

# Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr



## regionaler diskurs

auf dem Weg in die Zukunft der  metropoleruhr

## **Vorbemerkungen**

### **Hintergrund**

Mit der Übernahme der Regionalplanung für das Verbandsgebiet hat der RVR erstmals seit 1966 wieder die Chance einen einheitlichen Regionalplan für die Metropole Ruhr aufzustellen. Für den RVR war dies ein Anlass, einen Raum, der mehr als 35 Jahre nicht als planerische Einheit betrachtet wurde, neu zu denken und für diesen unter veränderten Akteurskonstellationen einen integrierenden Rahmen für die räumliche Entwicklung zu schaffen.

Dies geschieht nicht zuletzt vor äußerst komplexen Rahmenbedingungen, denen sich die Region heute stellen muss. Durch den demographischen Wandel verändern sich die Determinanten und Zielrichtungen der Siedlungsentwicklung, der Klimawandel stellt die Region vor neue Herausforderungen bei Klimaschutz und Klimaanpassung, der wirtschaftliche Strukturwandel schreitet stetig voran, bringt neue Raumansprüche und Nutzungsmuster hervor und lässt „gebrauchte Räume“ zurück und nicht zuletzt üben gesellschaftliche Prozesse zunehmenden Einfluss auf die Planung und die Umsetzung der räumliche Entwicklung aus.

Ein Prozess, an dessen Ende Antworten auf die komplexen Herausforderungen einer Region im Wandel stehen sollen, kann nicht ohne den Sachverstand der Akteure in den Kommunen, den Fachinstitutionen, der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft gestaltet werden. Daher hat der RVR alle relevanten Akteure eingeladen, den Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr gemeinsam zu beschreiten und den Erarbeitungsprozess zum Regionalplan Ruhr aktiv zu begleiten.

Die Verbandsversammlung, als legitimierte Klammer der Städte und Gemeinden der Metropole Ruhr, hat deshalb am 10.10.2011 einen wegweisenden Beschluss gefasst und die Erarbeitung des Regionalplans Ruhr in einen diskursiver, auf Transparenz und Kommunikation angelegten Prozess eingebettet, den Regionalen Diskurs.

Zu Beginn des Prozesses, der unter dem Motto „...auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr“ stand zunächst die Diskussion über die zentralen Herausforderungen der Regionalentwicklung im Ruhrgebiet. Diese fand im Rahmen des Regionalforums Herausforderungen im November 2011 in Oberhausen statt. Der anschließenden fachlichen Vertiefung durch elf Fachdialoge, die maßgeblich im Jahr 2012 stattfand, folgte eine Debatte über Zukunftsentwürfe für die Metropole Ruhr im Rahmen des Ideenwettbewerbes Zukunft Metropole Ruhr im Jahr 2013, der nunmehr in einer fachlichen Diskussion zur Ableitung räumlicher Perspektiven münden soll.

### **Perspektiven zur räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr**

Das hier vorliegende Papier stellt einen ersten Entwurf der RVR-Verwaltung zu Perspektiven der räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr dar. Es dient der Beschreibung und Zusammenfassung von Entwicklungsrichtungen, Qualitäten und wünschenswerten Entwicklungen für die gesamte Region. Die hier aufgezeigten Perspektiven sollen nach intensiver Diskussion zur Grundlage für die Entwicklung von Leitplanken für die Erarbeitung des neuen Regionalplans Ruhr werden und können darüber hinaus zur Ableitung von informellen Strategien, Konzepten und Projekten der Regionalentwicklung dienen.

Dabei liegt es in der Natur der Sache, dass der Fokus der Leitideen auf den die räumliche Planung berührenden Themen liegt. Demnach lassen sich die Leitideen folgenden Themen zuordnen: Siedlungsentwicklung mit den Themenbereichen Wohnen, Wirtschaft und Einzelhandel, Freiraum- und Landschaftsentwicklung, Kulturlandschaften, Klima, Erneuerbare Energien, Verkehr und Mobilität, Tourismus und Freizeit, Bildung und

Wissenschaft. In einer Präambel werden die grundsätzlichen Absichten generalisierend zusammengefasst sowie die Querschnittsthemen demografischer Wandel und Gender Mainstreaming aufgegriffen.

Der Entwurf betrachtet die Region als Ganzes mit ihren unterschiedlichen Teilräumen. Eine Konkretisierung und Ausgestaltung für die unterschiedlich begabten Teilräume der Region muss im weiteren Prozess bei der vertieften Bearbeitung der einzelnen Themen erfolgen.

Die Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr sehen sich als wichtigen Arbeitsschritt eines mehr als zweijährigen Diskussionsprozesses, der unter anderem auf der vom RVR erarbeiteten Analyse der Raum- und Siedlungsstruktur aus dem Jahr 2010 aufbaut und der mit den Diskussionen zu den zentralen Herausforderungen im Rahmen des Regionalforums Herausforderung im November 2011 in Oberhausen eine erste inhaltliche Ausrichtung auf thematische Schwerpunkte bekam. Mit den bisher vorliegenden Fachbeiträgen zum Regionalplan Ruhr und der Diskussion in den Fachdialogen, die maßgeblich im Jahr 2012 durchgeführt wurden, konnten weitere Vertiefungen und Zielrichtungen gemeinsam mit den Akteuren in der Region erarbeitet werden, die zu einer Profilierung der Leitideen beigetragen haben.

In die Erarbeitung der Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr wurden alle Referate des Hauses sowie die Tochtergesellschaften des RVR einbezogen, soweit diese einen inhaltlichen Bezug zur räumlichen Planung aufweisen. Hierbei war es von besonderer Bedeutung die Anschlussfähigkeit der aufgezeigten Leitideen zu den parallel stattfindenden fachlichen Diskursen in einzelnen, dieses Papier beeinflussenden Themenbereichen, zu gewährleisten. Hierzu zählen u.a. der Diskurs zu den Leitlinien Emscher Landschaftspark 2020+, der RVR-Strategieprozess oder der Diskurs zur Änderung des RVR-Gesetzes, die aktuell noch nicht abgeschlossen sind.

Dieses Destillat des bisherigen Arbeitsprozesses dient nunmehr zur ersten Positionsbestimmung, stellt allerdings nur eine Etappe auf dem Weg zu einer abgestimmten und gemeinsam von den Städten und Gemeinden getragenen regionalen Verständigung über die Perspektiven zur räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr dar.

### ***Struktur und Aufbau des Entwurfes***

Die Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr, die im ersten Teil des Papiers beschrieben werden, basieren auf der Status Quo Analyse, die im Anhang beigefügt ist. In die Status Quo Beschreibung, die die Frage „Wo stehen wir heute?“ beantworten soll, flossen zahlreiche, bereits durch den RVR erarbeitete und aktuell vorliegende Analysen und Konzepte ein, wie etwa die Raumanalyse, das Regionale Freiraumkonzept, der Wirtschaftsbericht Ruhr, der Bildungsbericht Ruhr, etc., aber auch Papiere, die im Rahmen verschiedener Kooperationen in der Region entstanden sind, wie etwa das Memorandum zur Bewerbung als grüne Hauptstadt Europas. Von besonderer Bedeutung waren hierfür auch die Erkenntnisse aus den Fachdialogen sowie die Situationsanalysen der vorliegenden Fachbeiträge.

Hierauf bauen die formulierten Perspektiven auf. Diese sollen die Frage beantwortet, wonach sich die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr ausrichten soll und welche Richtungen eingeschlagen werden sollen. Demnach stellt sich hier die Frage nachdem was die Region erreichen will oder soll.

Die im Entwurf der Leitideen eingennommene Perspektive ist die der Region, die durch die Verbandversammlung als legitime Klammer der Region und als Sachwalter der regionalen Interessen und gemeinsamen Güter repräsentiert wird.

### **Weitere Schritte**

Der vorgelegte Arbeitsentwurf stellt das Destillat des bisherigen Arbeitsprozesses dar und dient demnach zur ersten Positionsbestimmung. Er stellt eine Etappe auf dem Weg zu einer abgestimmten und gemeinsam von den Städten und Gemeinden getragenen regionalen Verständigung über die Perspektiven zur räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr dar.

Der Entwurf wurde auf einer Sondersitzung aller Ausschüsse des Regionalverbands Ruhr am 05.11.2013 sehr intensiv diskutiert und soll in der Verbandsversammlung am 13. Dezember 2013 beraten werden, damit er als Diskussionsgrundlage für das Regionalforum Zukunft im ersten Quartal 2014 – eine fachöffentliche Veranstaltung mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Region – dienen kann.

Erst danach kann die Ableitung konkreter Handlungsempfehlungen und Instrumente für die Regionalentwicklung sowie von Zielen und Grundsätzen für den Regionalplan Ruhr erfolgen, die den aufgezeigten Perspektiven zur räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr verpflichtet sind.

# Perspektiven

---

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45

## PRÄAMBEL

Wir wollen...

- eine europäische Metropole werden.
- die Metropole Ruhr mit europäischen Metropolen und Ballungsräumen sowie mit den Einrichtungen der EU vernetzen und die Kooperation weiterentwickeln.
- die Wirtschaftskraft der Metropole Ruhr stärken und bisherige zukunftsfähige Wirtschaftsschwerpunkte weiterentwickeln.
- die Arbeitsplätze und Wertschöpfungsketten in der Region langfristig sichern und ausbauen.
- die Metropole Ruhr zu einer internationalen Marke entwickeln, im internationalen Metropolenwettbewerb attraktiv und unverwechselbar aufstellen und Alleinstellungsmerkmale für das Metropolenmarketing liefern.
- die Polyzentralität der Metropole Ruhr als besondere Qualität der Region sichern, umweltgerechte Mobilität und Lebensqualität stärken und für eine lebenswerte Umweltqualität und Gestaltung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandorten nutzen.
- Perspektiven für die unterschiedlich begabten Räume entwickeln und deren Potenziale aktivieren.
- die Auswirkungen des demografischen Wandels aktiv gestalten und die damit verbundenen Chancen („bunter, weniger, älter“) wahrnehmen.
- die Region zu einer Metropole der vernetzten Mobilität nach innen und außen weiterentwickeln.
- eine metropolenadäquate Mobilität im EU-Raum sicherstellen.
- uns den sich aus den sozialen Ungleichheiten ergebenden Herausforderungen stellen.
- eine Modellregion für zukunftsorientierten sozialverträglichen Umbau sein, die die Baukultur und Freiraumgestaltung aktiv fördert.
- Angebote an Wohnformen bereitstellen, die die Vielfaltigkeit der Lebensphasen und Lebensmodelle unterstützen
- die Funktionsfähigkeit der Innenstädte und Quartiere, insbesondere der benachteiligten Quartiere stärken.
- den unversiegelten Raum / Freiraum in der Region nachhaltig schützen, den Emscher Landschaftspark als zentraler Ost-West-Grünzug weiterentwickeln und Bewegungsräume (Sport) sichern und schaffen.
- die Perspektive für die vorhandene Landwirtschaft sichern und eine dezentrale Nahversorgung/ Produktion entwickeln.
- das industriekulturelle Erbe als Alleinstellungsmerkmal und als Ausdruck der nationalen Bedeutung bewahren, weiterentwickeln und in Wert setzen.
- Umweltprobleme angehen, die Umweltqualität verbessern, natürliche Ressourcen schützen und deren Ausbeutung raum- und umweltverträglich organisieren.
- in der Metropole Ruhr zum Erfolg der europäischen, bundes- und landespolitischen Klimaschutzziele durch engagierte Projekte beitragen, die Umweltqualität verbessern und natürliche Ressourcen schützen.
- uns in Richtung einer CO<sub>2</sub>-neutralen Metropole Ruhr entwickeln und uns den Herausforderungen des Klimawandels stellen.

- 46 • die Metropole Ruhr als Bildungs- und Wissenschaftsregion weiterentwickeln und  
47 deren Zukunftspotenziale ausschöpfen.
- 48 • die Metropole Ruhr geschlechtergerecht, barrierefrei, inklusiv und alle Lebensphasen  
49 berücksichtigend weiterentwickeln.
- 50 • eine geschlechtergerechte Sprache praktizieren.
- 51 • unsere Stärken bündeln und interkommunale Kooperationen, die sich auf alle für eine  
52 zukunftsfähige Region relevanten Themenbereiche erstrecken, aufbauen, pflegen  
53 und fördern.
- 54 • Netzwerke aufbauen sowie die interne Vernetzung und die Kooperationsbereitschaft  
55 pflegen und fördern.
- 56 • eine Region der interkulturellen Vielfalt sein, die eine ausgeprägte Willkommens-  
57 Kultur pflegt.
- 58 • eine transparente, offene, kommunikationsorientierte, selbstreflektierende und  
59 innovative Region sein.
- 60 • Partizipation und Mitwirkungsebenen für die Zivilgesellschaft fördern und ausbauen.

## 61 **WOHNEN**

### 62 ***Regional abgestimmte, bedarfsgerechte und flächensparende Bereitstellung von*** 63 ***Wohnbauflächen***

64 Wir wollen...

- 65 • in allen Städten und Gemeinden des Verbandsgebietes eine am Bedarf orientierte  
66 Ausstattung mit Wohnbauflächen ermöglichen.
- 67 • die Bereitstellung eines Baulandangebotes in der Region unterstützen, das den  
68 vielfältigen Nachfragewünschen und Nachfragegruppen gerecht wird.
- 69 • expansiven Wohnbaulandstrategien, die störend auf die Funktionsfähigkeit der  
70 teilregionalen Wohnungsmärkte wirken, entgegenzutreten.
- 71 • dass Flächenkreislaufwirtschaft und Innenentwicklung unter Berücksichtigung  
72 klimagerechter Anpassungsmaßnahmen Vorrang vor der Neuinanspruchnahme von  
73 Freiraum haben.
- 74 • vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und dem daraus resultierenden  
75 rückläufigen Bedarf, gemeinsam Handlungsspielräume neu bewerten.
- 76 • langfristige Leerstände im Wohnungsbau entgegenwirken und Lösungsstrategien  
77 aktiv unterstützen.
- 78 • eine Zunahme disperser Siedlungsstrukturen und Landschaftszerschneidung  
79 vermeiden.
- 80 • die Freiräume als gliederndes Gerüst der Siedlungsstruktur nutzen.

