereitet. Damit ist eine umsetzungsorientierte Bearbeitung gewährleistet.

## **Beteiligungs- und Kommunikationsprozess**

Die Transformation des Innovationsbandes erfolgt im Zusammenspiel vieler Beteiligter: diese werden gezielt angesprochen, informiert und zum mit tun angeregt. Bürger und Bürgerinnen werden durch Agenten vor Ort eingebunden oder unter dem Stichworte Beteiligung 4.0 über neue Medien. Das Innovationsband will Bürgerinnen und Bürger auf vielfältige Weise und über unterschiedliche Medien am Innovationsband-Prozess beteiligen und dazu einladen, Teil der „Innovationsband-Community zu werden“.

## **Meilensteine – Einbindung in regionale Großformate**

Meilensteine sind von besonderer Bedeutung im Ablauf eines Projekts. Ebenso sind sie auch immer wichtige (Etappen-)Ziele mit klarer Terminfokussierung und dazugehöriger Kommunikation: ein „nach außen“ kommunizierter Zeitpunkt, bis wann bestimmte Aufgaben erledigt sein müssen. Sie eignen sich besonders zur Kommunikation eines Projekts.

Das „Innovationsband“ will bedeutsame, bereits auf Ebene der Region platzierte Großformate mit engem thematischem Bezug nutzen und so Synergien schaffen:

- **2017** mit „Essen 2017 – Grüne Hauptstadt Europas“; ab Mai 2017
- **2020** mit dem Jubiläum des RVR (100 Jahre) und der Direktwahl der RVR-Verbandsversammlung
- **2022** mit dem Präsentationsjahr der „klimametropole ruhr“
- **2027** mit dem Präsentationsjahr der „IGA metropole ruhr“