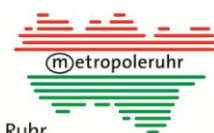


# Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr



**regionaler diskurs**

auf dem Weg in die Zukunft der  metropoleruhr



Regionalverband Ruhr

## Vorbemerkungen

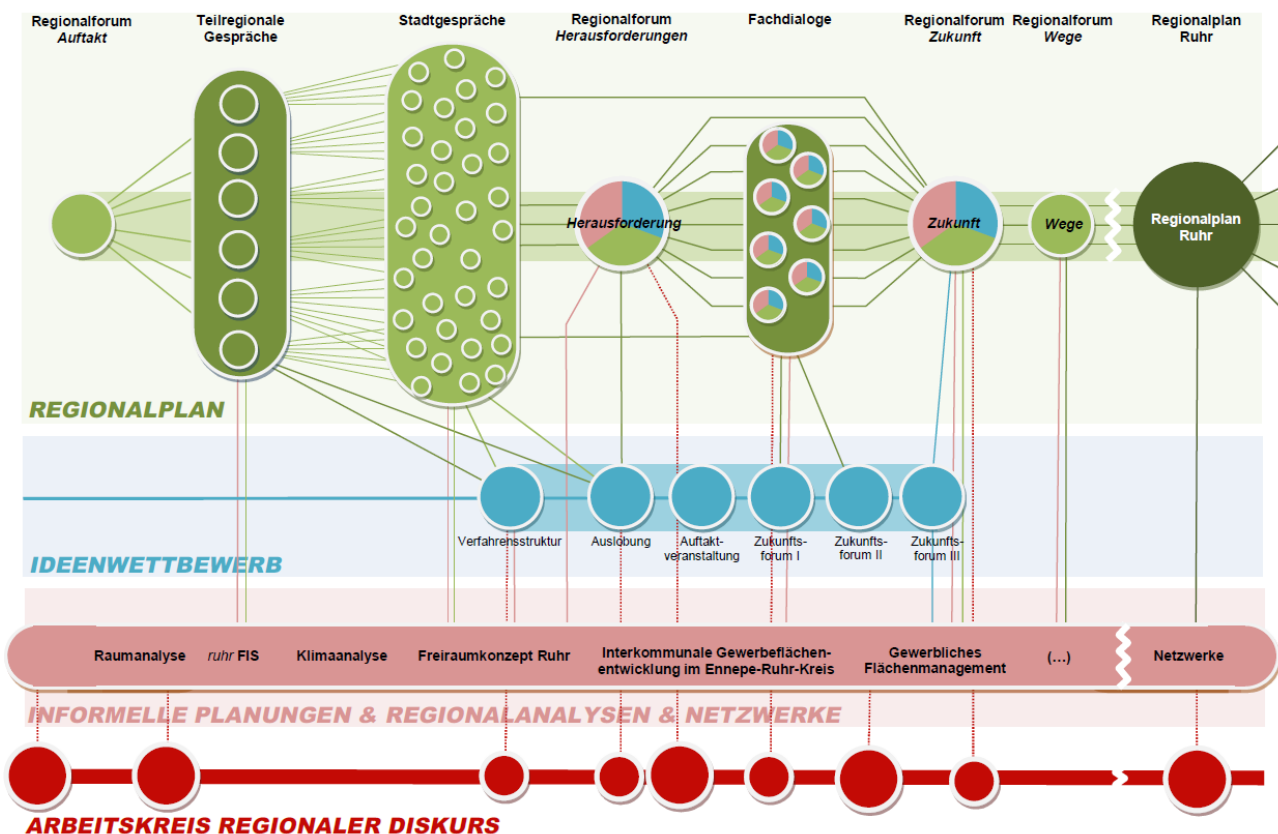
### Hintergrund

Mit der Übernahme der Regionalplanung für das Verbandsgebiet hat der Regionalverband Ruhr (RVR) erstmals seit 1966 wieder die Chance einen einheitlichen Regionalplan für die Metropole Ruhr aufzustellen. Für den RVR war dies Anlass, einen Raum, der mehr als 40 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. Nicht zuletzt üben gesellschaftliche Prozesse zunehmenden Einfluss auf die Planung und die Umsetzung der räumlichen 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 Metropole Ruhr mit ihren elf kreisfreien Städten und vier Kreisen, hat deshalb am 10. Oktober 2011 einen wegweisenden Beschluss gefasst und die Erarbeitung des Regionalplans Ruhr in einen diskursiven, 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“ steht, 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.

Die fachliche Vertiefung erfolgte durch elf Fachdialoge, die maßgeblich im Jahr 2012 stattfanden.

Vier Querschnittsthemen haben die fachliche Debatte überlagert: Demografischer Wandel, wirtschaftlicher Strukturwandel, Klimawandel sowie Chancengleichheit und Gender Mainstreaming. Das Thema Chancengleichheit und Gender Mainstreaming wurde im Sommer 2012 im Rahmen eines Erfahrungsaustausches intensiv diskutiert und fand durch die Aktivitäten des Frauennetzwerkes Ruhrgebiet Eingang in die Fachdialoge.