### 81 ***Qualität vor Quantität***

82 Wir wollen...

- 83 • gezielte Investitionen in Neubau und die behutsame Entwicklung von  
84 Wohnbauflächen an integrierten Standorten. Dies soll dazu beitragen z.B.  
85 städtebauliche Defizite abzubauen, Innenentwicklungspotenziale zu erschließen, um  
86 vorhandene Infrastrukturen zu stützen und die energetische Erneuerung im Sinne des  
87 Klimawandels zu unterstützen.
- 88 • gute Architektur und einen qualitätsvollen Städtebau im Bestand und im Neubau.
- 89 • auf eine gendergerechte und barrierefreie Siedlungsentwicklung achten und damit  
90 einen Beitrag zur Wertstabilität der getätigten Investitionen leisten.

- 91 • baukulturell wichtige Zeugnisse, insbesondere solche die unter Denkmalschutz  
92 stehen, sichern und entwickeln. Eine Herausforderung könnte in den nächsten Jahren  
93 auch darin liegen, örtlich einen geordneten Rückbau zu steuern. Hierfür gilt es  
94 geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen und Instrumente zu entwickeln.

### 95 **Gleiche Ausgangsbedingungen und Chancen für alle**

96 Wir wollen...

- 97 • neue Wohnstandorte im Sinne der Chancengleichheit und des Gender  
98 Mainstreamings weiter entwickeln. Die bestehenden Siedlungsbereiche sollen  
99 entsprechend optimiert werden. Die funktionale Nutzungsmischung soll auch im  
100 Sinne der Erfüllung des Ziels der Chancengleichheit und des Gender Mainstreams  
101 sowie des Disability Mainstreams vorangetrieben werden.
- 102 • sozialgerechten und bezahlbaren Wohnraum für alle Lebensformen, dies ist  
103 insbesondere in von Armut betroffenen Stadtteilen bedeutend.

### 104 **Stärkung und qualitative Verbesserung der Quartiere**

105 Wir wollen...

- 106 • den Fokus auf die Bestandsentwicklung legen.
- 107 • Strategien zur Qualitätsverbesserung insbesondere von Siedlungen der 1950er bis  
108 1970er Jahre sowie von weiteren Quartieren mit einem besonderen  
109 Modernisierungsbedarf unterstützen.
- 110 • Investitionen in den Bestand durch geeignete Instrumente fördern.
- 111 • eine hohe Wohnqualität in den Quartieren anstreben, die durch Vernetzung mit  
112 fußläufig erreichbaren Freiräumen und Freizeitangeboten erreicht werden soll. Die  
113 Sicherstellung der Durchlüftung sichert auch die Resilienz der vorhandenen  
114 Siedlungsstrukturen im Klimawandel.

### 115 **Zentrenstrukturen sichern und als Rückgrat der Siedlungsentwicklung stärken**

116 Wir wollen...

- 117 • die vorhandene leistungsfähige gestufte Zentrenstruktur innerhalb der Siedlungen  
118 sichern und weiterentwickeln. Neben den zentralen Orten gehören dazu auch  
119 Stadtteilzentren und Nahversorgungszentren.

### 120 **Vorhandene Infrastrukturen erhalten und deren Auslastung nachhaltig sichern**

121 Wir wollen...

- 122 • die Siedlungsentwicklung auf bestehende Infrastrukturen ausrichten und zu deren  
123 Sicherung beitragen.
- 124 • eine wohnungsnaher Versorgung und barrierefreie Erreichbarkeit auch von  
125 Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen als Standard.

### 126 **Rahmenbedingungen durch und in Kooperation verbessern**

127 Wir wollen...

- 128 • die Entwicklung des Wohnstandortes Metropole Ruhr im Zusammenspiel aller  
129 relevanten Akteure verfolgen. Kooperative Lösungsfindung und interkommunale  
130 Handlungsansätze sollen gefördert werden.

## 131 **EINZELHANDEL**

### 132 **Leistungsfähige und raumordnerisch verträgliche Einzelhandelsstruktur**

133 Wir wollen...

- 134 • eine Einzelhandelsstruktur sichern und ermöglichen, die der  
135 Bevölkerungsentwicklung angemessen und an die vorhandene Siedlungsstruktur  
136 angepasst ist.

- 137 • die Innenstädte, Stadtteilzentren und Nahversorgungszentren stärken und  
138 weiterentwickeln. Diese bilden das Grundgerüst einer leistungsfähigen, gestuften  
139 Versorgungsinfrastruktur. Insbesondere Innenstädte und Stadtteilzentren spielen als  
140 zentrale Identifikationsräume der Bevölkerung eine wichtige Rolle.
- 141 • die durch den Landesentwicklungsplan NRW vorgegebene zentralörtliche Gliederung  
142 aus Ober-, Mittel- und Unterzentren konkretisieren und ergänzen.

### 143 **Erreichbarkeit garantieren, Verkehr reduzieren und Infrastrukturen optimal nutzen**

144 Wir wollen...

- 145 • eine fußläufig und barrierefrei erreichbare Nahversorgung sichern.
- 146 • Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten in den zentralen  
147 Versorgungsbereichen bündeln bzw. konzentrieren.
- 148 • Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten an integrierten,  
149 mit dem ÖPNV gut erreichbaren Standorten zusammenführen.
- 150 • durch die Konzentration an geeigneten Standorten einen möglichst geringen  
151 Verkehrsaufwand und eine bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur  
152 gewährleisten.

### 153 **Gewerbliche und industrielle Siedlungsbereiche für Emittenten sichern**

154 Wir wollen...

- 155 • gewerbliche und industrielle Siedlungsbereiche vor der Inanspruchnahme durch den  
156 Handel schützen.
- 157 • regional und städtebaulich nicht verträgliche Fehlentwicklungen vermeiden.

### 158 **Regionale Einzelhandelskonzepte**

159 Wir wollen...

- 160 • die Einrichtung und die Organisation regionaler Einzelhandelskonzepte unterstützen  
161 und die regionale Abstimmung fördern.
- 162 • Instrumente für eine größere Verbindlichkeit bzw. Sanktionsmöglichkeiten der  
163 regionalen Einzelhandelskonzepte definieren bzw. entwickeln.

## 164 **WIRTSCHAFT**

### 165 **Entwicklung einer stabilen Wirtschaftsstruktur, die krisenfest, innovativ und 166 nachhaltig die wirtschaftliche Prosperität der Region sicherstellt**

167 Wir wollen...

- 168 • eine differenzierte Branchenstruktur anstreben, die durch die Vielfältigkeit und  
169 Verzahnung von Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen ein stabiles Fundament für  
170 die wirtschaftliche Zukunft der Region bildet und deren Wettbewerbsfähigkeit im  
171 europäischen und globalen Wettbewerb langfristig sicherstellt.
- 172 • die in der Region vorhandenen Arbeitsplätze sichern und zukunftsfähig ausbauen
- 173 • dass sich die Metropole Ruhr weiterhin auch zu einer gewerblich-industriellen  
174 Wirtschaftsentwicklung bekennt. Nur so können wichtige Synergien zwischen dem  
175 produzierenden Gewerbe und den unternehmensnahen Dienstleistungen  
176 gewährleistet werden und damit langfristige Entwicklungsimpulse ausgelöst werden.
- 177 • als kreativer Bildungs- und Wissenschaftsstandort, die Herausbildung von qualitativen  
178 Dienstleistungen unterstützen.
- 179 • die Landwirtschaft und die mit ihr in Wertschöpfungsketten eng verflochtenen  
180 Wirtschaftsbereiche als wichtige Bestandteile der regionalen Wirtschaftsstruktur  
181 dauerhaft sichern.



- 182 • die Wertschöpfungspotenziale, die sich aus der zentralen Lage der Region am  
183 Knotenpunkt wichtiger europäischer Wirtschaftskorridore ergeben nutzen.
- 184 • nachhaltige Entwicklung in Gang setzen und die Entstehung von dauerhaften und  
185 resilienten Strukturen unterstützen.

### 186 **Wirtschaftlicher Entwicklung auch in Zukunft bedarfsgerecht Raum geben**

187 Wir wollen...

- 188 • für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes eine am Bedarf orientierte  
189 Ausstattung an Gewerbe- und Industrieflächen frühzeitig und in allen Teilräumen  
190 sicherstellen.
- 191 • den Flächenbedarf vorrangig auf vorgenutzte Räume lenken und das  
192 Brachflächenrecycling auf hohem Niveau beibehalten. So können die vorhandenen  
193 Infrastrukturen optimal ausgenutzt werden.
- 194 • die vollständige Ausnutzung des Instrumentariums zum Restriktionsabbau. Dies stellt  
195 einen Beitrag zur Erreichung einer flächensparenden Entwicklung dar.
- 196 • künftige Gewerbe- und Siedlungsflächen an vorhandener Infrastruktur ausrichten. Ein  
197 Anschluss an den ÖPNV ist sicherzustellen.
- 198 • die langfristige Entwicklungsfähigkeit der Standorte durch die Vermeidung von  
199 Nutzungskonkurrenzen sichern.

### 200 **Bestehende Gewerbe- und Industriestandorte zukunftssicher machen**

201 Wir wollen...

- 202 • die Sicherung des gewerblich-industriellen Bestandes als wichtigen Baustein zum  
203 Erhalt der Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsraumes unterstützen. Vorhandene  
204 Betriebsstandorte sind zu sichern und betriebliche Erweiterungen sind zu  
205 ermöglichen. Dort wo es sinnvoll und möglich erscheint, sollte eine maßvolle innere  
206 Verdichtung der bestehenden Gewerbeflächen erfolgen.
- 207 • Nutzungsmischung ermöglichen.
- 208 • lokale Ökonomien als wichtige Säulen der Wirtschaftsstruktur in ihrer Entwicklung  
209 unterstützen.

### 210 **Rahmenbedingungen verbessern**

211 Wir wollen...

- 212 • eine stärkere Vernetzung von Strukturpolitik und -planung anstreben und  
213 Anreizsysteme optimieren.
- 214 • Innovationen fördern und das in der Region vorhandene Know-How in Wissenschaft  
215 und Unternehmen bestmöglich ausnutzen.
- 216 • Rahmenbedingungen schaffen, die Unternehmensgründungen fördern.

### 217 **Kooperation und regionale Arbeitsteilung unterstützen**

218 Wir wollen...

- 219 • Interkommunale Entwicklungen fördern sowie regionale und teilregionale  
220 Gewerbeflächenkonzepte unterstützen. Wettbewerbsfähige Standorte sollen  
221 gemeinsam entwickelt werden. Dies betrifft auch regional bedeutsame Standorte für  
222 Großansiedlungen.
- 223 • die Zusammenarbeit der Institutionen, Verbände und Verwaltungen optimieren.

### 224 **Chancengleichheit von Anfang an**

225 Wir wollen...

- 226 • die Entwicklung neuer Standorte von Beginn an aus der Perspektive der  
227 gesellschaftlichen Chancengleichheit, der Inklusion sowie des Gender und Diversity

- 228 Mainstreamings betrachten. So soll sichergestellt werden, dass Planungen, die  
229 diesen Leitbildern entgegenstehen, frühzeitig optimiert werden können.
- 230 • Von besonderer Bedeutung für das Ermöglichen von Chancengleichheit sollten die  
231 Sicherung und der Ausbau der wohnortnahen Versorgung und eine Flächenpolitik  
232 sein, die sich dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ verpflichtet.

## 233 MOBILITÄT

### 234 **Metropole der vernetzten Wege und der innovativen Mobilität**

235 Wir wollen...

- 236 • die mobilste Region in Europa werden.
- 237 • die Metropole Ruhr mit ihrer polyzentrischen Struktur zu einer „Metropole der  
238 vernetzten Mobilität“ entwickeln.
- 239 • ein leistungsfähiges, sozial- und umweltverträgliches Verkehrssystem, das auf der  
240 optimalen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und -netze wie Schiene,  
241 Wasserstraße, Straße und Radwege basiert und in die europäischen Verkehrsnetze  
242 integriert ist.
- 243 • einen starken Wohn- und Wirtschaftsstandort Ruhr, der durch die integrierte  
244 Vernetzung aller Verkehrsträger langfristig gestärkt werden soll und damit einen  
245 Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung leistet.
- 246 • Mobilitäts-Hubs für die Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern fördern.
- 247 • alternative Formen der individuellen Mobilität fördern.
- 248 • die Elektromobilität in allen Bereichen fördern und die Einrichtung von öffentlichen  
249 Ladestationen unterstützen.

### 250 **Verbesserung der ÖPNV-Qualität**

251 Wir wollen...

- 252 • unter dem Aspekt der Chancengleichheit eine hohe Alltagsmobilität sicherstellen.
- 253 • in der Metropole Ruhr eine adäquate Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen,  
254 Arbeitsplätzen, Freizeit- und Erholungseinrichtungen etc. mit öffentlichen  
255 Verkehrsmitteln gewährleisten.
- 256 • das 10/10/30/60-Modell an mindestens 22 Stunden des Tages anstreben, d. h.  
257 - der Fußweg zur nächsten Haltestelle soll maximal zehn  
258 Minuten betragen,  
259 - der 10-Minuten-Takt stellt den Mindeststandard der ÖPNV-  
260 Bedienung in der Region dar,  
261 - das nächste Oberzentrum ist in maximal 30 Minuten  
262 erreichbar  
263 - in max. 60 Minuten kann die Region durchquert werden  
264 - in max. 60 Minuten können bedeutende öffentliche Einrichtungen (z. B.  
265 Universitäten, Hochschulen etc.) erreicht werden.
- 266 • eine ganzheitliche Verbesserung der Qualität des ÖPNV durch einheitliche System-  
267 und Qualitätsstandards.
- 268 • den Kunden einen leichten Zugang zum Nahverkehrssystem ermöglichen.
- 269 • moderne Verkehrsstationen mit barrierefreiem Zugang.
- 270 • im Dialog mit den zuständigen Aufgabenträgern integrierte Tarif- und  
271 Fahrplanangebote mit einer guten Verknüpfung innerhalb des Systems ÖPNV  
272 entwickeln.
- 273 • eine einheitliche ÖPNV-Qualität in der Metropole Ruhr, die sich in einem einheitlichen  
274 Corporate Design und einer einheitlichen Marketingstrategie für den ÖPNV  
275 widerspiegeln soll.

