

Innovationsband - Integrierte Stadtentwicklung am RS 1

Zukunftskonzept einer integrierten Raum- und Mobilitätsentwicklung



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 gut 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.

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.

Zum anderen vergrößert der Radschnellweg den Aktionsradius für eine Alltagsmobilität per Rad, z.B. im Berufsverkehr und dort ggf. in Kombination mit dem SPNV, zu dem es am RS 1 viele Übergangsknoten gibt. Mehr Radfahren fördert die Gesundheit, ist umweltfreundlich und im Übrigen auch vielseitig, kommunikativ und kostengünstig. Das qualitative und quantitative Wachstum des Fahrradmarktes zeigt, dass das Verkehrsmittel „in“ ist und auch im Alltagsverkehr in der Metropole Ruhr laufend an Bedeutung gewinnt.

- Vor dem Hintergrund breiter gesellschaftlicher Unterstützung gilt es, Chancen für einen innovativen Stadtumbau im Einzugsbereich des RS 1 zu nutzen, die sich aus den Potenzialen einer am Fahrrad orientierten Mobilität ergeben. Es geht also um das „Links und Rechts des Weges“, um städtebauliche Aufwertung, Transformation und ein Mehr an Lebensqualität in Quartieren und Freiräumen in diesem ca. 5 km breiten Entwicklungskorridor.
- Je besser die Quartiere im Innovationsband mit dem RS 1 über gute Fahrradwege und Knoten verbunden sind, je einladender die Fahrbedingungen im Radverkehr sind, umso mehr Menschen werden diese Art der Mobilität nutzen und damit auch die Nutzungsfrequenz der neuen Infrastruktur steigern.

Gefragt ist für die Bewältigung dieses Wandels 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. Danach sollen Großstädte und ihre Nachbarkommunen in partnerschaftlicher Kooperation integrierte Zukunftskonzepte erarbeiten, um den Herausforderungen in den Bereichen Stadt- und Siedlungsentwicklung, Wohnungsbau und Mobilität zu begegnen. Das Projekt zum Innovationsband am RS 1 wurde im September 2016 für eine Förderung in der zweiten Wettbewerbsphase nominiert.

Die kommunale Zusammenarbeit in einem polyzentrischen Agglomerationsraum wie der Metropole Ruhr ist notwendig und mit dem Regionalverband Ruhr seit langem institutionalisiert. Es bestehen viele umsetzungsorientierte Netzwerke und teilräumliche interkommunale Kooperationen zu bestimmten Aspekten der Stadtentwicklung sind lange eingeübt.

Mit dem 2007 von der europäischen Politik in der Leipzig-Charta beschlossenen Leitbild der Integrierten Stadtentwicklung hat sich der methodische Ansatz zur Umsetzung planerischer Zielvorstellungen zu einer ganzheitlichen Vorgehensweise manifestiert. Dieses Prinzip gilt auch für die Stadtentwicklung im Einzugsbereich des RS 1, wo in interkommunaler Kooperation und mit integriertem Planungsansatz zu fragen ist: Was kann eine zusätzliche, am Fahrrad orientierte Verkehrsinfrastruktur an innovativen Impulsen und Aufladung in ihrem Umfeld auslösen – in urbanen wie auch in eher ländlichen Strukturen? Und was kann umgekehrt das Umfeld des RS 1 dazu beitragen, dass der Radschnellweg eine der Idee und der Investition angemessene Auslastung und Impulskraft erfährt?

Im Blick stehen z.B. neue gendergerechte Formen des Wohnens und Arbeitens, die Aufwertung des öffentlichen Raums, die Entwicklung „abgehängter“ Quartiere, die soziale Interaktions- und Integrationskraft des Fahrrads, das Potenzial für eine Stärkung des Umweltverbunds. Synergieeffekte ergeben sich zum einen aus dem gegenseitigen Nutzen von Impulsen des RS 1 für seine Umgebung und dem Bedeutungsgewinn des neuen Verkehrsweges durch wachsenden Zustrom aus den Quartieren; zum anderen können auch einzelne, bereits unabhängig vom RS 1 angedachte lokale Projekte zusätzlichen Nutzen aus der Idee des „Innovationsbands“ ziehen. Nicht zuletzt geht es auch darum zu zeigen, wie die Lage am RS 1 zur gefragten „Adresse“ in der Metropole Ruhr werden kann und worin der Mehrwert für die Region liegt.

Entstehen bzw. wiederentstehen sollen attraktive, nutzungsgemischte (inner)städtische Quartiere mit hohen Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum, mit Freiflächen zum Verweilen und Kommunizieren – kurzum Quartiere von hoher Lebensqualität wie das transformierte Quartier am Niederfeldsee in Essen.

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. Während seine Länge im Wesentlichen vom RS 1 bestimmt wird, steht seine variierende Breite in Abhängigkeit der Projekte und davon ausgehenden Impulsen in seinen Einzugsbereichen. Die hohe Bedeutung des Konzeptes für die regionale Entwicklung zeigt sich nicht nur an der linearen Ost-West-Durchdringung der Region und den damit einhergehenden Vernetzungseffekten: Hier lebt auf einem Neuntel der Gesamtfläche der Metropole Ruhr mit 1,3 Mio. Menschen rund ein Viertel der Gesamtbevölkerung von 5,2 Mio. Menschen.

Der Regionalverband Ruhr hat eine lange Tradition hinsichtlich der Erhebung statistischer und flächenbezogener Daten zur Raumbewertung, die bis in die 1970er-Jahre zurückgeht. Aus diesen bundesweit in dieser Tiefe einmalig erhobenen Daten, zu denen insbesondere die Flächennutzungskartierung (FNK) und die Erhebung von Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe

sowie der Bautätigkeiten (*ruhrFIS*-Siedlungsflächenmonitoring) zählen, können planungsbezogene Handlungserfordernisse und raumstrukturelle Prozesse abgeleitet und frühzeitig erkannt werden. Auf Basis dieser Daten wurde die Ausgangssituation im vorliegenden Raum des Innovationsbandes analysiert. Sie bilden eine erste Grundlage, um Talente und Begabungen von Teilräumen ableiten und um Aufwertungs- und Entwicklungsansätze identifizieren zu können.

- **Fläche im Korridor und in der Metropole Ruhr insgesamt:**
ca. 506 km² von insg. 4.435 km² (Anteil 11,4 % an der Gesamtfläche)
- **Einwohner im Korridor und in der Metropole Ruhr insgesamt:**
ca. 1,3 Mio. EW von insg. ca. 5,2 Mio. EW (Anteil 25 % an allen Einwohnern)
Bevölkerungsdichte: 2.569 EW/ km² – in der Metropole Ruhr insg. 1.158 EW/ km²
- **Flächennutzung im Korridor:**
ca. 7.550 ha von Wohngebäuden genutzte Fläche (Anteil von 19,2 %);
ca. 5.716 ha gewerblich / industriell genutzte Flächen (Anteil von 25,1 %);
ca. 1.422 ha Flächen mit gemischter Nutzung (Anteil von 30,0 %);
ca. 21.670 ha Freiraumnutzungen z.B. Landwirtschaft, Wald (Anteil von 9,8 %)
- **Flächenreserven für Wohnen und Gewerbe in den Flächennutzungsplänen im Korridor:**
ca. 420 ha Wohnen davon 17 Flächen > 5 ha, davon 29% Brachflächen
ca. 880 ha Gewerbe/Industrie davon 40 Flächen > 5 ha, davon 54 % Brachflächen
- **Sonstige Brachflächen (nicht für Wohnen oder Gewerbe gesichert) im Korridor:**
ca. 1.880 ha
- **Gebäudebestände Wohnen im Korridor und in der Metropole Ruhr nach Altersklassen im Vergleich:**

vor 1945:	ca. 21,5 %	ca. 17,0 %
1945-1974:	ca. 43,0 %	ca. 33,4 %
1975-2000:	ca. 16,5 %	ca. 21,3 %
nach 2000:	ca. 19,0 %	ca. 28,3 %
- **Gebäude-Leerstände im Korridor:**
1.200 Wohngebäude (ggf. nur anteiliger Leerstand) im Korridor
389 leer stehende Betriebe mit insgesamt 175 ha Grundstücksfläche im Korridor
- **Durchschnittliche Mieten Wohnen:**
6,58 € pro m² durchschnittliche Nettokaltmiete in den Kommunen am Korridor
- **Erwerbstätige im Korridor und in der Metropole Ruhr insgesamt:**
ca. 500.000 von insgesamt 2,3 Mio Menschen (Anteil 22 %)
- **Hochschulen im Korridor und in der Metropole Ruhr insgesamt:**
21 Hochschulstandorte, im Einzugsbereich 3 weitere von 24 Standorten insgesamt
im WS 2015/16 ca. 187.000 Studierende von insgesamt 260.000 Studierenden
- **DAX-Unternehmensstandorte im Korridor und in der Metropole Ruhr insgesamt:**
3 von 4 DAX-Unternehmen insgesamt, 2 mit Hauptsitz
- **ÖPNV-Haltepunkte im Korridor:**
54 DB-Stationen, davon 6 Hauptbahnhöfe mit Fernverkehr
33 Haltepunkte von U-Bahnen und Straßenbahnen sowie H-Bahn
207 Bushaltepunkte
- **Metropolradruhr-Stationen:** 1.800 Räder in gut 200 Stationen in:
Duisburg, Oberhausen, Bottrop, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Bochum, Dortmund und Hamm

Die derzeitige Siedlungs- und Nutzungsstruktur links und rechts der RS 1-Trasse 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, um aus vergessenen Hinterhöfen urbane Vorderseiten werden zu lassen, zeichnen sich andere Abschnitte des Korridors durch eine hohe städtebauliche oder landschaftliche Attraktivität aus. In den Quartieren mit wenig nachgefragten Wohnungs- und Gewerbebeständen droht durch zunehmenden Leerstand und die demografische Alterung der Bewohnerschaft ein weiterer Verlust an ökonomischer Tragfähigkeit und sozialer Stabilität. Hier gilt es, diese Abwärtsspiralen durch gezielte Aufwertungen des Umfeldes und sozial verträgliche Wohnungsmodernisierungen umzukehren und dabei die ganzheitliche Idee der fahrradorientierten Nahmobilität möglichst umfassend zu nutzen.