Hieran schloss eine Debatte über Zukunftsentwürfe für die Region im Rahmen des Ideenwettbewerbes Zukunft Metropole Ruhr im Jahr 2013 an, die dann in einer fachlichen Diskussion zur Ableitung räumlicher Perspektiven gemündet ist, deren vorläufiger Abschluss das Regionalforum Zukunft im Januar 2014 bildete.

Im weiteren Verlauf des Regionalen Diskurses gilt es, den Entwurf des Regionalplans Ruhr zu erarbeiten und diesen auf dem Regionalforum Wege zur Diskussion zu stellen und zum anderen passende Formate zum Umgang mit den Inhalten und Themen zu finden, die ergänzend zum Regionalplan behandelt oder vertieft werden müssen.

Der Gesamtprozess wurde und wird durch einen begleitenden Arbeitskreis unterstützt, der sich aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kommunalverwaltungen sowie Vertreterinnen und Vertreter der beratenden Mitglieder der Verbandsversammlung zusammensetzt.

### ***Perspektiven zur räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr – Ziele und Inhalt***

Die hier vorliegenden „Perspektiven zur räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr“ dienen der Beschreibung und Zusammenfassung von Entwicklungsrichtungen, Qualitäten und wünschenswerten Entwicklungen für die gesamte Region. Die hier aufgezeigten Perspektiven stellen „Leitplanken“ für die Erarbeitung des neuen Regionalplans Ruhr dar und sollen darüber hinaus zur Ableitung von informellen Strategien, Konzepten und Projekten der Regionalentwicklung dienen, die in Form eines „Strategiebandes“ dem Regionalplan an die Seite gestellt werden sollen.

Dabei liegt der Fokus dieser Leitideen auf den die räumliche Planung berührenden Themen. Demnach lassen sich die Leitideen folgenden Themen zuordnen: Siedlungsentwicklung mit den Themenbereichen Wohnen, Wirtschaft und Einzelhandel, Mobilität, Freiraum- und Landschaftsentwicklung, Kulturlandschaften, Klimaschutz und Klimaanpassung, Tourismus, Freizeit und Sport sowie Bildung und Wissenschaft. In einer Präambel werden die grundsätzlichen Absichten generalisierend zusammengefasst sowie die Querschnittsthemen demografischer Wandel, Regional Governance und Gender Mainstreaming aufgegriffen.

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

### Erarbeitungsprozess

Die Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr sehen sich als wichtigen Arbeitsschritt eines mehr als zweijährigen Arbeitsprozesses, 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 und fachlichen Grundlagen zum Regionalplan Ruhr sowie 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. Eine thematische Verzahnung mit den parallel stattfindenden Diskussion zu den Themen Nachhaltige Metropole Ruhr, Leitlinien Emscher Landschaftspark 2020+, Strategieprozess des RVR oder der Diskurs zur Änderung des RVR-Gesetzes, wird fortlaufend praktiziert.

Im November 2013 wurde der erste Entwurf der Perspektiven im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung aller Fachausschüsse des RVR beraten. Die hier gesammelten vielfältigen Anregungen flossen in die Überarbeitung des Entwurfes ein. Die Verbandsversammlung hat am 13. Dezember 2013 beschlossen, diesen überarbeiteten Entwurf zur Grundlage für die weitere regionale Diskussion zu machen und ihn im Rahmen des Regionalforums Zukunft öffentlich zu diskutieren.



Abbildungen oberste Reihe: Gemeinsame Sitzung aller Fachausschüsse

Alle anderen Abbildungen : Regionalforum Zukunft



Das Regionalforum Zukunft fand am 30. Januar 2014 in Oberhausen statt. Mehr als 200 Teilnehmende aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Verbänden und Fachinstitutionen setzten sich in Kleingruppen über den vorgelegten Entwurf der Perspektiven auseinander. Die Ergebnisse dieser Gruppendiskussionen wurden anschließend im Plenum vorgestellt.

In die hier vorliegenden Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr sind die vielfältigen Anregungen und Hinweise aus dem Regionalforum eingeflossen. Diese überarbeitete und mit einem regionalen Votum ausgestattete Fassung wurde durch die RVR-Verbandsversammlung am 4. April 2014 beraten und um Änderungen durch Beschlussfassung der Verbandsversammlung ergänzt. Zum weiteren Verfahren wurde folgender Beschluss gefasst:

*Die Verbandsversammlung nimmt die Perspektiven zur räumlichen Entwicklung der Metropole Ruhr zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung diese*

- 1. im Rahmen des weiteren Erarbeitungsverfahrens zum Regionalplan Ruhr zu berücksichtigen sowie*
- 2. die den Regionalplan Ruhr ergänzenden informellen Handlungsansätze in einem „Strategieband“ aufzubereiten.*

### **Struktur und Aufbau der Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr**

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, fließen 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 Schriften, die im Rahmen verschiedener Kooperationen in der Region entstanden sind, wie etwa das Memorandum zur Bewerbung als grüne Hauptstadt Europas oder der Regionale Wohnungsmarktbericht. Von besonderer Bedeutung waren auch die Erkenntnisse aus den Fachdialogen sowie die Situationsanalysen der vorliegenden Fachbeiträge.