276 **Rad- und fußgängerfreundlichste Region Europas**

277 Wir wollen...

- 278 • die rad- und fußgängerfreundlichste Region Europas werden und dazu das regionale
- 279 Radverkehrssystem gemeinsam mit der Region weiterentwickeln.
- 280 • die Chancen, die sich aus der E-Mobilität ergeben, nutzen.
- 281 • Radschnellwege als Rückgrat der Alltagsmobilität planen und bauen.
- 282 • den Radverkehr als bedeutenden Zukunftsfaktor für die lokale und die regionale
- 283 Mobilität auch durch die Verknüpfung mit den kommunalen Netzen fördern.
- 284 • Radwegestrassen von regionaler Bedeutung hervorheben.
- 285 • dass Radfahren in Zukunft bedeutet: Bequem, schnell und sicher durch Stadt und
- 286 Region gelangen.

287 **Instandhaltung der Schieneninfrastruktur auf hohem Niveau**

288 Wir wollen...

- 289 • die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur auf hohem Niveau und die
- 290 kapazitätsseitige Optimierung, um den wachsenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung
- 291 zu tragen.
- 292 • insbesondere die Beseitigung von Engpässen aber auch die Ertüchtigung des Netzes
- 293 zur Kapazitätserhöhung durch Beschleunigung und moderne Sicherungstechnik.
- 294 • den Ausbau des Schienennetzes vorantreiben.
- 295 • eine Beschleunigung des Schienenverkehrs erreichen (Güter- und Personenverkehr
- 296 voneinander trennen).
- 297 • vorhandene brachliegende Schienentrassen sichern um bei Bedarf eine
- 298 Reaktivierung zu ermöglichen.

299 **Bedarfsgerechte Entwicklung des Straßennetzes**

300 Wir wollen...

- 301 • die vorhandene Straßeninfrastruktur erhalten und für ihren Ausbau eintreten.
- 302 • die Leichtigkeit des Straßenverkehrs fördern.
- 303 • auf den Fernstraßen im Ballungskern eine Verstetigung des Verkehrs durch
- 304 Trennung von Stadt- und Transitverkehren unterstützen.

305 **Leistungsfähiger Gütertransport und Logistik**

306 Wir wollen...

- 307 • künftige Gewerbe- und Siedlungsflächen an vorhandener Infrastruktur ausrichten.
- 308 Hierbei sind die Vorteile des ÖPNV zu nutzen.
- 309 • beim eventuell erforderlichen Neubau von Verkehrswegen die Belange des
- 310 Siedlungs- und Freiraumes berücksichtigen.
- 311 • einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Gütertransport in der Metropole Ruhr
- 312 sicherstellen, der vorrangig auf Schiene und Wasserstraße stattfindet.
- 313 • GVZ- und KLV-Terminal-Standorte weiter entwickeln, um den bi- und trimodalen
- 314 Gütertransport zu stärken.
- 315 • bei der Last-Mile-Logistik den Einsatz emissionsarmer Verkehrsmittel (z. B.
- 316 Elektromobilität) anstreben.
- 317 • durch Kooperation der Anbieter in den Segmenten Last-Mile-Logistik, Foodlogistik
- 318 und Kurier-Express-Paketdienst (KEP) Transporte bündeln und das
- 319 Verkehrsaufkommen reduzieren. Hierzu sind intelligente City-Logistik-Konzepte zu
- 320 entwickeln.

- 321 • die Wasserstraßen an die Ansprüche moderner Binnenschifffahrt anpassen, um der  
322 zunehmenden Bedeutung des Gütertransportes mit Binnenschiffen gerecht zu  
323 werden.
- 324 • die landesbedeutsamen Häfen als multimodale Logistikhubs / Güterverkehrszentren  
325 weiter entwickeln.
- 326 • die Wasserstraßen und mit ihnen in funktionalem Zusammenhang stehende Flächen  
327 so entwickeln, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen im multimodalen  
328 Güterverkehr (Wasser, Schiene, Straße) angemessen erfüllen können.
- 329 • die Potenziale des dichten Wasserstraßennetzes in der Metropole Ruhr auch im  
330 Personenverkehr nutzen,
- 331 • insbesondere die Kanäle mit begleitenden Uferradwegen ausstatten, um die  
332 Freizeitattraktivität an den Wasserstraßen zu steigern und dadurch auch einen  
333 bedeutenden Beitrag zur Entwicklung des regionalen Radwegenetzes leisten zu  
334 können.

### 335 **Bedarfsgerechte Entwicklung des Luftverkehrs**

336 Wir wollen

- 337 • die bedarfsgerechte Entwicklung des regional bedeutsamen Flughafens Dortmund.

### 338 **Unsere Vision: Ein Modal Split von 25% für alle Verkehrsträger**

339 Wir wollen

- 340 • dass der Anteil des MIV, des ÖV, des Radverkehrs und der Fußwege am  
341 Gesamtverkehrsaufkommen jeweils 25% beträgt.
- 342 • für die Zukunft eine integrierte, regionale Mobilitätsentwicklung und  
343 Verkehrsinformation sowie die Kooperation aller Beteiligten (z. B. Kommunen,  
344 Aufgabenträger des SPNV, Straßen NRW, Land NRW, Bund) anstreben.

### 345 **Leitungsinfrastruktur**

346 Wir wollen

- 347 • künftige Leitungsprojekte vorrangig mit vorhandenen Leitungs- und  
348 Infrastrukturbändern bündeln.
- 349 • die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und die Zerschneidung von  
350 Landschaftsräumen durch neue Leitungsprojekte beschränken.
- 351 • Mensch und Natur vor schädlichen Einflüssen durch die Einhaltung ausreichender  
352 Abstände bei Neuplanungen von Leitungsprojekten schützen.
- 353 • dass, als Beitrag zum Klimaschutz, das Netz an Nah- und Fernwärmeleitungen  
354 bedarfsgerecht ausgebaut wird.
- 355 • das die dezentrale Energieproduktion gefördert wird, da so weniger  
356 Neubaumaßnahmen an der Leitungsinfrastruktur erforderlich sind.
- 357 • das Leitungstrassen auch für die Einrichtung von Radwegeinfrastruktur genutzt  
358 werden können.
- 359 • Hoch- und Höchstspannungsleitungen auf neuen Trassen soweit technisch möglich  
360 und wirtschaftlich vertretbar unterirdisch führen.
- 361 • im Rahmen des Ausbaus des transeuropäischen Stromverbundnetzes sicherstellen,  
362 dass die Raumverträglichkeit der geplanten Trassen gewährleistet wird.

## 363 **FREIRAUM- UND LANDSCHAFTSENTWICKLUNG**

### 364 **Freiraum sichern und weiterentwickeln**

365 Wir wollen...

- 366 • den Freiraum nachhaltig sichern und weiterentwickeln. Im Fokus steht hierbei seine  
367 Leistungsfähigkeit und das natürliche Regenerationsvermögen als Lebensraum für  
368 Flora und Fauna, als Wasserreservoir, als klimatischer Ausgleichsraum, zum Schutz

369 des Bodens sowie als wertvoller Erholungsraum. Konflikte zwischen den  
370 unterschiedlichen Freiraumfunktionen und –nutzungen sind zu beachten und zu  
371 lösen.

- 372 • die Leistungsfähigkeit des Freiraums als landwirtschaftliche Produktionsfläche für  
373 Nahrungsmittel erhalten und fördern. Hierbei steht insbesondere die Vermeidung der  
374 Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen im Fokus. Die regionale  
375 Vermarktung soll unterstützt werden.
- 376 • die Waldflächen erhalten und in den waldarmen Gebieten möglichst vermehren.

### 377 **Typische und identitätsstiftende Landschaften sichern**

378 Wir wollen...

- 379 • die regionstypische Eigenart der unterschiedlichen Landschaftsräume wie z.B. die  
380 Auenlandschaft des Niederrheins, die Waldgebiete der Haard und Hohen Mark, die  
381 vorwiegend agrarisch geprägte Hellwegbörde, die Industrienatur auf den ehemaligen  
382 Montanflächen erhalten und weiterentwickeln. Der Erlebniswert für die Erholung ist  
383 hierbei unter Beachtung der Ziele für den Arten- und Biotopschutz von besonderer  
384 Bedeutung.
- 385 • lärmarme Räume, sowie die großen unzerschnittenen Landschaftsräume erhalten  
386 und vor weiteren Zerschneidungen schützen.

### 387 **Freiraumsystem erhalten und weiter entwickeln**

388 Wir wollen...

- 389 • mit der Entwicklung eines durchgängigen, abgestuften Biotopverbundsystems den  
390 Aufbau des landesweiten Biotopverbundes mit den Natura2000-Gebieten (FFH-  
391 Gebiete und Vogelschutzgebiete) in der Region unterstützen.
- 392 • die wertvollen und regional bedeutsamen Funktionsräume für den Arten- und  
393 Biotopschutz sichern und weiterentwickeln. Gleichzeitig wird über die Sicherung von  
394 Flächen im Biotopverbundsystem die Funktionsfähigkeit der Böden, des  
395 Wasserhaushaltes und des Klimas unterstützt.
- 396 • ein ganz besonderes Augenmerk auf die Herstellung eines durchgängigen  
397 Freiraumsystems im gesamten Verbandsgebiet legen. Zentrale Elemente sind hierbei  
398 im Verdichtungsgebiet die regionalen Grünzüge, die in Verbindung mit den örtlichen  
399 Grünverbindungen die Vernetzung der landschaftsbezogenen Freiräume am  
400 Siedlungsrand bis in die Wohngebiete hinein herstellen. Weiterentwickelt werden soll  
401 das System der regionalen Grünzüge um den Ost-West-Grünzug in der Mitte der  
402 Metropole, dessen Vision im Zusammenhang mit dem Emscher Landschaftspark  
403 entstanden ist.
- 404 • Engstellen und Unterbrechungen in den Regionalen Grünzügen, soweit möglich,  
405 beseitigen und die „Stadtlandschaft“ im Sinne einer Freiraumnutzung qualifizieren (z.  
406 B. Nutzung von Brachflächen, Stadtumbau).
- 407 • Rad- und Wanderwege in das Grünzugsystem und die landschaftsbezogenen  
408 Freiräume einbetten. Im Idealfall wird so von jedem Wohngebiet aus der Zugang zum  
409 Freiraumsystem hergestellt und damit die Feierabend- und Wochenenderholung  
410 ermöglicht, ohne lange Anfahrtswege mit dem PKW oder ÖPNV.
- 411 • die siedlungsnahen und innerstädtischen Freiräume für die Erholungseignung weiter  
412 verbessern. Diese sollen für alle Bevölkerungsgruppen multifunktional nutzbar sein,  
413 unter Beachtung des Gender- und Disability Mainstreams differenziert entwickelt  
414 werden und gut erreichbar sein.
- 415 • das Freiraumnetz im Verdichtungsraum erhalten und auch weiter entwickeln. Dabei  
416 sind die unterschiedlichen Freiraumfunktionen und -nutzungen verträglich zu  
417 integrieren. Eine zentrale Rolle kommt dabei dem Emscher Landschaftspark zu.  
418 Dieses große regionale Kooperationsprojekt soll fortgeführt und weitere Maßnahmen  
419 sollen geplant und realisiert werden..

- 420 • Rad- und Wanderwege in das Grünsystem einbetten. Im Idealfall wird so von jedem  
421 Wohngebiet aus der Zugang zum Freiraumsystem hergestellt und damit die  
422 Feierabend- und Wochenenderholung ermöglicht, ohne lange Anfahrtswege mit dem  
423 PKW oder ÖPNV.

#### 424 **Beeinträchtigte Räume wiederherstellen**

425 Wir wollen...

- 426 • beeinträchtigte Räume soweit erforderlich, angemessen und möglichst in ihrer  
427 Funktionsfähigkeit für Böden, Wasserhaushalt, Klima, Tier- und Pflanzenarten sowie  
428 als Lebensgrundlage für den Menschen wieder herstellen.

#### 429 **Freiräume erhalten**

430 Wir wollen...

- 431 • die Leistungsfähigkeit der Freiflächen für die Produktion von Nahrungsmitteln  
432 erhalten und fördern. Hierbei steht insbesondere die Vermeidung der  
433 Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen im Fokus. Die regionale  
434 Vermarktung soll unterstützt werden.
- 435 • die Freiflächen für die Erholung sichern und entwickeln.
- 436 • die Waldflächen erhalten und möglichst vermehren.

#### 437 **Rohstoffversorgung im Einklang mit Natur und Mensch nachhaltig sicherstellen**

438 Wir wollen...

- 439 • unter Berücksichtigung der in der Metropole Ruhr vorkommenden  
440 standortgebundenen Bodenschätze im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung  
441 einen sozialverträglichen und umweltschonenden Rohstoffabbau sichern.
- 442 • eine flächensparende und vollständige Gewinnung von oberflächennahen Rohstoffen  
443 unter Anwendung eines kontinuierlichen Monitorings vor der Festlegung neuer  
444 Standorte fördern.
- 445 • Rekultivierungen und Nachfolgenutzungen, die naturschutz-, erholungs-, sport- oder  
446 freizeitorientierte Nutzungen umfassen können, im Sinne einer größtmöglichen  
447 Verträglichkeit mit anderen Raumnutzungen entwickeln und sichern, um die  
448 Belastungen der vom Rohstoffabbau besonders betroffenen Teilräume abzumildern.

### 449 **KULTURLANDSCHAFTEN**

#### 450 **Kulturelles Erbe erhalten**

451 Wir wollen...

- 452 • die Vielfalt der Kulturlandschaften und das kulturelle Erbe im ländlichen wie auch im  
453 städtischen Bereich als Beitrag zur Nachhaltigkeit und zur regionalen Identität  
454 gestalten und weiterentwickeln. Industriekulturell bedeutsame Strukturen sollen als  
455 Alleinstellungsmerkmal über die Region hinaus bei der weiteren Nutzungsentwicklung  
456 gesichert werden.
- 457 • das Unverwechselbare der Landschaften mit ihren typischen Strukturen und  
458 kulturhistorischen Bezügen erhalten.
- 459 • bei der Siedlungsentwicklung die Struktur und das Erscheinungsbild historischer  
460 Stadt- und Ortskerne wahren.
- 461 • die wertgebenden Merkmale und die Eigenart charakterisierenden Bestandteile  
462 definierter Kulturlandschaftsbereiche erhalten und behutsam weiterentwickeln.
- 463

464 **Kulturlandschaft erfahrbar machen**

465 Wir wollen...

- 466 • Kulturlandschaften vor Ort erfahrbar und nutzbar machen, den Menschen vermitteln  
467 und weitergeben sowie die zivilgesellschaftliche Verantwortung für das  
468 industriekulturelle Erbe stärken.
- 469 • bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Emscher Landschaftsparks und der  
470 Route der Industriekultur auch die Kulturlandschaftsbereiche in der Region erlebbar  
471 machen.