Innerhalb des Korridors liegen in einem Umfang von rd. 1.300 ha unterschiedlich große, zu aktivierende Potenziale für Wohnen und Gewerbe, wobei sich insbesondere aus der Entwicklung der größeren Flächenreserven mit >5 ha (57 Flächen) besondere Chancen zu einer nachhaltigen Transformation des Raumes ergeben. Zur Realität in peripheren Lagen gehört noch ein weiterer Vorteil: die Verfügbarkeit relativ preisgünstiger Flächen, Wohn- und Gewerberäume für innovative Nutzungen, wie z.B. für Start-ups und die Kreativwirtschaft. So liegen die Nettokaltmieten für Wohnungen bei durchschnittlich 6,58 € pro m² im Vergleich zu 11,18 € pro m² im nahegelegenen Düsseldorf, zudem gibt es rd. 1.600 leer stehende Wohn- und Gewerbegebäude.

Ein weiterer Aspekt der Ausgangssituation betrifft die angestrebten Verknüpfungen mit dem bereits auf rund 700 km flächendeckend gut ausgebauten Radwegenetz für den Freizeitverkehr in der Metropole Ruhr. Dieses bietet zahlreiche Vernetzungsmöglichkeiten mit dem RS 1 und somit mit dem Raum des Innovationsbandes. Zur Ausgangslage zählen ferner die bereits vorhandenen Impulsorte für Entwicklung – Orte, deren Potenziale über das Band des RS 1 auf dieser Achse ausstrahlen können. Dies betrifft z.B. die 24 Hochschulstandorte mit ihren rund 187.000 Studierenden – Standorte, die teilweise direkt am RS 1 liegen wie die Hochschule Ruhr West in Mülheim, die Universität Duisburg-Essen sowie die TU und die FH in Dortmund oder in seinem Einzugsbereich wie die Ruhr-Universität Bochum und die FH für öffentliche Verwaltung in Gelsenkirchen. Zu den hervorzuhebenden Potenzialräumen innerhalb des Innovationsbandes zählen auch expansive Unternehmensstandorte, z.B. das Technologiezentrum am Campus Dortmund und alle innerstädtischen Bereiche mit ihrem hohen Besatz mit Arbeitsplätzen, insbesondere die Stadtzentren von Dortmund, Essen und Bochum.

Nicht unerwähnt bleiben darf auch ein weiterer Pluspunkt, der die Chancen für Entwicklung im Innovationsband verbessert: die gewachsene Kooperationsbereitschaft und -fähigkeit der Kommunen in der Metropole Ruhr, die schon lange darauf setzen, dass sie mit gemeinsam getragenen Initiativen und Projekten erfolgreicher sind als mit einer „Kirchturmpolitik“. Die themenbezogene Zusammenarbeit muss also nicht erst aufgebaut und eingeübt werden, in etlichen interkommunalen Arbeitskreisen ist über die Jahre Vertrauen und Know-how aufgebaut worden. Und nicht zuletzt profitiert jedes großräumige Projekt in der Metropole Ruhr – wie auch das „Innovationsband RS 1“ – von der etablierten Institution des Regionalverbands Ruhr, der als umsetzungsorientierter Netzwerkmanager seinen Mitgliedskommunen zur Seite steht.

Ziele für das Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS 1

Die Ausgangslage zeigt: Es gibt sehr unterschiedliche Teilräume im „Innovationsband“. Mit dem Radschnellweg eröffnet sich die Chance für neue Querverbindungen und Impulse sowie für Synergieeffekte zwischen diesen Räumen. Die Potenziale neuer Perspektiven geraten in den Fokus, die Möglichkeiten für eine Transformation und einen Neustart auf Flächen, die durch die Nähe zum RS 1 eine Neubewertung ihrer Lagegunst erfahren. Brachgefallene Flächen können „wiederbelebt“ werden, z.B. durch innovativen und sozialen Wohnungsbau, durch Ansiedlung neuen Gewerbes, die Schaffung zusätzlicher Grün- und Erholungsflächen oder das Ermöglichen von Urbaner Landwirtschaft. Im Neubau und durch Aufwertung im Bestand entstehen in ehemaligen Randlagen Quartiere von hoher Lebensqualität. Dabei erfolgt ein weiterer Austausch über kommunale Grenzen hinweg, und zwar buchstäblich „auf neuen Wegen“.

Quartiere mit mehr Lebensqualität

Qualifizierung des öffentlichen Raumes heißt auch Aufwertung von Quartieren und eröffnet Chancen für steigendes Interesse zu bleiben, zu investieren, sich anzusiedeln. In diesem Kontext deutet sich bereits das Potenzial für Innovation an, das für bisher weniger attraktive Wohnquartiere aus ersten Wohnumfeld-Aufwertungen und neuer Erreichbarkeit resultiert: Aus „stärkeren“ Teilräumen am RS 1-Band können Menschen infiltrieren, die Kaufkraft und Kapital für Investitionen mitbringen und damit das Ziel unterstützen, dass ein eingeleiteter Aufwertungsprozess sich fortsetzen kann: in der gendergerechten Modernisierung von Wohnungsbeständen, in ergänzendem Neubau, in der Auslastung und „Regenerierung“ von Versorgungseinrichtungen, nicht zuletzt auch in einer demografischen Verjüngung. Denn es sind i.d.R. Angehörige jüngerer Jahrgänge, die mit dem Fahrrad neuen Zugang in solche Quartiere suchen und nutzen, weil sie dort z.B. eine attraktive Wohnalternative entdecken. Aufwertung bedeutet immer auch Imagegewinn.

Raum für kreative Projekte des Wohnens und Arbeitens

Es gibt viel Platz im „Innovationsband“ zur Verwirklichung innovativer gendergerechter Bauvorhaben für das Wohnen und Arbeiten. Die ca. 420 ha umfassenden Flächenreserven für Wohnungsbau, davon fast ein Drittel auf Brachen verortet, ermöglichen zunächst einmal die Schaffung zusätzlichen Wohnraums zur Entlastung von benachbarten Quartieren mit Engpässen in der Wohnungsversorgung. Auf diesen Flächen – 17 davon mit einer Größe von über 5 ha – lassen sich bei entsprechender Größe auch fahrradaffine Quartiere „aus einem Guss“ herstellen, die einen hohen Qualitätsstandard bieten; innovativ hinsichtlich Gebäudeaufteilung und Wohnformen, Wegeführung und Wohnumfeldgestaltung, damit auch Leuchtturmprojekte für ein an Nachhaltigkeit ausgerichtetes Wohnen und Arbeiten. Sie verhelfen der Metropole Ruhr zu attraktiven „Adressen“ und finden auch außerhalb der Region Beachtung.

Besondere Ausstrahlung der Hochschulen

Im Zusammenhang mit dem Potenzial der vielen im Innovationsband ansässigen Hochschulen mit ihren fast 190.000 Studierenden besteht das Ziel, die von dort ausgehenden Aktivitäten über den RS 1 in weitere Bereiche ausstrahlen zu lassen – insbesondere in die Zonen, die weniger gut erschlossen sind, auf denen leer stehende oder teilgenutzte Gewerberäume und Büros Möglichkeiten zur Ansiedlung von Start-ups bieten; Neugründungen, die aus dem universitären Milieu hervorgehen. Auch kostengünstiger Wohnungsbau für Studierende bietet sich hier an. Angesichts von ca. 1.200 ganz oder teilweise leer stehenden Wohngebäuden und fast 400 gewerblichen Leerständen im Bereich des Innovationsbandes ergeben sich intensive

Verflechtungsmöglichkeiten im Raum. Ganz im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ lassen sich Wohnen und Arbeiten räumlich wieder zueinanderbringen, denn ca. 880 ha stehen zusätzlich an gewerblichen Flächenreserven bereit.

Impulse für Lokale Wertschöpfung

Wirtschaftliche Aktivitäten „rund um das Rad“ sind erste Impulse zur Stärkung der Lokalen Ökonomie im „Innovationsband“ und unterstützen damit vielerorts auch Integration und Teilhabe.

Dienstleistungen wie Lieferservice-Angebote, Verleihstationen von Lastenrädern, Reparaturwerkstätten, Gastronomiebetriebe und die Direktvermarktung von Erzeugnissen aus urbaner Landwirtschaft schaffen Arbeit, generieren Einkommen und tragen zur lokalen Wertschöpfung bei. Sie setzen weitere Aktivitäten und unternehmerisches Handeln frei.

Profilierung von Freiraum und Landwirtschaft

Teil des Innovationsbandes sind auch offene Landschaften und landwirtschaftlich genutzte Flächen. In Verbindung mit dem RS 1 können hier neue Formen der urbanen Landwirtschaft und des Urban Gardening erprobt werden. Bisher brachgefallene Flächen können als zugängliche Grün- und Erholungsflächen genutzt werden, um dem Landschaftsraum mehr Profil und Qualität zu verleihen.

Gegenseitiges Stützen und Nützen

Von der Durchdringung peripher gelegener, im Strukturwandel zurückgebliebener Quartiere mit „neuen“ Menschen und Ideen, wie sie über das Infrastrukturband des RS 1 transportiert werden, kann auch der „abgebende“ Raum profitieren: Es eröffnen sich bei Engpässen am Wohnungsmarkt oder fehlenden Gewerbeflächen Entlastungspotenziale: zur Ansiedlung und Expansion von Gewerbe oder für den Wohnungsbau. So kann z.B. in den „aufnehmenden“ Quartieren Leerstand reaktiviert und preiswerter Wohnungsbau ermöglicht werden. Nicht zuletzt profitiert auch der RS 1 selbst durch das Entstehen neuer Verflechtungen: Er wird stärker ausgelastet und erfährt noch größere Beachtung.