Hierauf bauen die formulierten Perspektiven auf:

Im Vordergrund steht die Beschreibung der Prinzipien für die räumliche Entwicklung. In den einzelnen Aussagen wird größtenteils auf die Nennung von Beispielen verzichtet. Ebenso wenig werden Maßnahmen und Instrumente, die zur Erreichung der einzelnen Aussagen vonnöten sind, aufgeführt. Die Identifizierung der einzelnen Maßnahmen und die Konkretisierung von Handlungsansätzen sollen daher erst im weiteren Prozessverlauf erfolgen und Eingang in den o.g. „Strategieband“ finden.

Die in den Perspektiven für die räumliche Entwicklung der Metropole Ruhr eingenommene Sicht, ist die der Region, die durch die Verbandsversammlung als legitimierte Klammer der Region und als Sachwalterin der regionalen Interessen und gemeinsamen Güter repräsentiert wird.

# Perspektiven

---

## PRÄAMBEL

Wir wollen...

- eine europäische Metropole Ruhr mit interkultureller Vielfalt werden.
- die Wirtschaftskraft der Metropole Ruhr stärken und die Arbeitsplätze und Wertschöpfungsketten in der Region langfristig sichern und ausbauen.
- die Innovationspotentiale aus den Hochschulen der Region für die heimische Wirtschaft stärker öffnen und daraus Effekte für den Arbeitsmarkt erzielen.
- die Polyzentralität der Metropole Ruhr als besondere Qualität der Region sichern und umweltgerechte Mobilität und Lebensqualität stärken und für eine lebenswerte Wohn- und Umweltqualität und Gestaltung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandorten nutzen.
- die Auswirkungen des demografischen Wandels aktiv gestalten und die damit verbundenen Chancen („bunter, weniger, älter“) wahrnehmen.
- die Metropole Ruhr gendergerecht und chancengleich für Alle und alle Bereiche berücksichtigend weiterentwickeln.
- den Freiraum in der Region und dessen natürliche Ressourcen nachhaltig schützen, diesen für die landwirtschaftliche Produktion erhalten sowie dessen Freizeit- und Erholungsqualitäten sichern und weiterentwickeln.
- das industriekulturelle Erbe als Alleinstellungsmerkmal und als Ausdruck der nationalen Bedeutung bewahren, weiterentwickeln und in Wert setzen.
- uns in regionaler Kooperation und Abstimmung in Richtung einer CO<sub>2</sub>-neutralen Metropole Ruhr entwickeln, die Umweltqualität verbessern und uns den Herausforderungen des Klimawandels stellen.
- die Region als Wissensmetropole weiterentwickeln und ihre Zukunftspotenziale ausschöpfen.
- unsere Stärken bündeln, Netzwerke und interkommunale Kooperationen aufbauen, pflegen und fördern.
- Integration in allen Lebensbereichen, nicht nur in der Arbeit, sondern auch in den sozialen Strukturen, beim Wohnen, Bildung, Sport und Kultur.

## WOHNEN

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

Wir wollen...

- in allen Städten und Gemeinden des Verbandsgebietes eine am Bedarf orientierte Ausstattung mit Wohnbauflächen ermöglichen, die den Kommunen auch vor dem Hintergrund des demographischen Wandels Handlungsspielräume gewährt.
- die Bereitstellung eines Baulandangebotes in der Region unterstützen, das den vielfältigen Nachfragewünschen und Nachfragegruppen gerecht wird.
- eine regionale Abstimmung der Wohnbaulandstrategien, damit die Funktionsfähigkeit der teilregionalen Wohnungsmärkte gewahrt bleibt.
- dass Flächenkreislaufwirtschaft und Innenentwicklung unter Berücksichtigung klimagerechter Anpassungsmaßnahmen Vorrang vor der Neuinanspruchnahme von Freiraum haben.
- eine Zunahme und Verfestigung disperser Siedlungsstrukturen und Landschaftszerschneidung vermeiden.
- die Freiräume als gliederndes Gerüst der Siedlungsstruktur nutzen und sichern.

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

Wir wollen...

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

### ***Qualität vor Quantität***

Wir wollen...

- gezielte Investitionen in Neubau und Bestand und die behutsame Entwicklung von Wohnbauflächen an integrierten Standorten. Dies soll dazu beitragen z.B. städtebauliche Defizite abzubauen, Innenentwicklungspotenziale zu erschließen, um vorhandene Infrastrukturen zu stützen und die energetische Erneuerung im Sinne des Klimawandels zu unterstützen.
- einen qualitätsvollen Städtebau im Bestand und im Neubau auch in Bezug auf die energetische Sanierung.
- einen Beitrag zur Wertstabilität des Wohnungsbestandes leisten.
- baukulturell wichtige Zeugnisse, insbesondere solche die unter Denkmalschutz stehen, sichern und entwickeln.
- langfristigen Leerständen und „Schrottimobilien“ im Wohnungsbau entgegenwirken und Lösungsstrategien aktiv unterstützen.
- die Herausforderung annehmen, den Stadtumbau ggf. durch einen örtlich geordneten Rückbau zu steuern.