472 **TOURISMUS UND FREIZEIT**

473 **Freizeit- und Tourismusmetropole Ruhr**

474 Wir wollen...

- 475 • die vielfältige Stadtlandschaft mit ihrem umfassenden Tourismus-, Freizeit- und  
476 Sportangebot attraktiver machen und deren Erlebniswert durch eine bessere  
477 regionale Vernetzung und Zusammenarbeit auch in den Angebotsbereichen Kultur -  
478 mit Konzert-, Opern-, Theaterhäusern und Museen - sowie Verkehr und Mobilität,  
479 Einzelhandel u.a.m. wesentlich erhöhen.
- 480 • die umfangreiche Tourismus- Freizeit- und Sportlandschaft mit ihrem vielfältigen  
481 Angebot an die Erfordernisse des demographischen Wandels und des veränderten  
482 Freizeitverhaltens anpassen und vor allem qualitativ verbessern, für verschiedene  
483 Ziel- und Nutzergruppen gestalten sowie die Barrierefreiheit anstreben.
- 484 • den Freizeitwert der Region durch die Angebotsverbesserung weiter erhöhen und  
485 damit zu einer Verbesserung der Lebensqualität mit den damit verbundenen  
486 Arbeitsplatzeffekten beitragen.

487 **Touristische Highlights / Incoming-Tourismus**

488 Wir wollen...

- 489 • das Alleinstellungsmerkmal der Industriekultur als touristisches Angebot festigen und  
490 weiter ausbauen.
- 491 • die touristische Attraktivität der Region weiter steigern, die Kommunikation nach  
492 außen optimieren und die vorhandenen Ansätze und Produkte mit  
493 Alleinstellungsmerkmal weiter entwickeln für eine bessere Außenwahrnehmung der  
494 Region, eine Steigerung der Zahl der Incoming-Touristen und für die Stärkung  
495 regionaler Identität (und Wirtschaftskraft).
- 496 • die Region als attraktiven Standort für die Tourismus- und Freizeitwirtschaft  
497 ausbauen und weitere, qualitätsvolle Groß- und Klein-Investitionen der  
498 Privatwirtschaft fördern.

499 **Landschaftsorientierte Erholung / Regionaltourismus, Wochenenderholung**

500 Wir wollen...

- 501 • die vielfältigen, charakteristischen Landschaftsräume mit ihren Wäldern, Seen und  
502 Gewässerläufen für die landschafts-/ wasserorientierte Erholung und den  
503 Regionaltourismus sichern sowie durch intelligente Besucherlenkungskonzepte mit  
504 qualitätsvoller, möglichst barrierefreier Infrastruktur Überlastungserscheinungen  
505 minimieren und den Erholungswert für die Besucher steigern.
- 506 • die gestalterische, Orientierung gebende Qualität der urbanen Stadtlandschaft mit  
507 ihren siedlungsstrukturellen Besonderheiten und Siedlungsformen sowie mit ihren  
508 unterschiedlichen Freiraumtypen, insbesondere den Emscher Landschaftspark,  
509 verbessern und den Nutzern ein hohes Bewusstsein für den Wert und die eigene  
510 Verantwortung bzgl. ihres Umfeldes vermitteln.

- 511 • die Infrastruktur der Freizeitzentren und Freizeitanlagen am Wasser modernisieren, in  
512 Wert setzen und ggf. neue Wasserlagen entwickeln.
- 513 • das regionale Radwegenetz für die Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen (in  
514 Kombination mit dem ÖV) weiter verbessern, um den Freizeitverkehr mit MIV zu  
515 reduzieren.
- 516 • die vorhandenen Halden, Landmarken und ihre Freizeitinfrastruktur optimieren (z.B.  
517 im Verbund für Mountainbiker in Kombination mit dem regionalen Radwegenetz) sowie  
518 ggf. neue Haldenstandorte für Freizeit und Tourismus entwickeln.

### 519 **Regionale Freizeitinfrastruktur / Kurzzeit- und Tageserholung**

520 Wir wollen...

- 521 • die Attraktivität der regional bedeutsamen Parks und Freizeiteinrichtungen  
522 nachfrageorientiert weiterentwickeln, z.B. zu generationenübergreifenden  
523 Bewegungsparks und Bewegungsräumen.
- 524 • weitere Gewässer für die Badenutzung entwickeln, bei vorhandenen Badeseen die  
525 Ausstattungen qualifizieren und ihre Erreichbarkeit mit ÖV und Rad verbessern.
- 526 • durch all diese Maßnahmen die Lebensqualität in der Metropole Ruhr weiter steigern.

## 527 **KLIMASCHUTZ UND KLIMAAANPASSUNG**

### 528 **Anpassung an die Folgen des Klimawandels**

529 Wir wollen...

- 530 • das umfangreiche Wissen über das Klima der Region im Hinblick auf die Umsetzung  
531 von Klimaanpassungsmaßnahmen nutzen.
- 532 • eine klimaangepasste Region sein, in der auch in Zukunft gerne gelebt wird und in  
533 der die Auswirkungen des Stadtklimas und der globalen Klimaänderungen durch  
534 Anpassungsmaßnahmen minimiert werden.
- 535 • Verbindung der regionalen Grünzüge in die Siedlungsbereiche verbessern und  
536 existierende Engstellen der Grünzüge vor einer weiteren Inanspruchnahme schützen  
537 und nach Möglichkeit durch Rücknahmen von Siedlungsflächen erweitern.
- 538 • die Metropole Ruhr im Rahmen der KlimaEXPO als zukunftsfähige Region  
539 präsentieren.
- 540 • die Stadtentwicklung vom Freiraum her denken und dabei das Thema  
541 Klimaanpassung im Fokus haben.
- 542 • die Qualitäten hinsichtlich der Aspekte Belüftung, Frischluftzufuhr und Überflutung/  
543 Überschwemmung gemeinsam definieren.
- 544 • kooperativ die Anpassungsmaßnahmen umsetzen.

### 545 **Klimaschutz aktiv gestalten und die Energiewende umsetzen**

546 Wir wollen...

- 547 •
- 548 • das umfangreiche Wissen der Region zu Energie und Energienutzung sichern und  
549 ausbauen.
- 550 • die Energieversorgung und damit den Industrie-, Arbeits- und Wohnstandort  
551 Metropole Ruhr in Zukunft CO<sub>2</sub>-neutral sichern.
- 552 • zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, zur Sicherung der  
553 Arbeitsplätze und der Versorgung der Bevölkerung in der Metropole Ruhr  
554 hocheffiziente flexible fossile Kraftwerke im Interesse einer sicheren Stromversorgung  
555 als Brückentechnologie bis 2050 sichern.



- 556 • alte und neue Wärmeenergieangebote aus Industrie, Energie und Gewerbe auf  
557 vorhandene und geplante Wärmenetze ausrichten und den Verbund von  
558 Leitungsnetzen unter möglichst geringer Flächeninanspruchnahme fördern.
- 559 • die gute Fernwärmeinfrastruktur durch geeignete Einspeisepunkte ergänzen und mit  
560 Geothermie- oder Solarthermieangeboten ausbauen.
- 561 • auch zukünftig eine Spitzenstellung bei Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik  
562 einnehmen.
- 563 • den dezentralen Ausbau der erneuerbaren Energien umwelt- und sozialverträglich  
564 voranbringen.
- 565 • eine aktive Bürgerbeteiligung (z.B. bei Bürgerwindparks) ermöglichen.
- 566 • den mit dem Ausbau der regenerativen Energieträger verbundenen Wandel der  
567 Region/Landschaft aktiv und raumverträglich gestalten.
- 568 • die Akzeptanz für die Nutzung Erneuerbare Energieträger fördern und herstellen  
569 unter Berücksichtigung erforderlicher Infrastruktureinrichtungen zur Netzanbindung.
- 570 • die Gewinnung von Erdgas aus unkonventionellen Lagerstätten mit der  
571 Frackingmethode nur bei risikofreier ökologischer Förderung zulassen.

## 572 **BILDUNG UND WISSENSCHAFT**

### 573 ***Bildungs- und Wissenschaftsregion Ruhr***

574 Wir wollen...

- 575 • gemeinsam das Leitbild einer Bildungs- und Wissenschaftsregion entwickeln und  
576 sukzessive konkretisieren.
- 577 • eine Region sein, die durch individuelle Förderung und Diversity management bislang  
578 ungehobene Potenziale erschließt und so die Voraussetzungen für Prozess- und  
579 Produktinnovationen schafft.
- 580 • eine Bildungs- und Wissenschaftsregion werden, die den erfolgreichen Umgang mit  
581 Diversität zum Leitmerkmal ihrer Regionalentwicklungs-Strategie macht.
- 582 • durch Kommunikation, Transfer und planerische Konzepte die Rahmenbedingungen  
583 für gelingende Bildungsprozesse schaffen.
- 584 • eine lernende Region sein, die die Rahmenbedingungen für individuelles Lernen,  
585 lebenslanges Lernen und Inklusion verbessert.
- 586 • in den Sozialräumen der Metropole Ruhr die Voraussetzungen für funktionierende  
587 Präventionsketten und gelingende Übergänge schaffen mit dem Ziel, dass  
588 unabhängig von ihrer Herkunft alle Jugendlichen einen Schulabschluss erreichen.
- 589 • die regionale Bildungs- und Wissenschaftslandschaft so weiterentwickeln, dass  
590 herkunftsbedingte Bildungsbenachteiligung ausgeglichen *und als Chance gesehen*  
591 wird. Dies schließt auch Bildungspotenziale jenseits formaler Bildung ein.
- 592 • regionale Bildungslandschaften aufbauen, die sich an den Sozialräumen orientieren  
593 und Ungleiches ungleich behandeln (besonderen Augenmerk auf Räume mit  
594 besonderem Entwicklungsbedarf legen)
- 595 • bei allen Strategien regionaler Entwicklung Bildung und Wissenschaft als  
596 Querschnittsthemen mitdenken.
- 597 • das Fachkräftepotenzial sichern, indem wir Menschen in der Region halten und  
598 Menschen in die Region holen.

## Status Quo Analyse

ENTWURF

1

## STATUS QUO ANALYSE

---

### 2 AUSGANSSITUATION

3 Wir sind...

- 4 • eine polyzentrische Region voller Vielfalt und Lebendigkeit; die unterschiedlichen  
5 Begabungen von Kern und Umland machen uns gemeinsam stark. Eine  
6 leistungsfähige Zentrenstruktur sowie das Grünflächennetz sichert die  
7 Funktionsfähigkeit des Gesamtgebietes. Vielfach stellt sich jedoch die  
8 Herausforderung eine wohnortnahe und qualitativ gute Nahversorgung  
9 aufrechtzuerhalten sowie Leerständen und Trading-Down-Prozessen in zahlreichen  
10 Stadtteilzentren und Innenstädten entgegenzuwirken
- 11 • eine Region, deren Teile sich ergänzen. Das Miteinander von charakteristischen  
12 Kulturlandschaften im Übergang zum Umland, die Städte und historischen  
13 Siedlungskerne sowie das industriegeschichtliche Erbe prägen das Gesicht der  
14 Region.
- 15 • eine Region mit einer leistungsfähigen wirtschaftlichen Basis, die im internationalen  
16 Wettbewerb besteht und sich gleichzeitig den Herausforderungen des wirtschaftlichen  
17 Strukturwandels stellt.
- 18 • eine Region, die dem bundesweiten demografischen Wandel voraus ist und sich aktiv  
19 den Herausforderungen, die sich aus der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung und  
20 Alterungsprozessen ergibt, stellt.
- 21 • eine vernetzte Region. Ein dichtes Netz an Kommunikations- und  
22 Verkehrsverbindungen sichern die Mobilität sowie den Informations- und  
23 Gütertausch innerhalb der Region und nach außen und sind Voraussetzung für  
24 wirtschaftliche Entwicklung. Die Herausforderungen einer zukunftsfähigen Mobilität  
25 werden aktiv angegangen.
- 26 • mit über 5 Mio. Einwohnern der drittgrößte Ballungsraum in der Europäischen Union  
27 mit einer starken Verflechtung im europäischen Kultur- und Wirtschaftsraum,
- 28 • sozial und politisch „Mitten in Europa“ und haben in unserer 180-jährigen  
29 Industriegeschichte eine lange und erfolgreiche Tradition der Zuwanderung und  
30 Integration,
- 31 • eine Städteregion, die sich durch das europäische Motto „In Vielfalt vereint“ gut  
32 charakterisieren lässt,
- 33 • als RUHR.2010 Europäische Kulturhauptstadt einer breiten europäischen  
34 Öffentlichkeit bekannt und haben die Erfahrungen eines integrierten Strukturwandels  
35 dabei erfolgreich präsentiert,
- 36 • eine Region in der eine gute Praxis der interkommunalen und regionalen  
37 Zusammenarbeit die Grundlagen für das europäische Prinzip der „Multi-Level-  
38 Governance“ gelegt hat,
- 39 • eine Gruppe von Städten, die 199 europäische Städtepartnerschaften pflegen und in  
40 50 Europaschulen einen besonderen Focus auf die Ideen und die Praxis der  
41 europäischen Vereinigung legen,
- 42 • eine Industrieregion, deren Wandel in den vergangenen 50 Jahren mit einer Abfolge  
43 von europäischen Instrumenten und Förderprogrammen aktiv unterstützt wurde,
- 44 • eine Region der guten Nachbarschaft und pflegen einen regen Erfahrungsaustausch  
45 zu einer Vielzahl von europäischen Städten und Ballungsräumen,
- 46 • eine Region mit vielfältigen Kooperationen. Die Europäische Kulturhauptstadt 2010  
47 als Beispiel interkommunaler Kooperation hat eindrucksvoll bewiesen, dass sich die  
48 Region im internationalen Wettbewerb erfolgreich aufstellen kann.