Fahrradfreundliche Bedingungen in den Quartieren

Der RS 1 dient als infrastrukturelle Voraussetzung für innovative Impulse in sein Umfeld, „Träger“ sind aber die Menschen, die sich mit einem veränderten Mobilitätsverhalten „auf neue Wege begeben“. Hier zeigt sich bereits die Notwendigkeit, im Korridor stimulierende Impulse für einen Umstieg möglichst vieler Bürgerinnen und Bürger aufs Rad zu setzen. Es geht also um einladende und fahrradtaugliche Bedingungen in den Quartieren, sozusagen vor der Haustür, damit viele das Rad nutzen und dann den RS 1 für sich entdecken.

Fahrradfreundliche Beschaffenheit der „Zulaufstrecken“

Die einladende und sichere Beschaffenheit der „Zulaufstrecken“ herzustellen ist ein weiteres grundlegendes Ziel; daran gekoppelt auch die Verknüpfung der RS 1-Trasse mit dem Umfeld, somit die Dichte und Attraktivität der „Anschlussstellen“. Hier bestehen vor allem verkehrstechnische und stadtgestalterische Aufgaben mit dem Ziel höherer Nutzungsbereitschaft für das Rad und einer entsprechend hohen Nutzungsfrequenz auf dem RS 1.

Gesamtstrategie und Prinzipien

Das Innovationsband versteht sich als Labor, als lernender und 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 Teilprozesse, die unter Mitwirkung vieler Beteiligten auf den Ebenen Gesamttraum und Projekte stattfinden. Erforderlich ist deshalb ein Netzwerkmanagement, mit dem der Prozess ziel- und umsetzungsorientiert gesteuert werden kann. (zur Prozessstruktur weiter unten mehr).

Aufwertung, Transformation und Vernetzung von Räumen, Innovation und Qualifizierung sind inhaltliche Ziele, für deren Umsetzung Strategien entwickelt und verfolgt werden müssen. Eine Gesamtstrategie beginnt deshalb mit der gemeinsamen Erarbeitung von Grundsätzen oder „Leitplanken“: Aussagen zu generell in den Fokus zu nehmenden und zu beachtenden Strategien einer integrierten Raumentwicklung. Des Weiteren geht es um die Definition geeigneter Impulse mit Innovationskraft und nicht zuletzt um die gemeinsame Suche nach entsprechenden Projekten sowie um die Verständigung auf jene „Impulsorte“, die vorrangig angegangen werden sollen.

„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. Hieraus resultieren weitere Strategien:

- Möglichkeitsräume identifizieren und Veränderungsprozesse laufend beobachten, „Radar“ zum Aufspüren von „Impulsorten“ einsetzen.
- Den Prozess dynamisch fortschreiben, damit alle Akteure stets über neuere Entwicklungen an lokalen Umbauzielen „im Bilde“ sind; so können sie sich ggf. an neue Projekte in der Nachbarschaft ankoppeln oder sich angesichts ähnlicher eigener Strukturen davon zur Nachahmung inspirieren lassen.
- Eine kartografische Übersicht bereitstellen und fortlaufend aktualisieren mit RS 1-Route, allen „Portalen“ mit Bedeutung als Mobilitäts-Hubs, sonstigen „Anschlussstellen“, allen laufenden und neu hinzukommenden lokalen Projekten im Innovationsband.
- Pilotprojekte identifizieren und prioritär umsetzen.
- Meilensteine der Zielerreichung für den Arbeitsprozess bestimmen.
- Synergieeffekte (Win-Win-Situationen) bei allen Projekten anstreben.
- Förderprogramme (Städtebauförderung, Wohnungsbau, Integration, Mobilität, Umwelt) von Bund und Land nutzen.
- Integrierte Handlungskonzepte für Teilräume als Instrument einsetzen.
- Das potenzielle Spektrum an Akteuren projektbezogen aktivieren und zu einer Beteiligung am Prozess befähigen.

Nicht jedes strategische Ziel wird überall in gleicher Deutlichkeit oder Dringlichkeit relevant sein, doch können die Akteure in den Teilräumen des „Innovationsbandes“ am RS 1 die gemeinsam erarbeitete Gesamtstrategie als Grundlage und eine Art „Checkliste“ nehmen – zur Überprüfung der Relevanz für ihr weiteres lokales Vorgehen, Impulse für Innovation zu setzen. Eine Vorstellung von der Umsetzung einzelner strategischer Ziele bei der Ausgestaltung von Projekten mit innovativer Wirkung in einem Raum, der durch Fahrradmobilität neue Entwicklungsimpulse erfahren kann,

geben die weiter unten skizzierten Ansätze für fünf konkrete Teilräume zwischen Hamm und Duisburg.

Die Gesamtstrategie mündet mit Blick auf die praktische Umsetzung von Projekten dann in einen an strategischen Zielen und Prinzipien orientierten Handlungsleitfaden:

- Die Frequenzbringer der Achsen und Zubringer optimieren, Knoten räumlich und gestalterisch akzentuieren.
- Das Prinzip „dare to cycle - able to cycle - invite to cycle“ als Transformationsansatz einer integrierten Radmobilität im Innovationsband erproben.
- Eine Feinvernetzung durch ausreichend dicht gesetzte RS 1-Zugangsstellen ermöglichen.
- Den Radschnellweg sichtbar machen und im Raum mit einer besonderen „Aura“ ausstatten.
- Bestandsquartiere aufwerten und ggf. nachverdichten, Brachen reaktivieren.
- Städtebauliche Rückseiten zu Vorderseiten, Ränder zu neuen Mitten machen und dort Urbanität schaffen.
- Periphere Flächen erschließen und an bestehende Siedlungsbereiche anbinden.
- Flächen und Gebäude reaktivieren, die durch den RS 1 eine attraktive Anbindung erhalten haben.
- Raum für Kreativwirtschaft und für Start-ups bieten, die z.B. auf niedrige Raumkosten angewiesen sind, wie sie in peripheren und untergenutzten Quartieren bestehen.
- Raum für innovative Wohnungsbauprojekte und für Unternehmensansiedlungen bieten; im Westen (Duisburg) auch in Entlastungsfunktion für den Wachstumspol Düsseldorf mit seinen Flächen- und Versorgungsengpässen, insbesondere im Wohnungssektor.
- Anreize zum Umstieg aufs Rad für Berufspendler schaffen.
- Frei(zeit)flächen im offenen Landschaftsraum durch Verknüpfungen mit dem bestehenden Netz an Freizeit-Radwegen erschließen.
- Rückwärtige Erschließung durch Verknüpfungspunkte mit regionalen Radwege(netze)n ausbauen und sicherstellen.
- Regionale Austauschbeziehungen durch schnelle Radwegeverbindungen fördern.
- Bestehende und angedachte Nutzungen konzeptionell integrieren.
- Zukünftige Schwerpunkte der lokalen Stadtentwicklung stets mitdenken.
- 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.
- „Adressbildung“ von Standorten am RS 1 und Imagewandel befördern.

***Veränderungspotenzial im Einzugsbereich des RS 1,
festgemacht an vier integriert zu betrachtenden Handlungsfeldern***

Die im Folgenden aufgezeigten Handlungsfelder bleiben ohne konkreten Ortsbezug, um zum einen den lokalen Akteuren den vollen Handlungsspielraum zu erhalten, wo Projekte welcher Art in Angriff genommen werden könnten. Zum anderen ermöglicht die generelle Beschreibung es allen Beteiligten, aus diesen Zusammenhängen eigene Erkenntnisse und Schritte für ihren „Sektor“ des Innovationsbandes RS 1 abzuleiten.

1. Siedlungsentwicklung und Wohnungsversorgung

Laut IT.NRW ist in den zehn Kommunen, die im Einzugsbereich des RS 1 liegen, bis zum Jahr 2040 mit einem Rückgang der Bevölkerungszahl um ca. 2,5% zu rechnen.¹ Die Zuwanderung von außerhalb, d.h. der bundesweit zu beobachtende Trend der Rückwanderung in die großen Städte, hat allerdings die Bevölkerungszahl einiger Kommunen in jüngster Zeit leicht steigen lassen – trotz fortschreitender demografischer Alterung und eines anhaltend hohen natürlichen Sterbeüberschusses. Ein relativ „entspannter“ Wohnungsmarkt befreit den hier im Fokus stehenden Raum vom Druck, in kürzester Zeit neuen und bezahlbaren Wohnraum in großem Umfang errichten zu müssen. Diese Ausgangslage schafft gute Voraussetzungen für innovatives Bauen an ausgewählten Standorten, das sich mehr an qualitativen als an quantitativen Zielen orientiert.

Ein Blick auf die Siedlungsstruktur im Korridor links und rechts des RS 1 – im ca. 5 km breiten „Innovationsband“ – zeigt, dass das Gebiet zu etwa einem Drittel durch Wohnbauflächen genutzt ist. Dieser Wohnungsbestand ist wiederum zu etwa zwei Drittel älter als 40 Jahre und weist in einigen Quartieren – insbesondere in zentrenfernen, durch Leerstand gekennzeichneten Siedlungen der Nachkriegszeit und in manchen innerstädtischen Altbauquartieren aus der Gründerzeit – einen deutlichen Sanierungs- und Modernisierungsrückstand auf. Diese Wohnungsbestände drohen nicht nur aufgrund des nicht mehr zeitgemäßen Wohnstandards ihre Vermarktungsfähigkeit zu verlieren; sie entsprechen auch nicht den Anforderungen einer alternden Bevölkerung an ein selbstbestimmtes Leben im Alter.

Die Anbindung dieser baulich wie demografisch gealterten Quartiere an den RS 1 trägt dazu bei, diese Wohnstandorte in Verbindung mit der fahrradmobilen Zugänglichkeit z.B. für jüngere Haushalte zu erschließen, die auf das Angebot im preisgünstigen Wohnungsmarktsegment angewiesen sind. Steigen die Mieteinnahmen durch sich verringernende Leerstände, können – unterstützt durch die Förderprogramme von Bund und Land – die Immobilien modernisiert und Bestandsquartiere aufgewertet werden. Insbesondere mit Blick auf das Potenzial des RS 1 sollten Wohnungen, Wohnumfeld und Wegeverbindungen den Bedürfnissen und Erfordernissen der Fahrradmobilität angepasst werden, damit das Rad zum bevorzugten Verkehrsmittel einer sich stärker ausdifferenzierenden Bewohnerschaft werden kann.