### ***Gleiche Chancen für alle***

Wir wollen...

- neue Wohnstandorte im Sinne der Chancengleichheit, der Gendergerechtigkeit und der Familienfreundlichkeit weiter entwickeln. Aspekte der Barrierefreiheit und des Disability Mainstreamings sollen Beachtung finden. Die bestehenden Siedlungsbereiche sollen entsprechend optimiert werden. Die funktionale Nutzungsmischung soll vorangetrieben werden.
- sozialgerechten und bezahlbaren Wohnraum in möglichst allen Stadtteilen für alle Bevölkerungsgruppen.
- Parallelgesellschaften und ethnischer Segregation entgegenwirken.

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

Wir wollen...

- die vorhandene leistungsfähige gestufte Zentrenstruktur innerhalb der Siedlungen sichern und weiterentwickeln. Neben den Hauptzentren gehören dazu auch Stadtteilzentren und Nahversorgungszentren.

## **EINZELHANDEL**

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

Wir wollen...

- eine Einzelhandelsstruktur sichern und ermöglichen, die lokal und regional abgestimmt, der Bevölkerungs- bzw. Kaufkraftentwicklung angemessen und an die vorhandene Siedlungsstruktur angepasst ist.
- die Innenstädte, Stadtteilzentren und Nahversorgungszentren als Grundgerüst einer leistungsfähigen, gestuften Versorgungsinfrastruktur und als zentrale Identifikationsräume der Bevölkerung schützen, stärken und weiterentwickeln.

### ***Regional und städtebaulich nicht verträgliche Fehlentwicklungen vermeiden***

Wir wollen...

- eine fußläufig und barrierefrei erreichbare Nahversorgung sichern und fördern.
- Großflächige Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Kernsortimenten in den zentralen Versorgungsbereichen bündeln bzw. konzentrieren
- Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten an möglichst integrierten und mit dem ÖPNV gut erreichbaren Standorten zusammenführen.
- gewerbliche und industrielle Siedlungsbereiche (GIB) vor der Inanspruchnahme durch den Einzelhandel schützen.

### ***Regionale Abstimmung***

Wir wollen...

- die Einrichtung und die Organisation regionaler Einzelhandelskonzepte aktiv unterstützen und die überregionale, regionale und teilregionale Abstimmung fördern.



## WIRTSCHAFT

### ***Entwicklung einer stabilen Wirtschaftsstruktur, die innovativ und nachhaltig die wirtschaftliche Prosperität in allen Teilräumen der Region sicherstellt***

Wir wollen...

- eine differenzierte Branchenstruktur anstreben, die für teilräumliche Schwerpunktbildungen offen ist und durch die Vielfältigkeit und Verzahnung von Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen, Wissenschaft und Handwerk ein stabiles Fundament für die wirtschaftliche Zukunft aller Teilräume der Region bildet und deren Wettbewerbsfähigkeit im europäischen und globalen Wettbewerb langfristig sicherstellt. Die vorhandenen Leitmärkte und Kompetenzfelder stellen hierfür die Basis dar.
- die in der Region vorhandenen Arbeits- und Ausbildungsplätze sichern und zukunftsfähig ausbauen. Neue Arbeitsplätze sollen geschaffen werden.
- Dem Fachkräftebedarf aktiv durch die Förderung der beruflichen Bildung sowohl im Bereich der Hochschulausbildung als auch der dualen Ausbildung begegnen.
- dass sich die Metropole Ruhr weiterhin auch zu einer vielfältigen gewerblich-industriellen Wirtschaftsentwicklung bekennt. Nur so können wichtige Synergien zwischen produzierendem Gewerbe, Handwerk, unternehmensnahen Dienstleistungen und den Hochschulen gewährleistet werden und damit langfristige Entwicklungsimpulse ausgelöst werden.
- als innovativer Bildungs- und Wissenschaftsstandort, die Herausbildung von qualifizierten und höherwertigen Dienstleistungen sowie die Entwicklung der gewerblich-technischen Wirtschaft unterstützen.
- die stärkere Verzahnung von Forschung, Bildung und Wirtschaft
- die Landwirtschaft und den Gartenbau sowie die mit diesen in Wertschöpfungsketten eng verflochtenen Wirtschaftsbereiche als wichtige Bestandteile der regionalen Wirtschaftsstruktur dauerhaft sichern.
- die Wertschöpfungspotenziale, die sich aus der zentralen Lage der Region am Knotenpunkt wichtiger europäischer Wirtschaftskorridore ergeben sichtbar machen und nutzen.
- Rahmenbedingungen schaffen, die Unternehmensgründungen fördern.
- die Kreativwirtschaft als Faktor für urbane Stadtkultur und Lebensqualität unterstützen

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

Wir wollen...