- 49 • eine Region, die bei der Bewältigung der Energiewende, des Klimaschutzes und bei  
50 der Anpassung an die Folgen des Klimawandels vor einer besonderen  
51 Herausforderung steht.
- 52 • eine Region, die durch hohes Verkehrsaufkommen und industrielle Produktion  
53 Umweltprobleme, zum Beispiel bei der Luftreinhaltung und beim Lärm, zu lösen hat.
- 54 • eine Region, die über ein ausgeprägtes und gut vernetztes Freiraumsystem  
55 (Regionale Grünzüge, Emscher Landschaftspark) sowie über weitreichende  
56 Erfahrungen bei der Inwertsetzung von ehemaligen industriell geprägten Standorten  
57 verfügt. Dadurch wird der Freiraum von Siedlungsdruck entlastet  
58 (Flächenkreislaufwirtschaft).
- 59 • eine Region, die sich im Wandel von der männerdominierten Arbeitswelt durch  
60 montanindustrielle Geschichte hin zu einer geschlechtergerechten Entwicklung  
61 befindet.
- 62 • eine Region, die vor besonderen sozialräumlichen Herausforderungen steht.

## 63 **WOHNEN**

### 64 ***Nebeneinander von Schrumpfung und Wachstum***

65 Wir haben...

- 66 • insbesondere in den Städten des Ballungskerns, des Ballungsrandes und der  
67 südlichen Metropole Ruhr eine rückläufige Entwicklung der Bevölkerung. Zwar  
68 konnten kleinere Kommunen in den Übergangsbereichen zum ländlichen Raum durch  
69 Zuwanderung an Bevölkerung gewinnen. Die Höhe dieser Wanderungsgewinne  
70 nimmt jedoch seit einigen Jahren ab.
- 71 • deutliche Sterbefallüberschüsse, die als Hauptkomponente für die rückläufige  
72 Bevölkerungsentwicklung gelten. Diese können nur in wenigen Städten durch  
73 Wanderungsgewinne ausgeglichen werden. Vielfach kumulieren sich negative  
74 natürliche Bevölkerungsentwicklung und Wanderungsverluste.
- 75 • nach IT.NRW mit einem Rückgang der Bevölkerung bis zum Jahr 2030 um ca. 7,5%  
76 zu rechnen. Dabei wird mit wenigen Ausnahmen von einem flächendeckenden  
77 Rückgang der Bevölkerung, auch in den vormals von Zuwanderungsgeprägten  
78 kreisangehörigen Kommunen, auszugehen sein.
- 79 • in den letzten fünf Jahren eine abnehmende Zuwanderung in die Region von außen.  
80 Die Wanderungsströme verbleiben vielfach in der Region, hierbei erfolgen  
81 überwiegend Kern-Rand-Wanderungen. Einige Ballungskernstädte profitieren von  
82 Zuwanderungen insbesondere junger Erwachsener.
- 83 • trotz einer anhaltenden Verringerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße, mit  
84 einer insgesamt abnehmenden Anzahl von Haushalten zu rechnen.

### 85 ***Starke Alterungsprozesse insbesondere im suburbanen Raum***

86 Wir haben...

- 87 • in allen Kommunen der Metropole Ruhr heute schon starke Alterungsprozesse.
- 88 • einen Altenquotienten, der heute vor allem im südlichen Teil der Region deutlich  
89 höher als im anderen Teilen der Metropole Ruhr. Generell ist die Bevölkerung in der  
90 Metropole Ruhr älter als im restlichen Land Nordrhein-Westfalen.
- 91 • einen Alterungsprozess der Gesellschaft, der sich weiter fortsetzen wird. Allerdings  
92 werden in Zukunft die kreisangehörigen Kommunen, vor allem im Norden und Süden  
93 der Metropole Ruhr eine deutlich ältere Bevölkerung aufweisen als die Städte des  
94 Ballungskernes.

95

96 **Eine „bunte“ und vielfältige Metropole Ruhr**

97 Wir haben...

- 98 • einen insgesamt gleich bleibenden Anteil der Ausländer an der Gesamtbevölkerung,  
99 der nur geringfügig über dem Landesdurchschnitt liegt.
- 100 • einen steigenden Anteil von Personen mit Migrationshintergrund insbesondere bei  
101 jüngeren Altersgruppen.

102 **Soziale Ungleichgewichte**

103 Wir haben...

- 104 • in den Ballungskernstädten der Metropole Ruhr Tendenzen zu sozialer und  
105 ethnischer Segregation. Ein soziales Gefälle ist in einigen Kommunen ausgeprägt  
106 vorhanden. In vielen Quartieren leben größere Anteile der Bevölkerung unterhalb der  
107 Armutsgrenze.

108 **Zunehmende Konkurrenz um Ansiedlung von Bevölkerung**

109 Wir haben...

- 110 • durch die rückläufige Bevölkerungsentwicklung die Gefahr, dass es zu einer  
111 verstärkten Konkurrenz um Ansiedlungen und Zuwanderungen kommen kann. Diese  
112 wird nicht zuletzt durch Rahmenbedingungen verursacht, die nicht im Einflussbereich  
113 der Kommunen stehen.

114 **Infrastrukturkosten müssen von immer weniger Haushalten getragen werden,  
115 Infrastrukturqualitäten nehmen ab**

116 Wir haben...

- 117 • aufgrund der rückläufigen Bevölkerung und der rückläufigen Anzahl der Haushalte  
118 steigende Infrastrukturfolgekosten, welche die kommunalen Haushalte zusätzlich  
119 belasten. Dabei nehmen die Belastungen der Haushalte mit Abnahme der  
120 Siedlungsdichte zu.
- 121 • im Zusammenspiel mit der kommunalen Finanzkrise und dem Strukturwandel des  
122 Einzelhandels Schwierigkeiten, die Aufrechterhaltung einer qualitativen  
123 wohnungsnahen Infrastruktur vor allem in peripheren Ortslagen zu gewährleisten.  
124 Dies betrifft neben der Nahversorgung auch die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur  
125 (z.B. Schulen) oder die Erschließungsqualität mit dem ÖPNV.

126 **Der vorhandene Wohnungsbestand kann vielfältige Nachfragen bedienen**

127 Wir haben...

- 128 • einen sehr vielfältigen und damit für unterschiedliche gesellschaftliche Lebensstile  
129 geeigneten Wohnungsbestand in der Metropole Ruhr. In den Kreisen steht  
130 Wohnraum überwiegend in Ein- und Zweifamilienhäusern zur Verfügung, in den  
131 kreisfreien Städten meistens in Mehrfamilienhäusern.
- 132 • einen großen Teil des Wohnungsbestandes, der in der Nähe zu Grünflächen und  
133 Erholungseinrichtungen liegt. Dies wirkt sich positiv auf die Lebensqualität aus.  
134 Wohnungsnaher Brachflächen bieten weiteres Potential zur Ausweitung der  
135 Grünflächen.
- 136 • ein insgesamt günstiges Mietniveau. Das mittlere Preisniveau liegt zwischen 4 und 8  
137 €/m<sup>2</sup> (AG Wohnungsmarkt Ruhr, Wohnungsmarktbericht Ruhr 2012: 57).
- 138 • eine Ausdifferenzierung der Nachfrage erlebt. Zahlreiche neue Nachfragegruppen  
139 sind entstanden und haben eine Nachfrage nach neuen Wohnformen wie z.B.  
140 Wohngruppen, Mehrgenerationenwohnen, Themenwohnen oder urbanen  
141 Wohnformen ausgelöst. Die „klassische Familie“ verliert als Nachfragegruppe nach  
142 Wohnungen und Bauland etwas an Bedeutung.

143 **Die Modernisierung des Wohnungsbestandes stellt eine große Herausforderung dar**

144 Wir haben...

- 145 • einen Bestand, der unterschiedlichen Baualtersklassen zugeordnet werden kann. Der  
146 überwiegende Teil der Wohngebäude auf dem Wohnungsmarkt Ruhr ist mehr als 40  
147 Jahre alt. Insbesondere die Baualtersklasse 1949 bis 1968 dominiert den Bestand,  
148 wobei der Anteil in den Kreisen deutlich geringer ist als in den vom Krieg stärker  
149 betroffenen kreisfreien Städten (AG Wohnungsmarkt Ruhr, Wohnungsmarktbericht  
150 Ruhr 2012: 23). Durchschnittlich 41 % der Wohnungen gehören zur Baualtersklasse  
151 1949 bis 1968. Bei vielen der in diesen Jahren gebauten Siedlungen stehen massive  
152 Sanierungen an. Dies betrifft insbesondere energetische Maßnahmen und  
153 Anpassungen an heutige Wohnstandards.
- 154 • einen jährlichen Neuzugang auf dem Wohnungsmarkt Ruhr, der im Durchschnitt der  
155 Jahre 2008–2010 bei ca. 0,3 % des gesamten Wohnungsbestandes (NRW: 0,4 %)   
156 liegt. Aufgrund des relativ geringen Anteils von Neubauten ist der Umbau des  
157 Bestandes eine der größten Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte.
- 158 • bereits heute erhebliche Leerstände. Dies betrifft nicht nur die vom Strukturwandel in  
159 besonderer Weise gekennzeichneten Großstädte der Emscherzone, sondern auch  
160 kreisangehörige Kommunen. Hier ist zu befürchten, dass die Leerstandsgefahr  
161 aufgrund der demographischen Entwicklung vor allem bei Ein- und  
162 Zweifamilienhäusern zunehmen wird. Insbesondere in älteren Einfamilienhaus-  
163 Gebieten im ländlichen Raum könnte in der Folge ein Werteverfall drohen.
- 164 • eine zunehmende Zahl der sogenannten „Problemimmobilien“. Auch sind  
165 zunehmende Leerstände von Ladenlokalen in ursprünglich intakten Ortsteilzentren zu  
166 beobachten.
- 167 • trotz des Rückgangs an Haushalten, der hohen Leerstände und der vorhandenen  
168 Innenentwicklungspotenziale, eine qualitative Neubaunachfrage, da der vorhandenen  
169 Nachfrage keine entsprechenden Angebote gegenüberstehen.

170 **Potenziale für Region der kurzen Wege**

171 Wir haben...

- 172 • eine polyzentrische Siedlungsstruktur, die grundsätzlich kurze Wege ermöglicht.  
173 Vielfach ist jedoch aufgrund der weiteren Zentralisierung des Einzelhandels und von  
174 Einrichtungen der Daseinsvorsorge eine Abnahme fußläufig erreichbarer  
175 Grundversorgungseinrichtungen zu erkennen.

176 **EINZELHANDEL**

177 **Zunehmende Standortkonkurrenzen**

178 Wir haben....

- 179 • durch die Polyzentralität eine intensive Konkurrenzsituation zwischen den einzelnen  
180 zentralen Orten, die trotz abnehmender Bevölkerung und damit abnehmender  
181 Kaufkraft eine dynamische Entwicklung im Einzelhandel, z.B. im Bereich der  
182 Ansiedlung bzw. Erweiterung von Einrichtungshäusern und Einkaufszentren, bewirkt.
- 183 • im Lebensmitteleinzelhandel nach wie vor eine Konzentration auf weniger Standorte  
184 und Anbieter bei steigenden Verkaufsflächengrößen zu verzeichnen. Dadurch ist  
185 vielfach eine fußläufig erreichbare und qualitativ gute Nahversorgung nicht mehr oder  
186 nur mit großem Aufwand aufrecht zu erhalten. Es wird künftig mit einem erhöhtem  
187 Wegeaufwand zu rechnen sein.
- 188 • in großflächigen Einzelhandelsbetrieben, die ein nicht-zentrenrelevantes  
189 Kernsortiment führen, insbesondere in Wohn- und Einrichtungshäusern, in der Regel  
190 ein umfangreiches Randsortiment, das zu einem erheblichen Anteil dem  
191 zentrenrelevanten Sortimentsbereich zuzuordnen ist.

- 192 • in den Innenstädten der Ober- und Mittelzentren zunehmend große Einkaufszentren  
193 angesiedelt, die zwar das jeweilige Zentrum stärken, jedoch zu einem erheblichen  
194 Anteil aus umliegenden Stadt(teil)zentren Kaufkraft umleiten können.
- 195 • durch die große Konkurrenz untereinander und weiterhin steigende Verkaufsflächen  
196 bei abnehmender Kaufkraft viele Stadtteilzentren und zum Teil sogar Innenstädte, die  
197 von Leerständen und Trading-Down-Prozessen betroffen sind.
- 198 • insbesondere aufgrund älterer Bebauungspläne, die auf älteren Fassungen der  
199 Baunutzungsverordnung basieren, Gewerbe- und Industriegebiete, die häufig einem  
200 hohen Ansiedlungsdruck durch Einzelhandelsbetriebe unterliegen und in der Folge  
201 nicht mehr oder nur eingeschränkt für die Ansiedlung klassischer Gewerbe- und  
202 Industriebetriebe zur Verfügung stehen.

## 203 WIRTSCHAFT

### 204 **Strukturwandel hat die Wirtschaftslandschaft deutlich verändert**

205 Wir haben...

- 206 • eine wirtschaftliche Struktur im Verbandsgebietes, die sich in den letzten Jahrzehnten  
207 deutlich verändert hat. Hierfür verantwortlich waren neben den tief greifenden  
208 strukturellen Krisen der Montanindustrie vor allem auch Prozesse der  
209 Ausdifferenzierung der Wirtschaftsstruktur. Im Ergebnis zeigt sich die  
210 Wirtschaftsstruktur des Verbandsgebietes heute als ein differenziertes und  
211 diversifiziertes Geflecht von industrieller Produktion, einfachen und qualifizierten  
212 Dienstleistungen.
- 213 • wettbewerbsfähige industrielle Branchen und Unternehmen. Nicht zuletzt in den  
214 kreisangehörigen Städten und Gemeinden finden sich vielfach Unternehmen, die in  
215 ihren Branchen zu den Weltmarktführern gehören. Zwei der 30 DAX Unternehmen  
216 und 24 der 100 umsatzstärksten Unternehmen in NRW haben ihren Sitz in der  
217 Metropole Ruhr.
- 218 • eine strukturelle Entwicklung in der Metropole Ruhr, die der generellen  
219 wirtschaftlichen Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalens folgt, wenngleich auf  
220 einem niedrigeren Niveau.
- 221 • mit dem Auslaufen des subventionierten Steinkohlebergbaus im Jahr 2018, weiterhin  
222 erhebliche strukturelle Anpassungen zu bewältigen.