Differenzierte Nachfragen nach neuen Wohnformen wie z.B. das Wohnen in Gruppen und das Mehrgenerationenwohnen sind i.d.R. nur im Neubau zu befriedigen, seltener durch Umbau bestehender Wohngebäude. Hierfür lassen sich in den Bestandsquartieren Baulücken und sonstige Brachen nutzen, sodass vorhandene Innenentwicklungspotenziale ausgeschöpft werden. Besonders gut stehen die Chancen für eine besondere Ausrichtung auf ein fahrradbezogenes, evtl. sogar autofreies Wohnen dort, wo in räumlicher Nähe zum RS 1 Siedlungsflächenreserven vorhanden sind, auf denen Neubauquartiere errichtet werden können.

Es bleibt Aufgabe einer näheren Untersuchung seitens der Kommunen und des Arbeitskreises zum Innovationsband (s.u.), wo im Einzelfall das Zuzugspotenzial gesehen wird und wo geeignete, ausreichend große Flächen zur Bebauung vorhanden sind. Ausgerichtet auf die Mobilitätsachse des RS 1 und ausgestattet mit der städtebaulichen Charakteristik eines autoarmen oder autofreien Quartiers können hier Aufenthaltsqualitäten entstehen, die zu Vorzeigeprojekten werden: mit Strahlkraft für die Region und darüber hinaus. Angesichts relativ entspannter Marktbedingungen und Bodenpreise im Betrachtungsraum kann davon ausgegangen werden, dass attraktiver Wohnraum zu

relativ geringen Kosten realisierbar ist und dass auch der sozial geförderte Wohnungsbau auf gute Voraussetzungen trifft.

2. Wirtschaftliche Entwicklung und Arbeitswelt

Der Strukturwandel in der Metropole Ruhr ist ein fortwährender Prozess – und an sich auch keine regionale Besonderheit, sondern Begleiterscheinung jeder wirtschaftlichen Entwicklung. Die wirtschaftliche Struktur in der Metropole Ruhr hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verändert. Hierfür verantwortlich waren neben den tief greifenden strukturellen Krisen der Montanindustrie vor allem auch Prozesse der Ausdifferenzierung der Wirtschaftsstruktur. Im Ergebnis zeigt sich die Wirtschaftsstruktur heute als ein differenziertes und diversifiziertes Geflecht von industrieller Produktion, einfachen und qualifizierten Dienstleistungen, wettbewerbsfähigen industriellen Branchen und Unternehmen. Zwei der 30 DAX-notierten Unternehmen und 24 der 100 umsatzstärksten Unternehmen in NRW haben ihren Sitz in der Metropole Ruhr.

Auch im Korridor entlang des RS 1 finden sich vielfältige wirtschaftliche Aktivitäten: Industriebetriebe jeder Größe und Produktivität, Technologiezentren und Hochschulen, Gewerbebetriebe.

Gerade in unmittelbarer Nähe zu den ehemaligen Industriegleisen und Werkbahntrassen, auf denen der RS 1 streckenweise verläuft, befinden sich jedoch auch aufgegebene Werkshallen und gewerbliche Leerstände, die mit der Anbindung an das neue Mobilitätsband neue Nutzungschancen bekommen. Hier können sich Start-ups ansiedeln – junge Unternehmen, die zunächst mit geringen Betriebskosten kalkulieren müssen, die das besondere Flair solcher „locations“ suchen und brauchen, die sich eng vernetzen wollen.

Die vielen Hochschulstandorte, die am RS 1 wie an einer Perlenkette aufgereiht liegen, sind – in Verbindung mit dem erweiterten Radius der Nahmobilität per Rad – wichtige Impulsgeber. Bestehende Einzelhandelsbetriebe können über den RS 1 zusätzliche Kunden erreichen, Bürobetriebe sich durch besondere Angebote profilieren, die sie für Beschäftigte einrichten, die mit dem Fahrrad anreisen. Neue Entwicklungspole können dazu beitragen, das Image bisher rückwärtiger Lagen und „abgehängter“ Quartiere positiv zu verändern.

Chancen liegen darin, dass durch das erhöhte Aufkommen von Radverkehr nahe dem RS 1 auch Händler und Dienstleister Fuß fassen können, die auf diesen speziellen Kundenmarkt ausgerichtet sind (Räder, Radsport, Lieferservice u.a.).

3. Umweltfreundliche Alltagsmobilität und Freiraumentwicklung

Die Metropole Ruhr ist gekennzeichnet durch ein dichtes Verkehrsnetz mit einem hohen Anteil örtlicher und interkommunaler sowie überregionaler Verkehre auf den Hauptverkehrsachsen in ost-westlicher Ausrichtung. Chronisch überlastet sind deshalb vor allem die Autobahnen A 2, A 42 und A 40, die in zunehmendem Maße auch als Transitstrecken des Güterverkehrs zwischen Mittelosteuropa und den Benelux-Häfen genutzt werden. Die für Berufspendler wichtigen Ost-West-Bahnverbindungen von Dortmund über Bochum und Essen bzw. über Gelsenkirchen und Oberhausen nach Duisburg leiden seit Jahren darunter, dass der SPNV ausbaufähig ist und zudem den alltäglichen Unregelmäßigkeiten im Fernverkehr unterliegt, der auf denselben Gleisen mit Vorrang abgewickelt werden muss. Der S-Bahn-Verkehr läuft zwar unabhängig vom Fernverkehr, ist aber in Stoßzeiten ebenfalls überlastet. Der „Rhein-Ruhr-Express“ (RRX) als Taktverbindung im Schienenverkehr zwischen den Städten an Rhein und Ruhr könnte künftig zur Entlastung beitragen.

Kleinräumiger, auf die Nahmobilität und konkret auf den Einzugsbereich des RS 1 bezogen, zeigen sich im Bereich des ÖPNV Optimierungsbedarfe, weil insbesondere die Busliniennetze der verschiedenen kommunalen Verkehrsbetriebe i.d.R. nur im eigenen Stadtgebiet verkehren und periphere Lagen ohnehin schlechter angebunden sind. Bei dieser Ausgangslage ist für viele Bewohnerinnen und Bewohner, so sie darüber verfügen können, der eigene Pkw das Fortbewegungsmittel auch im Bereich der Nahmobilität.

In dieser Situation zeigt sich das besondere Potenzial, das der RS 1 für eine Veränderung des Modal Split besitzt – hin zu einem intensiven und, falls individuell möglich, vorrangigen Gebrauch des Fahrrades für kurze und auch längere Wege, z.B. auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz oder auch zum Einkaufen.

Das bereits bestehende, rund 700 km umfassende, seit den 1980er-Jahren ausgebaut und im Zuge der aktuellen Überarbeitung weiter wachsende Netz an regionalen Radwegen durchzieht die gesamte Metropole. Es wurde primär an den Bedürfnissen des Freizeitverkehrs ausgerichtet, verläuft dementsprechend zumeist unabhängig von Verkehrsstraßen und stellt vielfache Verbindungen in den Freiraum her. Hierin liegt ein großes Potenzial zur weiteren Stärkung des regionalen Fahrrad-Tourismus. Zunehmend sind auch ehemalige, nicht mehr genutzte Bahntrassen des Wirtschafts- und Personenverkehrs zu Radwegen ausgebaut worden; aufgrund ihrer eigenen, kreuzungsfreien Trasse und der geringen Steigungsverhältnisse erweisen sie sich als besonders attraktive Radfahrstrecken. Auch der RS 1 wird teilweise auf derartigen Trassen verlaufen und bietet diesen damit verbundenen Fahrkomfort.

- Ganz entscheidende Bedeutung erhalten die Verknüpfungspunkte zwischen dem Korridor des Innovationsbandes und dem Verkehrsweg – die Knoten, an denen Radfahrer und Radfahrerinnen Zugang in die Quartiere bzw. von dort kommend auf den RS 1 haben. Eine mit der Siedlungsstruktur korrespondierende Abfolge von Zu- und Abfahrten bewirkt, dass sich Radschnellweg und Einzugsbereich gegenseitig stützen und einen besonderen Nutzen voneinander haben.

Impulsgebend für eine multimodale Mobilitätskette im Innovationsband sind Vernetzungen mit dem kommunalen und regionalen Nahverkehrsangebot. Sie sind im Verlauf der RS 1-Trasse auch als potenzielle Umstiegspunkte gegeben, z.B. an 36 SPNV-Stationen mehrerer S-Bahnlinien und des Regional- und Fernverkehrs. Die multifunktionalen „Portale“ am RS 1 zum Übergang zwischen SPNV und Radschnellweg müssen in erster Linie eine hohe Bedienqualität für den technischen Umstiegsvorgang erfüllen, damit das Rad im SPNV problemlos mitgeführt werden kann. Sinnvollerweise lassen sich an diesen Knotenpunkten auch Verleihstationen für Verkehrsmittel ansiedeln – insbesondere solche für Leih-Fahrräder, wie z.B. „metropolradruhr“, und Leih-Wagen im Car-Sharing-System – sowie Serviceeinrichtungen zur Wartung und zum sicheren Abstellen von Rädern. Letzteres konkretisiert sich bereits, denn der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) plant, im Gebiet des „Innovationsbandes“ über 500 Radunterstellanlagen zu errichten. Aus den lokalen Bedingungen ergibt sich, in welcher Dichte und an welchen Standorten im Streckenverlauf des RS 1 für den Radverkehr relevante Serviceeinrichtungen entstehen sollten, wie z.B. Reinigungsanlagen und Reparaturwerkstätten oder Verleihstationen für Lastenräder.

4. Integration, Teilhabe und Chancengleichheit

Mit der kostengünstig möglichen Nahmobilität per Rad verbinden sich auch Effekte leichter Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in der Metropole Ruhr. Angesichts nicht weniger Quartiere in den Großstädten der Region, in denen größere Anteile an Haushalten über Einkommen unterhalb der

Armutsgrenze verfügen, sind die Kosten der Mobilität ein relevanter Posten im Budget vieler Einwohner und Einwohnerinnen und verhindern Teilhabe und Begegnung. Tendenzen zu sozialer und ethnischer Segregation verstärken sich, wenn Mobilität erschwert ist und Quartiere nur motorisiert erreicht oder verlassen werden können. Gute Bedingungen für eine räumlich erweiterte Alltagsmobilität auf dem Rad, wie sie mit der Anbindung an den RS 1 möglich wird, können einen Ausweg aus dieser nachteiligen Struktur weisen.