- für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes ein am Bedarf orientiertes Angebot an Gewerbe- und Industrieflächen frühzeitig und in allen Teilräumen sichern. Die Herstellung der Verfügbarkeit für den Markt soll im Zusammenspiel aller Akteure verbessert werden.
- ein abgestuftes Angebot an landes-, regional und lokal bedeutsamen Gewerbe- und Industriestandorten. Wettbewerbsfähige landes- und regionalbedeutsame Standorte sollen in interkommunaler Abstimmung entwickelt werden.
- den Flächenbedarf soweit möglich auf vorgenutzte Flächen und integrierte Lagen lenken und so das Brachflächenrecycling auf hohem Niveau beibehalten, um die vorhandenen Infrastrukturen optimal ausnutzen zu können.
- die vollständige Ausschöpfung aller Möglichkeiten zum Abbau von Vermarktungsrestriktionen, um dadurch einen Beitrag zur Erreichung einer flächensparenden Entwicklung zu leisten.
- künftige Gewerbe- und Industrieflächen vorrangig an vorhandener Infrastruktur ausrichten. Ein Anschluss an den ÖPNV sollte sichergestellt werden.
- die langfristige Entwicklungsfähigkeit der Standorte durch vorausschauende Planung sichern.

- gewerbliche und industrielle Siedlungsbereiche (GIB) vor der Inanspruchnahme durch den Einzelhandel schützen.

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

Wir wollen...

- die Sicherung des gewerblich-industriellen Bestandes als wichtigen Baustein zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsraumes unterstützen. Vorhandene Betriebsstandorte sollten gesichert und betriebliche Erweiterungen ermöglicht werden. Dort wo es sinnvoll und möglich erscheint, sollte eine maßvolle innere Verdichtung der bestehenden Gewerbe- und Industrieflächen erfolgen.
- Mischung untereinander verträglicher Nutzungen ermöglichen.
- quartiersbezogene Ökonomien als wichtige Säulen der lokalen Wirtschaftsstruktur in ihrer Entwicklung unterstützen.

### ***Rahmenbedingungen verbessern***

Wir wollen...

- eine stärkere Verzahnung der Strukturpolitik des Landes mit der regionalen und kommunalen Planung anstreben und Anreizsysteme schaffen und optimieren.
- Innovationen fördern und das in der Region vorhandene Know-How sowie Potenzial in Forschung und Entwicklung in Wissenschaft und Unternehmen gezielter für die wirtschaftliche Entwicklung nutzen und Wertschöpfungspotenziale ausschöpfen.
- den Breitbandausbau als wichtigen Standortfaktor unterstützen.

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

Wir wollen...

- Interkommunale Entwicklungen fördern sowie regionale und teilregionale Gewerbeflächenkonzepte unterstützen.
- die Zusammenarbeit der Institutionen, Verbände und Verwaltungen optimieren.

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

Wir wollen...

- die Entwicklung neuer Standorte von Beginn an den Anforderungen der Gendergerechtigkeit und der Chancengleichheit orientieren.
- Von besonderer Bedeutung für das Ermöglichen von Chancengleichheit sowie der Vereinbarkeit von Familie und Beruf sollten die Sicherung und der Ausbau der wohnortnahen Versorgung und eine Flächenpolitik sein, die sich dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ verpflichtet.

## **MOBILITÄT**

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

Wir wollen...

- eine Region der vernetzten Wege und der innovativen nachhaltigen Mobilität mit internationaler Anbindung werden.
- ein leistungsfähiges, sozial- und umweltverträgliches Verkehrssystem, das auf der optimalen Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und -netze basiert und in die europäischen Verkehrsnetze integriert ist.

- den Wohn- und Wirtschaftsstandort Ruhr durch die integrierte Vernetzung aller Verkehrsträger langfristig stärken und einen Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung leisten.
- die Elektromobilität in allen Bereichen des MIV und ÖPNV fördern.
- individuelle Mobilität – auch in alternativen Formen – fördern.

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

Wir wollen...

- unter dem Aspekt der Chancengleichheit eine hohe Alltagsmobilität sicherstellen.
- in der Metropole Ruhr eine gute Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen, Freizeit- und Erholungseinrichtungen etc. mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleisten. Dies bedeutet eine angemessene Taktfolge, kurze Wege zu den Haltestellen sowie konkurrenzfähige Reisezeiten.
- dass Arbeitsplatzstandorte, nach Möglichkeit, gut mit dem ÖPNV erreichbar sind.
- uns am 10/10/30/60-Modell an mindestens 22 Stunden des Tages orientieren, d. h.
  - der Fußweg zur nächsten Haltestelle soll maximal zehn Minuten betragen,
  - der 10-Minuten-Takt soll ein erstrebenswertes Ziel der ÖPNV-Bedienung darstellen,
  - das nächste Oberzentrum soll in maximal 30 Minuten erreichbar sein,
  - in max. 60 Minuten soll die Region durchquert werden können,
  - in max. 60 Minuten sollen bedeutende öffentliche Einrichtungen (z. B. Hochschulen, Universitäten etc.) erreicht werden.
- eine ganzheitliche Verbesserung der Qualität des ÖPNV durch einheitliche System- und Qualitätsstandards.
- den Kunden unter dem Aspekt der Chancengleichheit eine hohe Alltagsmobilität sicherstellen und einen leichten Zugang zum Nahverkehrssystem ermöglichen.
- moderne Verkehrsstationen mit barrierefreiem Zugang.
- im Dialog mit den zuständigen Aufgabenträgern integrierte Tarif- und Fahrplanangebote mit einer guten Verknüpfung innerhalb des Systems ÖPNV entwickeln.
- eine einheitliche ÖPNV-Qualität in der Metropole Ruhr, die sich in einem einheitlichen Corporate Design und einer einheitlichen Marketingstrategie für den ÖPNV widerspiegeln soll.