### 223 **Steigende Zahl an Erwerbstätigen zu Ungunsten sozialversicherungspflichtiger** 224 **Beschäftigungsverhältnisse**

225 Wir haben...

- 226 • in den letzten Jahren einen positiven Trend bei der Anzahl der Erwerbstätigen. Bei  
227 den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist allerdings ein deutlicher Rückgang  
228 zu verzeichnen, während selbständige Tätigkeiten und vor allem geringfügige  
229 Beschäftigungsverhältnisse eine deutliche Bedeutungssteigerung erfahren haben.
- 230 • eine Arbeitslosenquote in den Kreisen und kreisfreien Städten der Region, die über  
231 dem Landesdurchschnitt liegt.

### 232 **Positive Gesamtentwicklung trotz geringerer Dynamik**

233 Wir haben...

- 234 • eine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, gemessen an der Bruttowertschöpfung, die  
235 dem Landesdurchschnitt folgt.
- 236 • einen gewachsenen Unternehmensbestand in der Region. Es muss jedoch  
237 festgestellt werden, dass dieser Anstieg im Vergleich zum Landesdurchschnitt  
238 schwächer ausfällt.
- 239

240 **Hohe Bedeutung und Entwicklungsdynamik bei den unternehmensnahen**  
241 **Dienstleistungen und der Gesundheitswirtschaft**

242 Wir haben...

- 243 • vielfältige Unternehmen im Bereich der unternehmensnahen Dienstleistungen, die  
244 sich als Wachstumsmotoren der Beschäftigung darstellen. Diese bilden mit der  
245 industriellen Basis eine symbiotische Beziehung und befruchten die Neuansiedlungen  
246 in der Region. Daneben stellt die Gesundheitswirtschaft einen überdurchschnittlich  
247 stark wachsenden Wirtschaftszweig für die Region dar.

248 **Ausgeprägte lokale Spezialisierungen und regionale Kompetenzen**

249 Wir haben...

- 250 • in vielen Kommunen ausgeprägte lokale Spezialisierungen, also Branchen, die  
251 sowohl eine hohe Bedeutung für die lokale Beschäftigung haben, als auch in der  
252 Kommune im Verhältnis zum Landesdurchschnitt überrepräsentativ sind. Lokale  
253 Spezialisierungen existieren für das Verarbeitende Gewerbe insbesondere in den  
254 Bereichen Maschinenbau, Chemie, Ernährungsgewerbe und in der Metallerzeugung  
255 und -verarbeitung.
- 256 • acht regional bedeutsame Leitmärkte: Ressourceneffizienz, Nachhaltiger Konsum,  
257 Bildung und Wissen, Gesundheit, Mobilität, Digitale Kommunikation, Urbanes Bauen  
258 und Wohnen sowie Freizeit und Events.

259 **Raum für die Wirtschaft – heute und morgen**

260 Wir haben...

- 261 • einen Bestand von mehr als 22.000 ha Gewerbeflächen mit einer großen Bandbreite  
262 an unterschiedlichen Standortqualitäten.
- 263 • neben klassischen Gewerbestandorten für Kleingewerbe auch große Industrie- und  
264 Logistikparks mit zum Teil trimodalen Anschlussqualitäten. Einige dieser Standorte,  
265 wie z.B. der Hafen in Duisburg, der Technologiepark in Dortmund sowie der  
266 Chemiepark in Marl, haben nationale und internationale Bedeutung.
- 267 • vielerorts Gemengelagen, die eine Entwicklung von Betrieben am Standort häufig  
268 erschweren.
- 269 • mehr als 2.700 ha planerisch gesicherte gewerbliche Flächenreserven. Diese stehen  
270 jedoch zu einem großen Teil nur dann dem Markt zur Verfügung, wenn es durch die  
271 gemeinsame Anstrengung von Wirtschaftsförderung und Planung gelingt,  
272 Restriktionen der Flächenverwertung gezielt abzubauen, damit der vorhandenen  
273 Nachfrage nach Gewerbeflächen ein bedarfsgerechtes Angebot gegenübergestellt  
274 werden kann.
- 275 • umfangreiche Erfahrungen im Brachflächenrecycling. Über die Hälfte der  
276 gewerblichen Neuentwicklungen erfolgen bereits heute auf vorgenutzten Flächen.
- 277 • eine Gewerbeflächensituation (Bestand/Reserven) als auch  
278 Gewerbeflächennachfrage in der Metropole Ruhr, die sich teilregional heterogen  
279 darstellen, so dass ein Flächenmangel an geeigneten und verfügbaren  
280 Gewerbereserven in einigen Teilen der Metropole Ruhr mittelfristig zu erwarten ist.
- 281 • Flächenanforderungen der Landwirtschaft, die einer expansiven Ausweitung  
282 gewerblich-industrieller Bauflächen entgegenstehen.

283 **Interkommunale Lösungen für gemeinsame Herausforderungen**

284 Wir haben...

- 285 • einige Kommunen, die im Rahmen von kooperativen Lösungen, die  
286 Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung, z.B. durch die Realisierung  
287 von interkommunalen Gewerbegebieten erheblich verbessert haben. Zu den  
288 erfolgreichen Beispielen gehören der Industriepark Dorsten-Marl sowie der



289 Grafchafter Gewerbepark Genend. Auch im Ennepe-Ruhr-Kreis hat man sich auf  
290 den Weg gemacht, den drohenden Flächenengpass gemeinschaftlich zu lösen. Mit  
291 dem projektierten newPARK nimmt die Region auch die Verantwortung für die  
292 Bereitstellung von landesbedeutsamen Gewerbeflächen in die Hand.

### 293 **Gute Ausgangsbedingungen für Innovationen**

294 Wir haben...

- 295 • bei den Investitionen der Unternehmen in Forschung und Entwicklung den Anschluss  
296 an die anderen Metropolregionen noch nicht erreicht. Dabei hat die Region mit ihrer  
297 guten Ausstattung an Hochschulen und Forschungsinstitutionen gute  
298 Ausgangsbedingungen ihre Innovationsfähigkeit auszubauen.

### 299 **Möglicher Fachkräftemangel droht die Wettbewerbsfähigkeit zu beeinflussen**

300 Wir haben...

- 301 • trotz eines nach wie vor relativ hohen Bevölkerungs- und Beschäftigtenpotenzials in  
302 den kommenden Jahrzehnten einen drohenden Fachkräftemangel für bestimmte  
303 Branchen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Region ist in hohem Maße von Angebot und  
304 Qualifikation des Fachkräfteangebotes abhängig. Dieses wird zum einen durch den  
305 demographischen Wandel, der die Region bereits früh erfasst hat, und auf der  
306 anderen Seite durch die Herausforderungen auf dem Bildungssektor (z.B. Erhöhung  
307 der Übergangsquoten in Gymnasium, Verringerung der Schulabbrecherquoten)  
308 beeinflusst.

### 309 **Klima für Investitionen könnte sich verschlechtern**

310 Wir haben...

- 311 • in der Bevölkerung zunehmend gesellschaftliche Vorbehalte gegenüber  
312 Ansiedlungsvorhaben oder Infrastrukturinvestitionen, die neue Anforderungen an  
313 Wirtschaftsförderung und Planung stellen.

## 314 **MOBILITÄT**

### 315 **Die Metropole Ruhr: Dichtes Verkehrsnetz in einem polyzentrischen Raum**

316 Wir haben

- 317 • eine Konzentration der Hauptverkehrsachsen auf den Ost-West-Korridor,  
318 • über 600 Kilometer Bundesautobahn, über 630 Kilometer Bundesstraßen sowie mehr  
319 als 3.400 Kilometer Landes- und Kreisstraßen,  
320 • ein Eisenbahnnetz mit einer Länge von über 1.600 Kilometern,  
321 • ein Stadtbahn- und Straßenbahnnetz mit einer Streckenlänge von über 350  
322 Kilometern,  
323 • Wasserstraßen mit einer schiffbaren Länge von etwa 250 Kilometern.  
324 • ein stetig wachsendes regionales Radwegenetz mit einer derzeitigen Länge von 700  
325 Kilometern, das primär dem Freizeitverkehr dient.  
326 • Verkehrsnetze, die einen hohen Instandhaltungsbedarf aufweisen.  
327 • einen hohen Anteil örtlicher, interkommunaler und regionaler Verkehre.  
328 • im zunehmenden Maße auch überregionale und großräumige Durchgangsverkehre.  
329 • Autobahnen, die durch starke Stadtverkehrsfunktionen geprägt sind.  
330 • durch die hohe Verkehrsdichte im MIV in der Kernzone hohe lufthygienische und  
331 lärmtechnische Belastungen, so dass Grenzwerte überschritten werden.  
332 • ein stark entwicklungs- und ausbaufähiges Netz für den Alltagsradverkehr.  
333 • ein dichtes, gut ausgebautes Straßennetz, das aber zeitweise Überlastungen  
334 aufweist.

- 335 • beim öffentlichen Verkehr und beim Motorisierten Individualverkehr innerhalb der  
336 Kernzone der Metropole Ruhr eine ausreichende Erreichbarkeit.

### 337 **Bestands- und Substanzerhalt sind finanziell nicht gesichert**

338 Wir haben

- 339 • eine Unterfinanzierung der Infrastruktur und des SPNV in NRW durch den Bund.  
340 • keine ausreichende finanzielle Absicherung für den Bestands- und Substanzerhalt,  
341 insbesondere im Segment Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), aber auch beim  
342 MIV.  
343 • insbesondere im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) keine Finanzmittel für  
344 notwendige Ausbaumaßnahmen und Netzschlüsse.

### 345 **Das ÖPNV-Netz in der Metropole Ruhr**

346 Wir haben

- 347 • ein ÖPNV-Netz mit einer hohen Dichte.  
348 • häufig eine nicht ausreichende Bedienungsqualität.  
349 • attraktive Schienenverkehrsangebote mit Tendenzen zur Überlastung ausschließlich  
350 im Ost-West-Korridor.  
351 • schwach ausgeprägte Nord-Süd-Relationen im Schienenverkehr auf regionaler  
352 Ebene.  
353 • ein Eisenbahnnetz mit 17 Fernverkehrs-, 13 RegionalExpress-, 21 RegionalBahn-  
354 und acht S-Bahnlinien.  
355 • elf Stationen der DB Station&Service AG, die sowohl von Zügen des Nah- und  
356 Regionalverkehrs als auch des Fernverkehrs bedient werden.  
357 • 187 Stationen der DB Station&Service AG, die nur im SPNV bedient werden.  
358 • Bahnhöfe und Haltepunkte, die häufig eine hohen Erneuerungs- bzw.  
359 Sanierungsbedarf aufweisen.  
360 • elf Kommunen mit insgesamt über 300.000 Einwohnern, die nicht an das Netz des  
361 SPNV angebunden sind.  
362 • 13 Stadtbahnlinien, 18 Straßenbahnlinien, zwei H-Bahnlinien und mehr als 750  
363 Buslinien, welche die Region erschließen.  
364 • viele Bus, Stadt- und Straßenbahnhaltstellen, die häufig nicht barrierefrei erreichbar  
365 sind.  
366 • Schwächen in der ÖPNV-Anbindung des Ballungsrandes an den Ballungskern der  
367 Metropole Ruhr.

### 368 **Die Metropole Ruhr hat keine einheitliche Organisationsstruktur des ÖPNV**

369 Wir haben

- 370 • keine einheitliche Organisationsstruktur des ÖPNV.  
371 • den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Aufgabenträger für den SPNV mit  
372 Ausnahme des Kreises Unna und der Stadt Hamm, die dem SPNV-Aufgabenträger  
373 Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zugeordnet sind.  
374 • nahezu in der gesamten Metropole Ruhr den VRR-Tarif  
375 • den Ruhr-Lippe-Tarif im Kreis Unna und der Stadt Hamm.  
376 • in ausgewählten Übergangsbereichen an den Schnittstellen beider Verbünde die  
377 Anerkennung des VRR- bzw. des Ruhr-Lippe-Tarifes.  
378 • eine unzureichende Vernetzung der kommunalen Verkehrssysteme.  
379 • elf kreisfreie Städte und vier Kreise als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV.

- 380 • 17 vor Ort ansässige Verkehrsunternehmen, die primär das kommunale und  
381 regionale Nahverkehrsangebot erbringen.
- 382 • acht Verkehrsunternehmen mit Unternehmensschwerpunkten außerhalb der  
383 Metropole Ruhr.

#### 384 **Innovative Formen der Mobilität: metropolradruhr, Car-Sharing, E-Mobilität**

385 Wir haben

- 386 • das metropolradruhr als umweltfreundliche Ergänzung zu den Verkehrsmitteln des  
387 öffentlichen Verkehrs.
- 388 • 300 metropolradruhr Stationen in zehn Städten mit 2700 Fahrrädern als Teil einer  
389 multimodalen Mobilitätskette.
- 390 • Car-Sharing als Alternative zum eigenen PKW und als Ergänzung zur ÖPNV-  
391 Nutzung.
- 392 • in 18 Städten der Metropole Ruhr Car-Sharingangebote durch einen oder mehrere  
393 Betreiber.
- 394 • 183 E-Tankstellen für den Individualverkehr mit Kfz in der Metropole Ruhr.
- 395 • insbesondere beim Radverkehr große Potenziale bei der Nutzung elektrischer  
396 Hilfsantriebe.
- 397 • eine Vielzahl brachliegender Schienentrassen, die für Radwege und ÖPNV-Trassen  
398 genutzt werden können.

#### 399 **Kontinuierliches Wachstum des Güterverkehrs**

400 Wir haben

- 401 • ein stetiges Wachstum des Schienengüterverkehrs,
- 402 • aufgrund der Lage im Zentrum transeuropäischer Verkehrsachsen gerade auf den  
403 Hauptstrecken des Güterverkehrs die Kapazitätsgrenzen erreicht,
- 404 • Zugang zum Schienengüterverkehr über fünf Zugbildungsbahnhöfe der DB AG sowie  
405 sechs Güterverteilzentren (GVZ) bzw. Terminals für den Kombinierten  
406 Ladungsverkehr (KLV),
- 407 • ein dichtes Netz von Wasserstraßen, die zum überwiegenden Teil in Ost-West-  
408 Richtung verlaufen,
- 409 • eine Vielzahl von Häfen, zu denen insbesondere die landesbedeutsamen Häfen  
410 Dortmund, Duisburg, Hamm und Wesel (Niederrhein) zählen, in denen die auf den  
411 Wasserstraßen transportierten bzw. zu transportierenden Güter umgeschlagen  
412 werden,
- 413 • darüber hinaus entlang der Wasserstraßen auch Häfen und Hafenanlagen, die  
414 ausschließlich dem Freizeitschiffsverkehr dienen.