Einen Beitrag zur Ermöglichung von Teilhabe können auch Dienstleistungsangebote „rund ums Rad“ leisten, mit denen Geringqualifizierte und Arbeitslose Beschäftigung und Verdienstmöglichkeiten erhalten, ggf. im Rahmen von Integrationsprojekten am Arbeitsmarkt. Unter Gender-Aspekten wären auch Fahrradkurse im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung sinnvoll, damit möglichst alle Kinder und Jugendlichen diese Form von Mobilität kennenlernen und nutzen können.

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. Die gemeinsame Vereinbarung aus der ersten Phase dieses Wettbewerbs sieht vor, die erkannten Potenziale dieser Projekte kooperativ zu nutzen und Synergieeffekte zwischen einzelnen Vorhaben zu erzielen. Im Rahmen der zweiten Phase von „StadtUmland.NRW“ wurden in einem Verdichtungsprozess, der auch später eingebrachte Projekte berücksichtigte, aus dem großen Projekte-Pool 22 Vorhaben von exemplarischer Bedeutung in den „AK Innovationsband“ eingebracht; Projekte, denen wichtige Impulse für Aufwertung und Entwicklung lokal wie auch für den Korridor zugeschrieben werden. (s. Tabelle).

Im Sinne des Innovationsband-Ansatzes – Integrierte Stadtentwicklung am RS 1 – wurden im AK Innovationsband sieben Themenfelder integrierter Stadtentwicklung identifiziert, zu denen die ausgewählten Projekte Beiträge leisten:

- Portal (Stadtzugang und intermodaler Knoten)
- Wohnen (Aufwertung im Bestand und Potenzial für Neubau)
- Arbeiten (Gewerbeansiedlung und -umbau, Start-ups, Lokale Ökonomie)
- Stadt(teil)entwicklung (Stadtumbau, Aufwertung von Quartieren und öffentlichem Raum)
- Einzelhandel ([Fahrradaffine] Unternehmen und Dienstleistungen)
- Freiraum/Freizeit (Landwirtschaft, Erholungsräume, Freizeitwegenetz, Fahrradtourismus)
- Bildung/Hochschulen (Wissenstransfer, Impulse aus einem fahrradaffinen Milieu)

Für alle gilt, dass sie Querschnittsthemen wie z.B. Gendergerechtigkeit und Klimawandel berücksichtigen. Die folgende Tabelle zeigt, zu welchen dieser Themenfelder die 22 Projekte hinsichtlich ihrer Potenziale innovative Impulse leisten. Die Tabelle verdeutlicht, dass die Projekte in unterschiedlich vielen Themenfeldern Wirkung entfalten können.

Nr.	Stadt	Projekt	Portal	Wohnen	Arbeiten	Stadt(teil)-entwicklung	Einzelhandel	Freiraum/ Freizeit	Bildung/ Hochschulen
1	Duisburg	Parklandschaft Ruhr							
2	Duisburg	Zukunftsgarten RheinPark/Rheinpromenade							
3	Mülheim a. d. Ruhr	Impulsgebiet Hochschule RuhrWest							
4	Mülheim a. d. Ruhr	Bereichsplanung Hauptbahnhof / Innenstadt Innenstadt / Rathaus / Ruhrpromenade							
5	Essen	Kruppgürtel Nord – ESSEN 51							
6	Essen	Thumfeld							
7	Essen	Stadterneuerung Eltingviertel							
8	Gelsenkirchen	Wissenschaftspark / Revitalisierung Bochumer Straße							
9	Gelsenkirchen Bochum	Güterbahnhof Gelsenkirchen/Wattenscheid							
10	Bochum	Hauptbahnhof/Innenstadt							
11	Bochum	Entwicklungsflächen Werne/Langendreer/Somborn							
12	Dortmund	Universität/Technologiequartier							
13	Dortmund	Bahnhof Stadthaus							
14	Unna	Bahnhof Königsborn							
15	Unna	Kampagne zum Radfahren							
16	Kamen	Bahnhof Kamen							
17	Bergkamen	Zukunftsgarten/Kanalband							
18	Hamm	Soziale Stadt Hamm: Weststadt							
19	Hamm	Anbindung an das überregionale Radtourennetz							
20	Hamm	Lippepark							
21	Hamm	Kanalquartier / Erlebnisraum Lippeaue							
22	Hamm	Regionaler Ost-West-Grünzug							

Ausgewählt wurden die Projekte, die bei vielen Themenfeldern Impulse leisten können und damit dem Ansatz an integrierte Stadtentwicklung in ganz besonderer Weise Rechnung tragen. In einem sich anschließenden Prozess weiterer Verdichtung wurden aus diesem Pool fünf programmatische Impulsprojekte ausgewählt. Sie repräsentieren jeweils eine Projektfamilie und zeigen beispielhaft, was eine integrierte Stadtentwicklungsplanung an innovativen Impulsen setzen kann. Geliefert werden damit Bausteine zur weiteren Verwendung in einem Gesamtkonzept für das „Innovationsband“. Sie setzen bewusst bei Vorhaben an, die eine besondere Strahlkraft entwickeln können, die Begeisterung erzeugen für die Inangriffnahme weiterer Projekte – und für die aktive Beteiligung daran. Fünf renommierte Planungsbüros, die bereits beim Ideenwettbewerb zur Zukunft der Metropole Ruhr im Rahmen des Regionalen Diskurses mitgewirkt haben, wurden mit Vertiefungen zu folgenden Standorten beauftragt:

- **Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr**
Hier stehen die Entwicklungsimpulse im Vordergrund, die an Hochschulstandorten durch ihre Lage im Einzugsbereich des RS 1 ausgelöst werden können. 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, aber auch 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 und Gewerbeansiedlung, aber auch durch Freiraumgestaltung. Auch angrenzende Stadtquartiere erfahren dadurch Aufwertung.

- **Fahrradaffine Quartiere „VeloStadt“ in Bochum-Langendreer**
Auch in diesem RS 1-Abschnitt im Osten Bochums gibt es mehrere große Entwicklungs- und Umstrukturierungsflächen auf einer Gesamtfläche von mehr als 35 ha. Im Fokus steht die Entwicklung von neuen Gewerbe- und Wohnstandorten, die von Beginn an nahmobil und fahrradaffin geplant, gestaltet und ausgestattet sind. Sie liegen im Schnittpunkt mehrerer Hochschulstandorte und bieten sich als neues Zentrum studentischen Lebens und innovativen Gewerbes an.
- **Portal und multimodaler Knoten: der ÖV-Knoten 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.

Campus der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr (rha, Aachen/Dortmund)

Das Team von *reicher haase architekten* betrachtet einen bedeutenden Impulsgeber für die Stadtentwicklung im westlichen Umfeld der Innenstadt von Mülheim: den Campus der Hochschule Ruhr West (HRW), der aus seiner Lage am RS 1 mehrere Qualitäten zieht. Der Ansatz verfolgt keinen fertigen Plan, sondern versteht sich als Beitrag zu einer umfassenden Gesamtstrategie für das gesamte Innovationsband. Er orientiert sich an Entwicklungspotenzialen des Raumes: Zum einen besitzt der zentrale Hochschulkomplex auf der RS 1-Trasse nach Osten einen direkten, auf einem ehemaligen Bahnviadukt störungsfrei verlaufenden Anschluss an den multimodal vernetzten Knoten des Mülheimer Hauptbahnhofs – sowie auf halber Strecke eine Verbindung mit dem überregional bedeutsamen Ruhrtalradweg. Zum anderen lassen sich am RS 1 und in unmittelbarer Nähe zum jetzigen Campus Flächen und Gebäude für neue Nutzungen reaktivieren bzw. neu bebauen, die zur Aufwertung des gesamten Quartiers führen werden und deren gute Anbindung an den RS 1 konstituierender Planungsbestandteil sein muss. Der RS 1-Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Ruhr wird in diesem Jahr, die Verlängerung über die Ruhrbrücke bis zum HRW-Campus im Jahr 2018 in Betrieb gehen. Partner des Stadtumbaus im Umfeld des Campus sind die Wirtschaftsförderung, die Wohnungswirtschaft und die Hochschule.

Die städtebaulich und gestalterisch zu akzentuierenden und verkehrstechnisch optimierten Übergänge in das sich anschließende Stadtgebiet betonen und erleichtern die Integration des wachsenden HRW-Campus in die Stadtstruktur: technisch gesehen in das Radwegenetz der Stadt und mental wahrgenommen in den gesellschaftlichen Alltag der Stadt.

Der Vertiefungsentwurf für das Quartier am HRW-Campus bezieht sich auf ein lokales Stadtumbauprojekt, das bereits im Fokus der kommunalen Stadtentwicklung steht. Dieses Vorhaben bezieht aus der Verbindung mit dem RS 1 zusätzliche innovative Wachstumsimpulse: für die

Ansiedlung miteinander vernetzter forschungsaffiner Unternehmen, für Wohnungsbau, für Dienstleistungsangebote im Aktionsfeld der Fahrradmobilität. Im bearbeiteten Sektor des Innovationsbandes geht es nicht zuletzt um die Umkehrung einer Raumperspektive: Der ehemalige Bahndamm – bislang eine „Rückseite“ im urbanen Stadtgefüge – wird als RS 1 zur „Vorderseite“ und zur „Adresse“, zu der hin sich Betriebe und Wohnungen orientieren.

„Multicodierter Raum“ in Gelsenkirchen/ Bochum-Wattenscheid (bgmr Landschaftsarchitekten, Berlin)

Das Team von *bgmr Landschaftsarchitekten* verdeutlicht am Beispiel einer möglichen Nachnutzung des ehemaligen Güterbahnhofs Gelsenkirchen/Bochum-Wattenscheid, wie das hier vorgesehene Quartier von seiner direkten Lage am RS 1 Impulse empfangen und mit dem Radschnellweg sowie dem weiteren urbanen Umfeld vernetzt werden kann. Der RS 1 wird zum Teilelement einer alltäglichen Nahmobilität, die ihre Qualität aus der guten Feinvernetzung der Radwege zwischen Ausgangs- und Zielort einer Fahrt bezieht.