### **Rad- und fußgängerfreundliche Region in Europa**

Wir wollen...

- eine rad- und fußgängerfreundliche Region in Europa werden und dazu das regionale Radverkehrssystem gemeinsam mit der Region weiterentwickeln.
- die Chancen, die sich aus der E-Mobilität ergeben, nutzen.
- Radschnellwege als ein Element der Alltagsmobilität planen und bauen.
- den Radverkehr als bedeutenden Zukunftsfaktor für die lokale und die regionale Mobilität auch durch die Verknüpfung mit den kommunalen Netzen fördern.
- Radwegetrassen von regionaler Bedeutung hervorheben.
- dass Radfahren in Zukunft bedeutet: Bequem, schnell, sicher und gleichberechtigt durch Stadt und Region gelangen.

### ***Instandhaltung und Ausbau der Schieneninfrastruktur auf hohem Niveau***

Wir wollen...

- die Instandhaltung und den Ausbau einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur auf hohem Niveau und die kapazitätsseitige Weiterentwicklung, um den wachsenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen.
- insbesondere die Beseitigung von Engpässen in den Schienennetzen aber auch die Ertüchtigung des Eisenbahnnetzes zur Kapazitätserhöhung durch Beschleunigung und moderne Sicherungstechnik und den Ausbau des Schienennetzes vorantreiben.
- eine Beschleunigung des Schienenverkehrs erreichen.
- vorhandene brachliegende Schienentrassen sichern, um bei Bedarf eine Reaktivierung zu ermöglichen.

### ***Bedarfsgerechte Entwicklung des Straßennetzes***

Wir wollen...

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

### ***Leistungsfähiger Gütertransport und Logistik***

Wir wollen...

- künftige Gewerbe- und Siedlungsflächen an vorhandener Infrastruktur ausrichten. Hierbei sind die Vorteile der ÖPNV-Anbindung zu nutzen bzw. ist eine ÖPNV-Anbindung neu zu schaffen.
- beim eventuell erforderlichen Neubau von Verkehrswegen die Belange des Siedlungs- und Freiraumes berücksichtigen.
- einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Gütertransport in der Metropole Ruhr sicherstellen, dessen Anteil auf Schiene und Wasserstraße erhöht werden soll.
- GVZ- und KLV-Terminal-Standorte weiter entwickeln, um den bi- und trimodalen Gütertransport zu stärken.
- bei der Last-Mile-Logistik den Einsatz emissionsarmer Verkehrsmittel (z. B. Elektromobilität) anstreben.
- durch Kooperation der Anbieter in den Segmenten Last-Mile-Logistik, Food-Logistik und Kurier-Express-Paketdienst (KEP) Transporte bündeln und das Verkehrsaufkommen reduzieren. Hierzu sind intelligente City-Logistik-Konzepte zu entwickeln.
- die Wasserstraßen an die Ansprüche moderner Binnenschifffahrt anpassen, um der zunehmenden Bedeutung des Gütertransportes mit Binnenschiffen gerecht zu werden.
- vorrangig die landesbedeutsamen Häfen als multimodale Logistikhubs / Güterverkehrszentren weiter entwickeln.
- die Wasserstraßen und mit ihnen in funktionalem Zusammenhang stehende Flächen so entwickeln, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen im multimodalen Güterverkehr (Wasser, Schiene, Straße) angemessen erfüllen können.
- die Potenziale des dichten Wasserstraßennetzes in der Metropole Ruhr auch im Personenverkehr nutzen,
- insbesondere die Kanäle mit begleitenden Uferradwegen ausstatten, um die Freizeitattraktivität an den Wasserstraßen zu steigern und dadurch auch einen bedeutenden Beitrag zur Entwicklung des regionalen Radwegenetzes leisten zu können.

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

Wir wollen...

- die bedarfsgerechte Entwicklung des regional bedeutsamen Flughafens Dortmund
- die Anbindung der Metropole Ruhr an die Flughäfen Düsseldorf und Dortmund optimieren.

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

Wir wollen...