#### 415 **Leitungsinfrastruktur**

416 Wir haben

- 417 • ein dichtes Netz von Hochspannungsleitungen (110 kV) und  
418 Höchstspannungsleitungen (220 kV) zur Energieversorgung, die häufig eine Zäsur  
419 des Landschaftsbildes darstellen.
- 420 • ein Netz von Nah- und Fernwärmeleitungen, die häufig parallel zu Bahntrassen  
421 verlaufen (Trassenbündelungsprinzip).
- 422 • für den Transport von flüssigen und gasförmigen Produkten zwischen den Standorten  
423 der chemischen Industrie in der Metropole Ruhr sowie in Rheinland-Pfalz ein  
424 unterirdisches Rohrleitungsnetz.

425

426 **Die Luftverkehrsanbindung**

427 Wir haben

- 428 • durch den internationalen Flughafen Düsseldorf eine Anbindung an das kontinentale  
429 und interkontinentale Luftverkehrsnetz.
- 430 • die Flughäfen Dortmund und Essen/Mülheim, die vom Bundesverkehrsministerium als  
431 Regionalflyghafen eingestuft sind.
- 432 • die Verkehrslandeplätze Marl Loemühle und Schwarze Heide (Bottrop/Dinslaken).

433 **Der Modal Split**

434 Wir haben

- 435 • bezogen auf den Zustand des Verkehrsnetzes, seines Leistungsvermögens und die  
436 Umweltauswirkungen einen sehr hohen MIV-Anteil von 53 % am  
437 Gesamtverkehrsaufkommen.
- 438 • einen Anteil des Öffentlichen Verkehrs, der mit 16 % schwach ausgeprägt ist.
- 439 • einen Anteil des Radverkehrs von 8 % und der Fußwege von 23 %, die auch ihren  
440 Beitrag zur Mobilitätsabwicklung leisten.

441 **FREIRAUM- UND LANDSCHAFTSENTWICKLUNG**

442 **Sehr unterschiedliche Landschaftsräume**

443 Wir haben...

- 444 • ein sehr unterschiedlich strukturiertes Landschaftsgefüge. Einerseits gibt es im Kern  
445 der Metropole Ruhr ein hochverdichtetes, polyzentrisches Siedlungsgebiet mit  
446 begrenzten urbanen Freiräumen und andererseits großzügige Landschaften am  
447 Ballungsrand.
- 448 • aufgrund der natürlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklung Landschaften mit  
449 jeweils regionstypischen Eigenarten und Identitäten. Dies zeigt sich in Gebieten, die  
450 noch weitgehend natürlich geprägt sind (z. B. Auenlandschaften am Niederrhein oder  
451 Waldgebieten wie die Haard), vorwiegend agrarisch geprägten Gebieten (wie z. B.  
452 am Niederrhein und im Kreis Unna die Hellwegbörde) und Gebieten, die industriellen  
453 Ursprungs sind (z. B. Halden-Landschaften wie Großes Holz, Hoheward und  
454 Norddeutschland oder die Industrienatur auf Montanbrachen wie Welterbe Zollverein,  
455 Landschaftspark Duisburg-Nord und Kokerei Hansa). Diese haben nicht nur  
456 Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz, sondern weisen gleichzeitig wichtige  
457 Naherholungsfunktionen auf.  
458 Die Verteilung dieser Landschaften variiert zwischen Ballungskern und Ballungsrand.
- 459 • ein weit verzweigtes Gewässersystem. Es besteht aus den Flüssen Rhein, Ruhr,  
460 Emscher und Lippe sowie Issel, Ahse, Lenne, Volme, Seseke und Ennepe und wird  
461 von einem umfangreichen Bachsystem ergänzt. Diese Fluss- und Bachläufe sind zum  
462 Teil ausgebaut und überformt, was insbesondere die Emscher mit den ihr  
463 zulaufenden Bächen betrifft. Neben diesen Gewässern natürlichen Ursprungs gibt es  
464 die vier Kanäle Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal und  
465 Dortmund-Ems-Kanal.
- 466 • zahlreiche Freiflächen, die eine hohe Bedeutung für Flora und Fauna aufweisen und  
467 die überwiegend gesetzlich geschützt sind (FFH-Gebiete, VSGs, NSGs). Dies sind  
468 u.a. viele Auenbereiche entlang der Flüsse (z. B. der Untere Niederrhein, Rheinaue  
469 Walsum, Heisinger Aue, weite Teile der Lippeaue, Isselniederung, Tal der Ennepe),  
470 viele Bachtäler (z. B. Oelbachtal, Deilbachtal, Bewerbach) und Waldgebiete (z. B.  
471 Hiesfelder Wald, Diersfordter Wald, Cappenberger Wald, Pöppinghauser Wald) sowie  
472 auch Gebiete industriellen Ursprungs (z. B. Bergehalde Pluto-Wilhelm, Halde  
473 Rheinbablen). Insgesamt haben rund 16% der Flächen im RVR-Gebiet eine  
474 herausragende Bedeutung für den Biotopverbund.

- 475 • ein unterschiedlich strukturiertes Landschaftsbild in der Region, das sich auch bei der  
476 Verteilung der 84.500 ha Waldflächen zeigt. So gibt es sehr waldarme Städte und  
477 Gemeinden mit einem Waldanteil von unter 10 % (z. B. am Niederrhein) und es gibt  
478 sehr walddreiche Städte und Gemeinden mit über 40 % Waldanteil (z. B. Stadt Haltern  
479 am See, Kreis Ennepe-Ruhr). Die Wälder übernehmen je nach Standort  
480 unterschiedliche Funktionen (Erholung, Immissions-, Lärm-, Klima-, Natur-, Boden-  
481 und Sichtschutz).
- 482 • die Landwirtschaft mit einem Anteil von ca. 39% als größten Flächennutzer des  
483 Freiraums.

#### 484 **Regionales Freiraumverbundsystem**

485 Wir haben...

- 486 • einen Verbund des regionalen Freiraumsystems, der seit Jahrzehnten strategisch  
487 entwickelt wird. Dabei übernehmen die Regionalen Grünzüge A bis G im  
488 Verdichtungsraum unter anderem Funktionen der siedlungsnahen Erholung, des  
489 Arten- und Biotopschutzes, der Biotopvernetzung, des Klimaausgleichs und als  
490 Produktionsfläche für die Landwirtschaft. Aufgrund des Klimawandels und seinen  
491 Folgen, nimmt die Bedeutung der regionalen Grünzüge für den Ausgleich der  
492 klimatisch belasteten Stadtgebiete immer weiter zu.
- 493 • große zusammenhängende Freiräume, die noch weitgehend unzerschnitten sind.  
494 Diese sind, u. a. am Niederrhein, in der Kirchheller Heide, in der Haard, am Nordrand  
495 des Kreises Recklinghausen und zwischen Hagen und Breckerfeld zu finden.
- 496 • mit dem Emscher Landschaftspark ein großes regionales Kooperationsprojekt. Ziel ist  
497 die Schaffung eines zusammenhängenden Parks, um unterschiedliche Freiräume zu  
498 verbinden. An der seit 20 Jahren laufenden Entwicklung arbeiten 20 Städte der  
499 Metropole Ruhr, Kreise, die Bezirksregierungen, das Land NRW, die  
500 Emschergenossenschaft und der Regionalverband Ruhr. Es wurden bisher ca. 200  
501 Projekte realisiert, 250 befinden sich in Planung oder in Arbeit.  
502 Mit dem Emscherumbau wurde die Vision eines neuen Ost-West-Grünzuges entlang  
503 von Emscher und Rhein-Herne-Kanal entwickelt. Dieser soll die in Nord-Süd-  
504 Richtung verlaufenden Regionalen Grünzüge A bis G untereinander verbinden.

#### 505 **Brachen als Folge des Strukturwandels**

506 Wir haben...

- 507 • infolge des Strukturwandels zahlreiche Brachen (Montan- und Verkehrsbrachen  
508 sowie Konversionsflächen), die sowohl im Freiraum als auch in den Siedlungsflächen  
509 liegen.

#### 510 **Freiraum im Spannungsfeld vieler Nutzungen**

511 Wir haben...

- 512 • sehr unterschiedliche Ansprüche an den begrenzten Freiraum, was an einigen Stellen  
513 zu Überlagerungen und damit Konflikten führt. Die Belastungen sind dabei  
514 unterschiedlich stark ausgeprägt.  
515 Die Interessenkonflikte bestehen insbesondere zwischen Erholung/Freizeit,  
516 Naturschutz und Landwirtschaft sowie dem in den letzten Jahren zunehmenden  
517 Flächenanspruch infolge regenerativer Energien. Beispiele sind insbesondere entlang  
518 der Gewässer zu finden (z. B. Ruhrtal, Lippe, in den Rheinauen und an den  
519 Auskiesungsseen) aber auch in anderen landschaftlich attraktiven Gebieten wie z. B.  
520 der Haard.

#### 521 **Zunehmende Flächenverluste, insbesondere für die Landwirtschaft**

522 Wir haben...

- 523 • trotz der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie „den täglichen Freiflächenverlust auf 30  
524 ha zu begrenzen“, nach wie vor ein hoher Freiflächenverlust zu verzeichnen.

525            Besonders betroffen ist davon seit einigen Jahren die Landwirtschaft. So verlor diese  
526            von 2000 bis 2010 jährlich rd. 1000 ha ihrer Produktionsflächen, die für die  
527            Siedlungsentwicklung und die dafür notwendigen Kompensationsmaßnahmen in  
528            Anspruch genommen wurden.

### 529    **Abbau oberflächennaher Rohstoffe**

530    Wir haben...

- 531            • durch die Standortgebundenheit der vorhandenen Rohstoffe, teilträumlich hohe  
532            Belastungen, die sich aus dem oberflächennahen Abbau insb. von Kiesen und  
533            Sanden ergeben. Hiervon sind die Kreise Wesel und Recklinghausen in besonderer  
534            Weise betroffen.

## 535    **KULTURRAUM**

### 536    **Vielfältige Kulturlandschaften prägen die Metropole Ruhr**

537    Wir haben....

- 538            • eine Vielfalt an Kulturlandschaften, die sich aufgrund ihrer zusammengehörigen  
539            Merkmale und aufgrund ihrer kulturlandschaftlichen Entwicklung charakterisieren  
540            lassen: die Kulturlandschaft „Ruhrgebiet“ bildet den Kern der Metropole Ruhr, die  
541            Kulturlandschaften „Unterer Niederrhein, Westmünsterland, Niederbergisch-  
542            Märkisches Land, Sauerland, Hellwegbörden, Krefelder-Grevenbroicher  
543            Ackerterrassen, Niersniederung, Rheinschiene“ liegen anteilig im Verbandsgebiet .
- 544            • die flächenmäßig größte Kulturlandschaft „Ruhrgebiet“, die charakterisiert ist durch  
545            das enge Nebeneinander wichtiger Zeugnisse aus allen Epochen seiner  
546            geschichtlichen Entwicklung. Ihre regionale Identität hat diese Kulturlandschaft jedoch  
547            durch die Industrialisierung erhalten. Zahlreiche Zeugnisse spiegeln die Entwicklung  
548            der größten Industrieregion Europas wieder und verleihen der Region über die  
549            Grenzen hinaus eine Einmaligkeit.
- 550            • die fünf landesbedeutsamen Kulturlandschaftsbereiche Issel-Dingdener Heide,  
551            Xanten, Haltern-Lippe-Haard, Zollverein-Nordstern und das Ruhrtal.
- 552            • ausgeprägte typische Landschaftsstrukturen, zahlreiche historische  
553            Objekte/Denkmäler, historische Freiräume (Garten- und Parkanlagen...), räumliche  
554            Sichtbezüge, Silhouetten, kulturlandschaftliche strukturelle und funktionale  
555            Raumbezüge und Erschließungsstrukturen.
- 556            • historische, regionsspezifische Siedlungsmuster und –formen (Einzelhöfe,  
557            Hofgruppen, Weiler, Dörfer, Städte), die den Siedlungen eine Eigenart und Typik  
558            verleihen.
- 559            • eine Region, in der durch die Industrialisierung ein sprunghafter Wandel in der  
560            Kulturlandschaftsentwicklung einsetzte.
- 561            • industriell geprägte oder überformte Bereiche, die ihre historische Prägung durch die  
562            Süd-Nord-Wanderung des Bergbaus erfahren haben. Dies brachte baukulturelle und  
563            industriekulturelle Eigenarten z.B. im Bereich der Arbeitersiedlungen. Maßgeblich  
564            durch die IBA gefördert, haben sich viele Industriedenkmale und industriekulturelle  
565            Orte zu Landmarken und Identifikationsorten im Ruhrgebiet entwickelt.
- 566            • mit der Route der Industriekultur ein Netzwerk bedeutsamer authentischer Orte der  
567            Industriekultur und dem Welterbe Zollverein, das mit dem industriekulturellen Erbe als  
568            Markenzeichen der Region den Kernbereich eines touristischen Profils für das  
569            Ruhrgebiet erschließt.
- 570            • mit dem Emscher Landschaftspark eine Strategie, um neue Lebens- und  
571            Wohnqualitäten mit entsprechenden Freiraumqualitäten im Mittleren Ruhrgebiet zu  
572            entwickeln und umzusetzen. Hierbei soll die Qualität der industriekulturellen  
573            Kulturlandschaft bewahrt werden, aber auch Weiterentwicklungen ermöglicht werden.