Hinzu kommt eine gestalterisch-visuelle Aufgabe: Am RS 1 muss eine „Aura“ geschaffen werden, damit das neue Infrastrukturangebot auf Bürgerinnen und Bürger positiv und einladend wirkt und entsprechend stark frequentiert wird. Das bedeutet, dass die Wegeführung spannende und abwechslungsreiche Eindrücke vermittelt und Aufenthaltsbereiche für soziale Begegnung integriert. Begleitende charakteristische Landschaftselemente müssen als Kulissenräume identifiziert und ebenso in Szene gesetzt werden wie der RS 1 selbst, damit vom Fahrrad aus ein abwechslungsreiches Raumerlebnis möglich und vom Pkw aus eine attraktive Alternative zur motorisierten Fortbewegung sichtbar wird. Insbesondere auf ehemaligen Bahndämmen, so auch im Bereich des Gelsenkirchener/ Wattenscheider Güterbahnhofs, ergeben sich oft weite Blicke in die Landschaft und auf Landmarken, die ggf. durch Freihalten von „Sichtfenstern“ hergestellt werden müssen. Der Benutzer des RS 1 durchfährt sozusagen ein Bühnenbild, wodurch die Fahrt kurzweilig und angenehm wird. Bedeutsam ist auch in Wattenscheid der Perspektivwechsel: Eine Bahntrasse in isolierter Randlage wird mit ihrer Umcodierung zum vielbenutzten Radweg von einer Rückseite zur Vorderseite.

Fahrradaffine Quartiere „VeloStadt“ in Bochum-Langendreer (yellow², Zürich)

Eine Idee für die Stadtteilentwicklung von Langendreer geht dahin, dies bestehenden Stadtteile Werne und Langendreer als „neue Mitte“ zwischen den benachbarten Hochschulstandorten in Dortmund, Bochum und Witten auszubauen – als Alternative und Ergänzung zum Wohnen in der Innenstadt. Für das große Potenzial an fahrradaffinen Menschen – z.B. Studierende und Beschäftigte im erweiterten Campusmilieu – erscheint ein Wohnstandort besonders interessant, der besondere Wohnqualitäten liefert und am günstigsten auf dem RS 1 erreichbar ist. Insofern steht der Ausbau der Radwegenetzverknüpfung der Quartiere mit der Stadt und den Hochschulstandorten bereits im Fokus des Stadtteilentwicklungsprozesses (ISEK, Städtebauförderung, kommunale Verkehrsplanung) – abgestimmt auf Konzepte Bochums und Dortmunds für das „Innovationsband“. Als weitere Akteure wären die Hochschulen und Schulen sowie Flächeneigentümer und kreative Initiativen wie z.B. die „Worldfactory“ an der Ruhr-Universität einzubinden.

Das Team von yellow² nutzt größere Konversionsflächen in unmittelbarer Nähe zum RS 1 und zu zwei S-Bahn-Stationen in Bochum-Langendreer für eine experimentelle Stadtstruktur: die „VeloStadt“. Durch die konsequente Ausrichtung der neuen Wohn- und Gewerbequartiere auf Fahrradmobilität und multimodale Vernetzung im Umweltverbund eröffnen sich bereits entscheidende Vorteile gegenüber einem üblichen Quartier: Durch die Verringerung der für den fahrenden und ruhenden

Pkw-Verkehr bereitgestellten Flächen entsteht mehr Platz für Angebote und Nutzungen, die die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums stärken. Attraktive Radwegeverbindungen und ein dichtes Netz an Serviceeinrichtungen für Radfahrer, evtl. auch Vergünstigungen beim Umstieg auf das Rad verändern den Modal Split. Der mehr als 35 ha Entwicklungs- und Umstrukturierungsbereich bietet als Experimentier- und Möglichkeitsraum Entwicklungspotenzial für die Schaffung fahrradfreundlicher, Quartiere. Die baurechtliche Ausweisung als „Urbane Quartiere“ könnte für Teilflächen die Herstellung einer hybriden Struktur für Wohnen und Arbeiten erleichtern, unterstützt durch eine konsequent fahrradaffine Ausrichtung des Stadtumbaus.

Insgesamt erfüllt die Umsetzung eines solchen Konzeptes in einem Stadtbereich, der Aufwertungsbedarf zeigt und zugleich als Wohn- und Gewerbestandort am RS 1 optimale Voraussetzungen für eine „VeloStadt“ mitbringt, den Charakter eines Leuchtturmprojektes mit Ausstrahlungskraft über die Metropole Ruhr hinaus.

Portal und multimodaler Knoten: der S-Bahnhof Dortmund-Stadthaus (berchtoldkrass, Karlsruhe)

Das Team von *berchtoldkrass space&options* thematisiert eine Situation am RS 1 vertiefend, wie sie für innerstädtische Verbindungsknoten mit bestehenden Verkehrsträgern typisch ist. Genutzt werden soll das hohe Potenzial kreuzender Verkehre per Rad und im sonstigen Umweltverbund, wobei funktional und gestalterisch attraktive Umstiegsanlagen in den städtischen Raum zu integrieren sind. Die vorhandene S- und U-Bahn-Station am südöstlichen Eingangstor in die Dortmunder City verknüpft bereits heute eine S-Bahnlinie und vier U-Bahnlinien. Hier verlaufen aber auch mehrere Hauptverkehrsstraßen, die die Trasse des parallel zu den S-Bahngleisen verlaufenden Radschnellweges komplett unterbrechen. Die Idee für diesen neuralgischen Verkehrsknoten besteht deshalb zum einen darin, an dieser Stelle eine Brückenanlage zu errichten, auf der der Radverkehr in Höhenlage kreuzungsfrei geführt wird. Insgesamt wird hier eine veränderte Mobilitätskultur erfahrbar und eine attraktive Alternative zum bisher dominierenden motorisierten Individualverkehr sichtbar. Zum anderen soll das Areal rund um den S-Bahnhof aufgrund seiner Bedeutung als Stadteingang eine städtebauliche und gestalterische Aufwertung erfahren. An einem hochfrequentierten Ein- und Umstiegspunkt des ÖPNV wie dem S-Bahnhof Stadthaus sollten Aufenthaltsbereiche einladend sein und bietet es sich an, Dienstleistungen rund ums Rad anzusiedeln.

Für die Stadt Dortmund verbindet sich mit dem Stadtumbau am S-Bahnhof Stadthaus eine besondere Aufgabe, die im Verbund mit Straßen.NRW, den örtlichen Verkehrsbetrieben und der Deutschen Bahn zu bearbeiten ist. Im Jahr 2018 soll ein Städtebaulicher Wettbewerb zum Knotenpunkt und Stadteingang am Bahnhof Stadthaus stattfinden. Im selben Jahr wird das Thema in die zweite Stufe des Masterplan-Mobilitäts-Prozesses – die Entwicklung einer Radverkehrsstrategie – und in das geplante Maßnahmenprogramm „Emissionsfreie Innenstadt“ eingebracht. Die künftige Verkehrsführung rund um den S-Bahnhof erfordert umfassende Hoch- und Tiefbaumaßnahmen und bindet entsprechend viele Mittel, sodass auch Fördermechanismen der Städtebauförderung für den Stadtumbau zu beachten sind. Sowohl die komfortablere Weiterführung von Radverkehren in das Umfeld, insbesondere in Richtung City, als auch die Weiterführung des RS 1 parallel zur S-Bahn-Trasse sind gestalterisch zu lösen. Der an der Fahrradmobilität ausgerichtete Stadtumbau am S-Bahnhof Stadthaus kann als Pilotprojekt zur repräsentativen Veranschaulichung eines leistungsfähigen und ansprechend gestalteten Mobilitäts-Hubs gelten.

Fahrradaffine Vernetzung am RS 1 zwischen Dortmund und Kamen (Goudappel Coffeng, Deventer)

Das Team von *Goudappel Coffeng* arbeitet für Abschnitte des „RS 1-Innovationsbandes“ in Dortmund und Kamen vertiefend heraus, wie das dort vorhandene Potenzial für Fahrradmobilität im Alltag ausgeschöpft werden kann, indem Straßen und Wege einladende Bedingungen für Fahrten „von Tür zu Tür“ bieten. Das hierbei verfolgte Prinzip, das grundsätzlich im Gesamttraum des „Innovationsbandes“ anwendbar ist, sieht als „invite to cycle“ die Schaffung besonders einladender Bedingungen für den Radverkehr auf dem RS 1 selbst und dort vor, wo Verbindungsstrecken zu bedeutenden Zielorten und multimodalen Knoten, z.B. Hochschulstandorten oder regional bedeutenden Bahnhöfen, verlaufen. Auf den zuführenden Hauptwegen des Radverkehrs soll ein Ausbaustandard bestehen, der als „able to cycle“ die sichere Benutzung von Fahrrädern im Straßenraum zumindest ermöglicht. Insgesamt verfolgt dieser Ansatz das Ziel, den Anteil von Wegen zu minimieren, auf denen das Radfahren kaum Vergnügen bereitet und manchmal inmitten des Autoverkehrs auch riskant ist („dare to cycle“).

Für zwei Bereiche wurden die konkreten Bedingungen für eine gestufte Qualifizierung des Radwegenetzes („able to cycle“ – „invite to cycle“) untersucht; in Dortmund für beide Kategorien, weil hier die Situation eines sogenannten „Ankunftsortes“ zu beachten ist, an dem Radfahrende von auswärts in größerer Zahl auf dem RS selbst, an Bahnhöfen und anderen multimodalen Umstiegspunkten anreisen. Hier wären dementsprechend im inneren Stadtgebiet einige Straßen für das Niveau eines „invite to cycle“ zu qualifizieren. In Kamen und Dortmund geht es gleichermaßen darum, die daran anknüpfenden Sammelstraßen des Quell- und Zielverkehrs auf Wegen „von Tür zu Tür“ auf den Ausbaustandard eines „able to cycle“ zu bringen.