- eine gleichmäßige Verteilung der Anteile des MIV, des ÖPNV, des Radverkehrs und der Fußwege am Gesamtverkehrsaufkommen von jeweils 25% erreichen.
- für die Zukunft eine integrierte, regionale Mobilitätsentwicklung und Verkehrsinformation sowie die Kooperation aller Beteiligten (z. B. Kommunen, Aufgabenträger des SPNV, Straßen NRW, Land NRW, Bund) anstreben.

### ***Leitungsinfrastruktur***

Wir wollen...

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

## **FREIRAUM- UND LANDSCHAFTSENTWICKLUNG**

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

Wir wollen...

- den Freiraum nachhaltig sichern und weiterentwickeln, damit seine Leistungen und Funktionen erhalten werden insbesondere als
  - Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als Entwicklungsraum biologischer Vielfalt,
  - klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsraum,
  - Raum mit Bodenschutzfunktionen,
  - Raum mit bedeutsamen wasserwirtschaftlichen Funktionen,
  - Raum für Land- und Forstwirtschaft,
  - Raum für landschaftsorientierte und naturverträgliche Erholungs-, Sport und Freizeitnutzungen,

- Identifikationsraum und prägender Bestandteil historisch gewachsener Kulturlandschaften,
- gliedernder Raum für Siedlungs- und Verdichtungsgebiete sowie
- als „Grüne Infrastruktur“.

Konflikte zwischen den unterschiedlichen Freiraumfunktionen und -nutzungen sind aufzuzeigen und zu lösen.

- die Flächen und die Leistungsfähigkeit des Freiraums als landwirtschaftliche Produktionsfläche vorrangig für Nahrungsmittel erhalten und fördern. Hierbei steht insbesondere die Vermeidung der Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen für andere Nutzungen im Fokus. Die regionale Vermarktung landwirtschaftlicher Produkte soll unterstützt werden.
- die Waldflächen erhalten, um ihre Funktionen für eine nachhaltige Holzproduktion, für den Arten- und Biotopschutz, die Kulturlandschaft, die landschaftsorientierte Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzung, den Klima-, Wasser- und Bodenschutz zu sichern.
- die Struktur des Freiraums verbessern und Wald in den waldarmen Gebieten möglichst vermehren.
- die Leistungs- und Funktionsfähigkeit der Gewässer erhalten. Die Nutzung der Grund- und Oberflächengewässer soll im Rahmen ihrer Regenerationsfähigkeit erfolgen. Wenn keine naturschutz- und wasserwirtschaftlichen Belange entgegenstehen, unterstützen wir eine Nutzung der Oberflächengewässer für die Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzung.
- Lärm- und schadstoffarme Räume, sowie die großen unzerschnittenen Landschaftsräume erhalten und vor weiteren Zerschneidungen schützen.

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

Wir wollen...

- die regionstypische Eigenart der unterschiedlichen Landschaftsräume wie z.B. die Auenlandschaft des Niederrheins, die Waldgebiete der Haard und Hohen Mark, die vorwiegend agrarisch geprägte Hellwegbörde, die industrielle Kulturlandschaft im Verdichtungsraum, die Gewässerlandschaft der Emscher, Lippe und Ruhr erhalten und weiterentwickeln. Der Erlebniswert für die Erholung ist hierbei unter Beachtung der Ziele für den Arten- und Biotopschutz von besonderer Bedeutung.

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

Wir wollen...

- ein besonderes Augenmerk auf die Herstellung eines durchgängigen Freiraumsystems im gesamten Verbandsgebiet legen. Dabei sind die unterschiedlichen Freiraumfunktionen und -nutzungen verträglich zu integrieren. Eine zentrale Rolle kommt dabei dem Emscher Landschaftspark zu. Dieses große regionale Kooperationsprojekt soll fortgeführt und weitere Maßnahmen sollen geplant und realisiert werden.
- mit der Entwicklung eines durchgängigen, abgestuften Biotopverbundsystems den Aufbau des landesweiten Biotopverbundes mit den Natura2000-Gebieten (FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete) in der Region unterstützen. Hierzu wollen wir die wertvollen und regional bedeutsamen Funktionsräume für den Arten- und Biotopschutz als Flächen für den Natur- und Landschaftsschutz sichern und weiterentwickeln. Gleichzeitig wird über die Sicherung von Flächen die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushaltes und des Klimas unterstützt.
- das System der regionalen Grünzüge zur Schaffung einer Grünen Infrastruktur weiterentwickeln und differenzieren. Zentrale Elemente des herzustellenden Freiraumsystems sind im Verdichtungsgebiet die regionalen Grünzüge, die in Verbindung mit den örtlichen Grünverbindungen die Vernetzung der landschaftsbezogenen Freiräume

am Siedlungsrand bis in die Wohngebiete hinein herstellen. Dabei soll der Ost-West-Grünzug des Emscher-Landschaftsparks in der Mitte der Metropole konkretisiert werden.