## 574 **TOURISMUS UND FREIZEIT**

### 575 ***Freizeit- und Tourismusangebote in der Metropole Ruhr***

576 Wir haben...

- 577 • eine vielfältige Stadtlandschaft mit einem umfassenden Freizeit-, Sport- und  
578 Kulturangebot, das aufgrund seiner Attraktivität vielfach über die Region hinaus  
579 ausstrahlt und daher den touristischen Erlebniswert erhöht. Es bestehen Bezüge zu  
580 den Themen Verkehr und Mobilität, Einzelhandel u.a.m..
- 581 • eine umfangreiche Freizeit-, Tourismus- und Sportlandschaft mit einem vielfältigen  
582 Angebot unterschiedlicher Qualität, die – trotz fließender Übergänge – nachfolgend in  
583 drei Kategorien unterschieden wird:  
584 1. Touristische Highlights / Incoming-Tourismus  
585 2. Landschaftsorientierte Erholung / Regionaltourismus, Wochenenderholung  
586 3. Regionale Freizeitinfrastruktur / Tages- und Kurzzeiterholung

### 587 ***Touristische Highlights / Incoming-Tourismus***

588 Wir haben...

- 589 • mit der Route der Industriekultur und ihren Großstandorten, dem RuhrtalRadweg, der  
590 Römer-Lippe-Route und dem Rhein-Radweg öffentlich getragene touristische  
591 Infrastrukturen mit Alleinstellungsmerkmal, die über die Region hinaus strahlen und  
592 Besucher aus ganz Deutschland und dem benachbarten Ausland anlocken.
- 593 • derzeit insgesamt über 7 Mio. touristische Übernachtungen p.a. im Ruhrgebiet,  
594 Tendenz steigend.
- 595 • kommerzielle Angebote wie z.B. MoviePark, Ski-AlpinCenter, Sea-Life-Center,  
596 Starlight Express, Veltins-Arena, die zeigen, dass die Metropole Ruhr ein  
597 interessanter Investitions-Standort für die Freizeit- und Tourismuswirtschaft ist.

### 598 ***Landschaftsorientierte Erholung / Regionaltourismus, Wochenenderholung***

599 Wir haben...

- 600 • eine große Vielfalt von attraktiven, charakteristischen, überwiegend  
601 gewässerbegleitenden Landschaftsräumen sowie Kanälen außerhalb der Kernzone  
602 als Basis für die landschafts- und wasserorientierte Erholung, die  
603 Wochenenderholung und den Regionaltourismus: Niederrhein mit dem Raum Xanten,  
604 der Übergang zum Münsterland mit der Lippe und dem walddreichen Naturpark Hohe  
605 Mark (Waldband), das Bergische Land und das Ruhrtal sowie die Elfringhauser  
606 Schweiz, der Übergang zum Sauerland...,
- 607 • eine urbane Stadtlandschaft mit siedlungsstrukturellen Besonderheiten und  
608 Siedlungsformen (z.B. Werkssiedlungen), sehr unterschiedlichen Freiraumtypen und  
609 –qualitäten, den Emscher-Landschaftspark bzw. das neue Emschertal und zahlreiche  
610 Strukturwandelflächen, die für die Freizeit und Erholung genutzt werden, z.B.  
611 Rheinpark Duisburg, Phoenixsee Dortmund, Innenhafen Duisburg, Centro  
612 Oberhausen, Zollverein Essen, Westpark Bochum u.a.m.
- 613 • rund 12.000 ha Wasserflächen für die wasserorientierte Erholung - das sind 24  
614 m<sup>2</sup>/EW. und mit ca. 3 % der Gesamtfläche mehr als z. B. die Metropolregion Rhein-  
615 Main (1,5%), aber auch weniger als „klassische Wasserstädte“ wie Hamburg (8%)  
616 oder Berlin (6,5%). Die infrastrukturelle Ausstattung dieser Gewässer bedarf vielfach  
617 einer Erneuerung, Modernisierung und Attraktivierung, z.B. das Freizeitzentrum  
618 Kemnade, das Freizeitzentrum Xanten, der Baldeneysee, die 6-Seen-Platte, der  
619 Halterner Stausee, die Glörtalsperre u.a.m.
- 620 • ein regionales Radwegenetz, das sich an den Gewässerläufen Rhein, Ruhr, Lippe,  
621 Emscher und den Kanälen sowie den regionalen Grünzügen orientiert und sowohl für  
622 die Freizeitaktivität Radfahren als auch für die Erreichbarkeit der Freizeitziele von  
623 Bedeutung ist sowie regionale Wander- und Reitrouten,

- 624 • knapp 30 begehbare Halden – zum Teil als Landmarken entwickelt -, überwiegend in  
625 der Kernzone gelegen, mit hoher Bedeutung für Tourismus und Freizeit,

### 626 **Regionale Freizeitinfrastruktur / Kurzzeit- und Tageserholung**

627 Wir haben...

- 628 • zahlreiche, öffentliche Großparks mit teilweise überregionaler Ausstrahlung als  
629 wesentliche Eckpfeiler der Basis-Freizeitinfrastruktur, z.B. Westfalenpark Dortmund,  
630 Gruga Essen, 5 Revierparks in öffentlicher Trägerschaft mit RVR-Beteiligung in der  
631 Kernzone, zahlreiche Schlossparks, Kurparks, Stadtparks und Botanische Gärten  
632 sowie ehemalige Gartenschauen: Maxipark Hamm, Nordsternpark Gelsenkirchen,  
633 MÜGA Mülheim an der Ruhr, OLGA Oberhausen und Seepark Lünen.
- 634 • 5 Zoos mit sehr unterschiedlicher Größe und Ausstattung,
- 635 • über 20 Badeseen mit hervorragender Wasserqualität, die z.T. an heißen  
636 Sommertagen überlastet und mit dem ÖV schlecht zu erreichen sind,
- 637 • mit 21 Freizeitbädern eine quantitativ gute Ausstattung, deren Qualität durch die  
638 Finanzknappheit gefährdet ist.

### 639 **KLIMASCHUTZ UND KLIMAAANPASSUNG**

#### 640 **Anpassung an die Folgen des Klimawandels**

641 Wir sind...

- 642 • eine polyzentrische Region, die sich im Vergleich zu anderen Metropolregionen (z.B.  
643 München und Berlin) durch ein dichtes Nebeneinander zahlreicher hochverdichteter  
644 Siedlungsräume und klimatisch ausgleichend wirkenden Grün- und Freiflächen  
645 auszeichnet. 64% der Fläche der Metropole Ruhr besteht aus Grün-, Frei- und  
646 Wasserflächen (Berlin: 40%. Pro Kopf ergibt dies eine Fläche von über 500m<sup>2</sup>  
647 (München: ca. 33 m<sup>2</sup>/Einwohner). Die zahlreichen grünen Areale führen insgesamt zu  
648 einer schwächeren Ausprägung der Wärmebelastung in den Innenstädten.
- 649 • trotzdem eine Region, die vom Klimawandel hinsichtlich der Wärme- und  
650 Hitzebelastung zahlreiche Problemgebiete v.a. in den Innenstädten großer aber auch  
651 kleinerer Kommunen aufweist.
- 652 • eine Region mit regionalen Grünzügen, die eine günstige Ausgangslage für die  
653 Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen darstellen.
- 654 • eine Region mit starkregen- und hochwassergefährdeten Siedlungsbereichen. In der  
655 durch Deichbrüche, hochversiegelte Innenstädte, Polder- und Bergsenkungsgebieten  
656 Überflutungen und Überschwemmungen auftreten können. Als Folge des Bergbaus  
657 stellt das Ausfallen von Pumpen ein spezielles Gefährdungspotential dar  
658 (Ewigkeitslasten).
- 659 • ein Ballungsraum mit grüner Infrastruktur und einem hohen Potential zur  
660 Klimaanpassung.
- 661 • eine Region, in der ein umfangreiches Wissen über das Stadtklima vorliegt und die  
662 daher beste Voraussetzungen aufweist, um auf den Klimawandel reagieren zu  
663 können. Bereits heute liegen neben einer umfassenden Datenlage zu den  
664 klimaökologischen Funktionen von Freiflächen und den bioklimatischen Verhältnissen  
665 der Siedlungsräume detaillierte Planungsempfehlungen bis auf Ebene der  
666 Bebauungspläne in Text- und Kartenform vor.
- 667 • eine resiliente (widerstandsfähige) Region gegenüber Klimaänderungen die die  
668 Möglichkeiten, die sich durch den demographischen Wandels und den  
669 Strukturwandels ergeben, aktiv aufgreift (Entsiegelung; Umbau von Brachflächen als  
670 klimatische Entlastungsräume).
- 671 • eine Region, in der Netzwerke und Projekte zur Klimaanpassung bestehen und  
672 ausgebaut werden (Beispiel „dynaklim“, „Innovation city“).



- 673 • eine Region, in der aufgrund der Siedlungsentwicklung (z.B. Rückbau) weitere  
674 Potentiale zur Anpassung an den Klimawandel existieren.

## 675 **Klimaschutz**

676 Wir sind...

- 677 • eine ENERGIE-Region, die bisher auf Basis reicher Kohlevorkommen Grundlagen für  
678 den ausgeprägten Industriestandort Metropole Ruhr mit über fünf Millionen  
679 Einwohnern schafft und zur Sicherung der bundesdeutschen und europäischen  
680 Energieversorgung beiträgt; ca. 1/3 der in der Region elektrisch erzeugten Energie  
681 wird außerhalb der Metropole Ruhr abgenommen;
- 682 • eine Region im Energiewandel durch den auslaufenden Kohleabbau und den  
683 dringend erforderlichen Schutz des Klimas;
- 684 • auf dem Weg zu einer dezentralen Energieversorgung noch am Anfang – bisher ist  
685 nur ein Bruchteil der vorhandenen regenerativen Energiequellen erschlossen:
- 686 • 674 MW installierte Leistung an Erneuerbare Energien, davon  
687 • 340 MW Solarenergie, 167 MW Windenergie, 126 MW Bioenergie, 41 MW  
688 Wasserkraft (Datenquelle: www.amprion.de; Mai 2012)
- 689 • ein Innovations- und Technologiestandort nicht nur bei der Bergbau- und  
690 Kraftwerkstechnik, sondern auch im Bereich der erneuerbaren Zukunftsenergien: mit  
691 ca. 700 Wissenschaftlern in energiebezogenen Disziplinen / Forschungsfeldern  
692 gehört die Metropole Ruhr in der Energieforschung zu den führenden Regionen  
693 Deutschlands. Besondere Schwerpunkte sind Kraftwerkstechnik, erneuerbare  
694 Energien v.a Geothermie, Solartechnik, Biomasse, energetische Nutzung von  
695 Grubengas, Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik sowie ein umfassendes  
696 Energie- und Netzmanagement. Das Geothermiezentrum in Bochum ist eine  
697 international führende Forschungsstelle zur Nutzung der Erdwärme; fünf der weltweit  
698 führenden Getriebehersteller für Windenergieanlagen haben ihren Sitz in der  
699 Metropole Ruhr;
- 700 • eine Region der Montanindustrie, in der Grubenwasser zur Energieversorgung  
701 genutzt und Möglichkeiten des Einsatzes von Schacht-Pumpspeicherwerken erprobt  
702 werden,
- 703 • aber auch eine Region mit bisher unbekannter regionaler CO<sub>2</sub>-Bilanz – noch nicht  
704 einmal die Hälfte der Kommunen verfügen über eine detaillierte Bilanz;

## 705 **BILDUNG UND WISSENSCHAFT**

### 706 ***Bildungs- und Wissenschaftsregion mit Potenzial und Herausforderungen***

707 Wir haben....

- 708 • eine der jüngsten Hochschullandschaften in Europa: von etwas über 4000  
709 Studierenden im WS 65/66 stieg die Zahl der Studierenden innerhalb von 46 Jahren  
710 bis zum WS 2011/2012 auf fast 221.000 Studierende an. Keine andere  
711 Hochschulregion ist in so kurzer Zeit so dynamisch gewachsen.
- 712 • 5 Universitäten, eine Kunst- und Musikhochschule, 15 Fachhochschulen, 600  
713 Studiengänge, 49 im Wissenschaftsforum Ruhr zusammengesessene  
714 außeruniversitäre Forschungsinstitute, rund 221.000 Studierende, ca. 2.200  
715 ProfessorInnen und über 15.000 wissenschaftliche Beschäftigte. Sie machen die  
716 Metropole Ruhr zu einer vielfältigen und leistungsfähigen Wissenschaftsregion.
- 717 • mit der Universitätsallianz Metropole Ruhr (UAMR), dem Wissenschaftsforum Ruhr  
718 und anderen regionalen Allianzen zur Förderung des Bildungs- und  
719 Wissenschaftsstandorts gute Voraussetzungen, uns im Wettbewerb um Talente zu  
720 positionieren.

- 721  
722  
723  
724
- mit dem Strategieprozess der RVR-Gruppe die Möglichkeit, das Thema Bildung als Querschnittsfeld in baulich-räumlichen Konzepten und Plänen, im Rahmen der Bildungsregion Ruhr und im Rahmen strukturpolitischer Konzepte integrativ und ganzheitlich zu thematisieren und zu operationalisieren.
- 725  
726  
727  
728
- noch immer einen forcierten wirtschaftlichen, demografischen und sozialen Wandel zu bewältigen. Besonders wichtig für die Zukunft der Region ist es daher, den Zusammenhang zwischen Herkunft und Bildungserfolg zu entkoppeln und allen eine gelingende Bildungsbiografie zu ermöglichen.
- 729  
730  
731  
732
- mit dem Bildungsbericht Ruhr eine gute Grundlage, um gemeinsam mit den Bildungsakteuren gute Rahmenbedingungen für gelingende Bildungsbiografien zu schaffen. Diese Strategien sind mit einem funktional-räumlichen Entwicklungskonzept zu verknüpfen.
- 733  
734  
735  
736  
737
- festgestellt, dass sich in Stadtteilen, die besonders stark vom Strukturwandel betroffen sind, die baulichen, sozialen, wirtschaftlichen und gesundheitlichen Problemlagen gegenseitig verstärken. Wenn diese Stadtteile nicht dauerhaft „abgehängt“ werden sollen, muss hier verstärkt und gezielt Unterstützung geleistet werden.
- 738  
739  
740
- viele gute Beispiele, die zu gelingenden Bildungsbiografien beitragen. Diese Ansätze sind aufzugreifen und in die Breite zu transferieren.

ENTWURF



**m**etropol Ruhr

**Impressum**

Perspektiven zur räumlichen  
Entwicklung der Metropole Ruhr

**Herausgeber**

Regionalverband Ruhr  
Die Regionaldirektorin  
Bereich Planung  
Kronprinzenstr. 35, 45128 Essen  
Fon: +49 (0)201-2069-0  
Fax: +49 (0)201-2069-500  
[www.metropol Ruhr.de](http://www.metropol Ruhr.de)

**Ansprechpartner**

Martin Tönnies  
Bereichsleiter Planung  
Kronprinzenstr. 35, 45128 Essen  
Fon: +49 (0)201-2069-213  
Fax: +49 (0)201-2069-500  
[www.regionalerdiskurs.metropol Ruhr.de](http://www.regionalerdiskurs.metropol Ruhr.de)

**Redaktion**

Referat Regionalentwicklung

Essen, November 2013