Wesentlich ist der Ansatz, bereits in der Fläche (also in den Wohnvierteln, sozusagen beim Start an der Haustür) die Bereitschaft von Bürgerinnen und Bürgern zu steigern, das Rad auch für längere Fahrten auf dem RS 1 zu nutzen. Hierfür sind die Anteile der individuellen Fahrstrecke zu verringern, auf denen das Radfahren kaum Vergnügen bereitet und manchmal inmitten des Autoverkehrs auch riskant ist („dare to cycle“). Lokal im Radverkehr viel genutzte Sammelstraßen zu Verbindungsknoten („Anschlussstellen“) mit dem RS 1 aber, wie im Prinzip auch das gesamte Netz regional bedeutender Radwege, sollten mit hoher Priorität für die Fahrradmobilität qualifiziert werden: durch Investitionen in die Verkehrssicherheit für Radfahrer. Derartige Fahrrad-Sammelstraßen und bereits stärker frequentierte Routen werden dann zu Reiseabschnitten, auf denen das Radfahren „von Tür zu Tür“ bereits gut und sicher möglich ist („able to cycle“). Damit der Personenkreis wächst, der auch längere, insbesondere alltägliche Wege zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad absolviert, müssen die Fahrbedingungen auf dem zentralen und längsten Reiseabschnitt sowie auf den Verbindungsstrecken zwischen Knotenpunkten des RS 1 und wichtigen, hoch frequentierten Orten dieses Pendlerverkehrs optimiert und in jeder Beziehung einladend werden („invite to cycle“). Hier geht es also nicht nur um den RS 1 selbst, der das Rückgrat einer attraktiven Fahrradmobilität auf längeren Alltagswegen darstellt, sondern auch um attraktive Zufahrten in die City-Bereiche der Großstädte, zu Campus-Standorten sowie zu Bahnhöfen und anderen Orten multimodaler Verknüpfung.

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 Gesamttraum 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.

Durch das „Innovationsband“ stehen die lokalen Projekte zueinander in Verbindung und sind zu einer gesamtregionalen Zukunftsperspektive verdichtet. So entsteht eine einvernehmliche Basis für eine gemeinsame interkommunale Entwicklungsperspektive.

Verbindlichkeit

Bereits in einer frühen Phase des Prozesses haben sich alle Partner im Rahmen eines Letter of Intent, unterzeichnet von den Beigeordneten der Kommunen, des Kreises Unna und des RVR, zur aktiven Beteiligung am Innovationsband bekannt. Im Rahmen der aktuellen Phase haben die beteiligten Hauptverwaltungsbeamten der Kommunen, des Kreises und des RVR ihre Beteiligung in einem weiteren Letter of Intent bekräftigt.

Das Innovationsband wurde zwischenzeitlich in einige politische Gremien auf der Ebene der Region und z.T. auf der Ebene der Kommune eingebracht. Entscheidungen zum Innovationsband werden ausschließlich von den jeweils zuständigen kommunalen oder regionalen Gremien getroffen.

Der Strategieprozess

Der Strategieprozess dient der gemeinsamen Zielfindung, der Erarbeitung und Diskussion von Strategien und eines Handlungsleitfadens sowie dem Diskurs über Qualitäten für den Gesamttraum und die konkreten Projekte. Dieser Prozess wird vom Arbeitskreis Innovationsband vorbereitet. Erste Arbeitsschritte sind bereits erfolgt. Ein Regionaler Fachbeirat (s.u.) soll den Strategieprozess zukünftig begleiten. Das Netzwerkmanagement liegt beim Regionalverband Ruhr.

Arbeitskreis Innovationsband

Im „Arbeitskreis Innovationsband“ arbeiten Planerinnen und Planer verschiedener Fachrichtungen aus den zehn Anrainerkommunen und dem RVR. Sie bilden die Kerngruppe im Arbeitskreis.

Ergänzt wird dieser AK durch Expertinnen und Experten aus der Wohnungswirtschaft (W.I.R.), der Wirtschaftsförderung und -forschung (wvr, IHK, IAT), der Landwirtschaft (LWK NRW), dem Verkehr. Entsprechend jeweiliger Themenstellung kommen weitere Fachleute hinzu. Die Federführung des AK liegt beim Regionalverband Ruhr.

Der Arbeitskreis arbeitet umsetzungsorientiert und hat die Aufgaben, Vorschläge für Prozess- und Organisationsstruktur, Programmatik und für Strategien zu entwickeln und Inputs für einen Diskurs

über Qualitäten/Standards zu liefern. Diese fachlichen Ergebnisse werden den kommunalen Gremien und denen des Regionalverbands Ruhr zur politischen Beratung und Entscheidung vorgelegt. Das erforderliche Netzwerkmanagement ist durch den RVR garantiert.

Regionaler Fachbeirat

Als ständiges, von den kommunalen Räten und der Verbandsversammlung zu bestellendes Gremium könnte der „Regionale Fachbeirat“ im gesamten Raum des Innovationsbandes anstehende Projekte und Konzepte in einem möglichst frühzeitigen Planungsstadium fachlich begutachten, auf ihre lokale Innovationskraft sowie ihre gesamtregionale Einbindung in das Innovationsband beurteilen und die Verwaltungen, Fachausschüsse und Räte zu diesen Projekten beraten. Der Beirat könnte sich aus unabhängigen Expertinnen und Experten aus verschiedenen Fachdisziplinen zusammensetzen und sich eng mit dem AK Innovationsband über Ziele, Strategien und Qualitäten fachlich austauschen.

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.

Für das Projekt „Innovationsband“ sind insbesondere die Arbeitskreise aus dem Prozess des Regionalen Diskurses, einem deutschlandweit beachteten regionalen Beteiligungsprozess, bedeutsam. Der „Arbeitskreis Innovationsband“ ist in diese Arbeitsstruktur integriert, um seine Ergebnisse im gesamtregionalen Kontext diskutieren, optimieren und evaluieren zu können.

Mit folgenden bestehenden Arbeitskreisen erfolgt deshalb ein enger fachlich-inhaltlicher Austausch:

Beigeordnetenkonferenz in der Metropole Ruhr

Ein regelmäßiges Treffen der Planungs-Beigeordneten aus den elf kreisfreien Städte sowie den vier Kreisen in der Metropole Ruhr ist fest etabliert. Auf dieser Ebene können im Sinne eines gesamtregionalen Lenkungskreises wichtige Arbeitsschritte und Arbeitsergebnisse vorgestellt und einer Beurteilung unterzogen werden. Die städteübergreifende strategische Steuerung des Gesamtprozesses sollte in diesem Gremium entschieden werden.

Arbeitskreis Regionaler Diskurs

Der „Arbeitskreis Regionaler Diskurs“ wurde im Rahmen der Rückübertragung der Regionalplanung auf den RVR eingerichtet. Ihm gehören Planer und Planerinnen aus den 53 Kommunen und vier Kreisen im RVR-Gebiet an sowie Vertreter und Vertreterinnen aus regional relevanten Institutionen und Verbänden. Sämtliche Planungen, Prozesse und neuen Instrumente zur Raumentwicklung, die im RVR zum Einsatz kommen (sollen), werden in diesem Arbeitskreis vorgestellt, diskutiert, optimiert und evaluiert: die Neuentwicklung von Instrumenten für den Regionalplan Ruhr wie die Flächenbedarfsberechnung, das Monitoring Daseinsvorsorge, das Flächeninformationssystem **ruhrFIS** oder die Regionalen Kooperationsstandorte, das Handlungsprogramm für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr, der Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr.

Arbeitskreis Radschnellweg Ruhr

Das Infrastrukturprojekt Radschnellweg Ruhr steht im Mittelpunkt dieses Arbeitskreises. Er setzt sich aus Vertretern und Vertreterinnen der involvierten zehn Kommunen, des Kreises Unna, des MBWSV und des RVR sowie weiterer Verbände und Institutionen zusammen, seit Mitte 2016 auch von Straßen.NRW als zuständiger Landesbehörde für Radschnellwege. Der Arbeitskreis dient als Diskussionsplattform für alle Themen rund um den RS 1 und begleitet das Projekt bei sämtlichen Projektstufen.

Arbeitskreis Regionales Radwegenetz

In diesem AK wird die Fortschreibung des im Jahre 2012 beschlossenen, 700 km langen „Regionalen Radwegenetzes“ begleitet. Mit Beteiligung der Kommunen, von EGLV und weiteren Verbänden und Institutionen wird das touristisch geprägte Netz zu einem alltagstauglichen und hierarchisch gegliederten Netz weiterentwickelt.

Arbeitsgemeinschaft Wohnungsmarkt Ruhr

An der Arbeitsgemeinschaft sind die Kommunen und Kreise sowie der RVR und die NRW.BANK beteiligt. Neben der Erstellung der Regionalen Wohnungsmarktberichte hat die Arbeitsgemeinschaft mit der „Perspektive Wohnungsmarkt Ruhr“ ein stärker strategisches und konzeptionelles Papier erarbeitet, das regional fokussierte Handlungsempfehlungen und Ansatzpunkte zur Weiterentwicklung des wohnungspolitischen und planerischen Instrumentariums enthält. Die Arbeitsgemeinschaft steht dem AK Innovationsband mit ihrer Expertise beratend zur Seite. Durch die vertiefte Ortskenntnis und das Wissen zum regionalen Wohnungsmarkt können die Chancen und Handlungserfordernisse, die der Innovationsraum bietet, identifiziert und Querbezüge zu den weiteren Entwicklungen in der Metropole Ruhr hergestellt werden. Eine Sonderauswertung zum Thema „Wohnen entlang des RS 1“ wird angestrebt, um die Lage auf diesem räumlich eingegrenzten Wohnungsmarkt herauszuarbeiten.

Beteiligungs- und Kommunikationsprozess

Am Beginn der breiten Beteiligung steht die Kommunikation zur Einbindung von Stakeholdern, Unternehmen, Institutionen, Verbänden, Vereinen etc. Ein Schlüssel zum Umbau der Stadt und Region im Sinne der Nahmobilität liegt in der Einbindung der ortsansässigen Unternehmen. Diese sollen gezielt angesprochen werden, um durch einfache Maßnahmen und Angebote die Potenziale der Nahmobilität vorzuleben. Dieses Vorgehen stellt eine frühzeitige Information und die Möglichkeit zur Beteiligung bereits im Rahmen der einführenden Veranstaltungen sicher. Die Aufgabe der Kommunikation könnte von den „Agenten vor Ort“ übernommen werden.

Die Zusammenarbeit mit zivilgesellschaftlichen Aktivitäten soll hierzu gezielt gesucht und für das Innovationsband nutzbar gemacht werden. So existiert beispielsweise auf der Plattform *Facebook* die Fanseite „Velocity Ruhr“ zum Radschnellweg Ruhr mit mehr als 3.000 eingetragenen „Followern“. Hier bestehen bereits Anknüpfungspunkte, die zu diesem Zweck ausgebaut werden können. Im Sinne einer „Beteiligung 4.0“ sollen die Möglichkeiten der Digitalen Medien für neue Beteiligungsformate und Diskussionsplattformen erprobt werden.

Die Gewichtung und die Arbeitsteilung zwischen öffentlichen und privaten Akteuren haben sich grundlegend verändert: Initiative, Mitverantwortung und Mitwirkung von Einzelpersonen und von Unternehmen sind wesentlicher Bestandteil geworden. Eine enge Verschränkung von Planung, Politik, Ökonomie und Öffentlichkeit ist somit wichtige Voraussetzung für erfolgreiche Planungen und deren Umsetzung. So dient der Beteiligungs- und Kommunikationsprozess dazu, die Idee des Innovationsbandes in die breite Öffentlichkeit und in die Fachöffentlichkeit zu tragen, relevante Akteure einzubinden und den Prozess zu verstetigen. Begleitend wirken der „AK Innovationsband“ und der „Regionale Beirat“. Darüber hinaus werden „Agenten vor Ort“ in den Gesamtprozess eingebunden; sie bündeln das lokale Wissen und pflegen den direkten Kontakt zu den Akteuren in den Stadtteilen. So wird sichergestellt, dass sowohl die regionale, die teilregionale als auch die lokale Ebene gleichermaßen berücksichtigt werden.

Der Beteiligungs- und Kommunikationsprozess zeigt Maßnahmen auf, die die Umsetzung des Innovationsbandes unterstützen könnten. Diese Bausteine müssen im Rahmen der weiteren Konkretisierung des Projektes noch intensiv mit den Verwaltungen und der Politik kommuniziert und abgestimmt werden.

Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonferenz

Wichtige Bausteine sind der Wissenstransfer und der direkte Austausch mit Experten, um neueste Informationen und aktuelle Entwicklungen in den Prozess einbeziehen zu können. Hierzu gehört die einmal jährlich stattfindende „Konferenz zur Mobilität und Stadtentwicklung“, die erstmalig im September 2017 in Kooperation mit VRR und NWL sowie mit EGLV und „Essen 2017 – Grüne Hauptstadt Europas“ ausgerichtet wird. Das Innovationsband wird fester Bestandteil dieser Konferenz sein. Während die erste Konferenz dafür genutzt werden soll, das Projekt vorzustellen, wird in den folgenden Jahren ein Austausch über den jeweiligen Planungsstand, Erfahrungen und Erkenntnisse erfolgen.

Innovationsforen

Die Innovationsforen könnten – teilregional oder in „Lebensraumeinheiten“ untergliedert – „Märkte der Möglichkeiten“ sein, auf denen sich Organisationen, Institutionen, Vereine, Unternehmen und andere Gruppierungen auszutauschen und Allianzen schmieden. Die ersten Innovationsforen könnten Kick-off-Veranstaltungen sein, in denen sich die Beteiligten über Inhalte und Ziele informieren; sie sollen zu einer kommunikativen Ideenbörse werden. Fester Bestandteil in diesen Foren könnten die Vorstellung und Diskussion der Projekte sein, die im Rahmen des „Möglichkeitmelders“ (s.u.) benannt wurden.

Agenten vor Ort

Die „Agenten vor Ort“ könnten im gesamten Innovationsraum, in jeweils sinnvollen funktionalen Abschnitten („Lebens- und Aktionsraum“) agieren. Sie sind Ansprechpartner, Kommunikator, Impulsgeber und Netzwerker vor Ort im Quartier und für die Stadtverwaltung und die Region, kommunizieren mit der lokalen Bevölkerung, betreiben Öffentlichkeitsarbeit in jeder Form. Die Agenten sind den Kommunen zugeordnet. Die Funktion des Agenten könnte – soweit vorhanden – von Quartiersmanagern übernommen oder mit diesen gemeinsam wahrgenommen werden.

Vor-Ort-Formate

Diese Formate könnten unter der Mitwirkung der „Agenten vor Ort“ durchgeführt werden. Sie ermöglichen eine breite, gendergerechte Teilhabe an der Idee des Innovationsbandes. Sie dienen

zum Austausch, Wissenstransfer in den Stadtteilen und Quartieren; vorhandene lokale Netzwerke wie z.B. AGENDA-Gruppen werden einbezogen. Hier werden gemeinsam große und kleine Ideen für das Innovationsband entwickelt.

Online-Portal „Möglichkeitmelder“

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“: lokales Wissen (z.B. über Leerstände) einzubringen und zur Verfügung zu stellen, Bedarfe (z.B. aus Schulen oder für Start-ups) zu benennen, vor Ort-Ideen zu sammeln, untereinander zu diskutieren, Experten-Planungsentwürfe zur Diskussion zu stellen und querzudenken. Dazu könnte ein Online-Portal dienen: der „Möglichkeitmelder“. Diese Plattform versteht sich zugleich als Inspirationsquelle für Akteure aus Planung und Politik und als Themenspeicher für Planungsdiskurse.

Ideen sollen Realität werden: Besonders herausragende Projektideen könnten durch ein Angebot von Beratungsgesprächen unterstützt und auf diese Weise durch Fachleute qualifiziert werden. Ausgewählte Projekte könnten durch Fürsprache bei Politik, Verwaltung, Wirtschaft etc. unterstützt werden. Ein Crowdfunding-Modul im „Möglichkeitmelder“ könnte ergänzend zum Einsatz kommen.

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“

Kostenplan

Das Zukunftskonzept ist ein dynamischer Prozess, der sich regelmäßig neuen Anforderungen stellen und justiert werden muss. An diesem Gesamtprozess werden sich die Städte vorbehaltlich der Zustimmung ihrer politischen Gremien beteiligen und den städteübergreifenden Kooperationsansatz aktiv mitgestalten. Für diesen Zweck werden sich die beteiligten Akteure auch zukünftig mit ihrem Personal einsetzen; finanzielle Beteiligungen der Kommunen sind nur sehr eingeschränkt möglich und müssen projektbezogen im Einzelfall beschlossen werden. Darüber hinaus wollen die Kooperationspartner die bestehenden Möglichkeiten zur Förderung des Projektes überprüfen und nutzen. Auch die Finanzierungsmöglichkeiten durch Private sollen ausgelotet und insbesondere bei der konkreten Projektumsetzung vor Ort genutzt werden. Die Kosten lassen sich auch durch das Nutzen vorhandener Strukturen und Veranstaltungsformate, so sich dies anbietet, reduzieren.

Zur Gewährleistung der Umsetzung von entwickelten Handlungsansätzen, zur Verstärkung des Prozesses und für eine breit angelegte Beteiligung in den Kommunen und Stadtteilen wäre jedoch auch zusätzlich gefördertes Personal wünschenswert: Hilfreich wären eine Projektstelle beim RVR sowie weitere unterstützende Personen, sogenannte „Agenten vor Ort“, die auf kommunaler Ebene angesiedelt sein könnten. Insbesondere dieser Ansatz kann nur über Landesförderung umgesetzt werden; für diese freiwillige Aufgabe werden ansonsten keine Personaleinstellungen möglich sein.

Wie im Prozess beschrieben, sollen vorhandene Großformate wie die „IGA metropole ruhr 2027“ auf der Ebene der Region genutzt werden. Hierfür können noch keine Kosten kalkuliert werden.

Nachfolgende Tabelle verdeutlicht den derzeit grob kalkulierten jährlichen Aufwand, der für die Durchführung dieses Prozesses notwendig wäre:

	Kosten in €/a
Strategieprozess	
Regionaler Fachbeirat Innovationsband (max. 10 Personen, ca. 2 Sitzungen/Jahr)	20.000
Projektstelle Innovationsband beim RVR	80.000
Strategieprozess gesamt	100.000

Beteiligungsprozess	
Konferenz zur Mobilität und Stadtentwicklung (1x Gesamttraum) ²	20.000
Innovationsforen (3x teilregional)	30.000
Vor-Ort-Formate (20x Stadtteilebene)	100.000
Agenten vor Ort (1 Person pro Kommune)	800.000
Externe Experten-Reviews	25.000
Internetplattform „Möglichkeitmelder“ (Aufbau und Pflege)	20.000
Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Print, etc.)	25.000
Beteiligungsprozess gesamt	1.020.000
Gesamtsumme	1.120.000
Projektqualifizierung³ (2 Projekte/Kommune, je 1 Neu/1 Bestand)	einmalig 200.000

¹ vgl. IT.NRW (2015): Statistische Analysen und Studien, Band 84. Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2014 bis 2040/2060

² Die Konferenz soll erstmalig in 2017 stattfinden. Eine finanzielle Beteiligung der Projektpartner EGLV, VRR und NWL sowie einmalig in diesem Jahr auch durch „Essen 2017 – Grüne Hauptstadt Europas“ ist vorgesehen. Es ist geplant, diese Konferenz als Verbundprojekt auch in den Folgejahren fortzuführen.

³ Im Rahmen der Projektqualifizierung sollen bereits begonnene oder auch neue Projektideen hinsichtlich des Ansatzes für das „Innovationsband“ qualifiziert werden. Das Ergebnis dieser Projektqualifizierung ist jeweils ein

förderfähiger Antrag. Pro Kommune wird von zwei Projekten – jeweils einmal im Bestand und im Bereich Neubau – ausgegangen.