- Engstellen und Unterbrechungen in den Regionalen Grünzügen, soweit möglich, beseitigen und die Siedlungsgebiete im Sinne einer Freiraumnutzung qualifizieren (z. B. Nutzung von Brachflächen, Stadtumbau).
- Rad- und Wanderwege in das Grünzugsystem und die landschaftsbezogenen Freiräume einbetten. Im Idealfall wird so von jedem Wohngebiet aus der Zugang zum Freiraumsystem hergestellt und damit die Feierabend- und Wochenenderholung ermöglicht, ohne lange Anfahrtswege mit dem PKW oder ÖPNV.
- die siedlungsnahen und innerstädtischen Freiräume für die Erholungseignung weiter verbessern. Diese sollen für alle Bevölkerungsgruppen multifunktional nutzbar sein, unter Beachtung des Gender-Mainstreams differenziert entwickelt werden und gut erreichbar sein. Der Aspekt des Disability-Mainstreamings soll Berücksichtigung finden.

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

Wir wollen...

- beeinträchtigte Räume angemessen und in ihrer Funktionsfähigkeit für Böden, Wasserhaushalt, Klima, Tier- und Pflanzenarten sowie als Lebensgrundlage für den Menschen wieder herstellen.

### ***Rohstoffversorgung nachhaltig sicherstellen***

Wir wollen...

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

## **KULTURLANDSCHAFTEN**

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

Wir wollen...

- die Vielfalt der Kulturlandschaften und das kulturelle Erbe im ländlichen wie auch im städtischen Bereich als Beitrag zur Nachhaltigkeit und zur regionalen Identität erhalten und weiterentwickeln. Industriekulturell bedeutsame Strukturen und Elemente sollen als Alleinstellungsmerkmal der Region gesichert werden und über die Region hinaus Strahlkraft entfalten.
- Dabei spielt die Bedeutung der industriellen Kulturlandschaft für das Welterbe eine besondere Rolle.
- das Unverwechselbare der Kulturlandschaften mit ihren wertgebenden Elementen und Strukturen und kulturhistorischen Bezügen erhalten.
- bei der Siedlungsentwicklung die Struktur und das Erscheinungsbild historischer Stadt- und Ortskerne sowie sonstiger raumwirksamer Kulturlandschaftselemente wahren.
- die wertgebenden Merkmale und die Eigenart charakterisierenden Bestandteile definierter Kulturlandschaftsbereiche erhalten und behutsam weiterentwickeln.

### ***Kulturlandschaft erfahrbar machen***

Wir wollen...

- Kulturlandschaften vor Ort erfahrbar und nutzbar machen, den Menschen vermitteln und weitergeben sowie die zivilgesellschaftliche Verantwortung für das kulturelle Erbe stärken.

## **TOURISMUS UND FREIZEIT**

### ***Auf dem Weg zur Tourismus- und Freizeitmetropole Ruhr***

Wir wollen...

- auf dem Weg zur Tourismus- und Freizeitmetropole Ruhr den Erlebniswert des vielfältigen und umfangreichen Tourismus-, Freizeit-, Kultur- und Sportangebotes durch eine stärkere regionale Vernetzung deutlich erhöhen.
- die Tourismus-, Freizeit-, Kultur- und Sportlandschaft vor allem qualitativ verbessern.
- die Angebote an die Anforderungen des demographischen Wandels, des veränderten Freizeitverhaltens sowie der verschiedenen Ziel- und Nutzergruppen anpassen.
- den Freizeitwert der Region als „weichen Standortfaktor“ erhöhen, um qualifizierte Arbeitskräfte zu halten und zu gewinnen.
- durch die Tourismus- und Freizeitwirtschaft Arbeitsplätze sichern und schaffen.

### ***Tourismus mit hoher Strahlkraft***

Wir wollen...

- die Industriekultur als touristisches Angebot mit Alleinstellungsmerkmal festigen und weiter ausbauen.
- das Rad-touristische Angebot sowie die touristische Attraktivität der Region insgesamt weiter steigern.
- die Außenwahrnehmung und das Marketing verbessern, um damit die Zahl der Touristen zu erhöhen.
- die Region als attraktiven Standort für die Tourismus- und Freizeitwirtschaft ausbauen und die Privatwirtschaft stärken.

### ***Regionaltourismus, regionale Freizeitinfrastruktur***

Wir wollen...

- die vielfältigen, charakteristischen Landschaftsräume mit ihren Wäldern, Seen und Gewässerläufen für die naturverträgliche, landschafts-/wasserorientierte Erholung und den Regionaltourismus sichern und entwickeln.
- durch intelligente Besucherlenkungskonzepte mit qualitätsvoller, möglichst barrierefreier Infrastruktur Überlastungserscheinungen minimieren und damit den Erholungswert steigern.
- die gestalterische, Orientierung gebende Qualität der urbanen Stadtlandschaft mit ihren siedlungsstrukturellen Besonderheiten und Siedlungsformen sowie mit ihren unterschiedlichen Freiraumtypen verbessern.
- den Nutzern ein hohes Bewusstsein für den Wert und die eigene Verantwortung bzgl. ihres Umfeldes vermitteln.
- die Infrastruktur der Freizeitzentren und Freizeitanlagen am Wasser modernisieren, in Wert setzen und ggf. neue Wasserlagen entwickeln.
- das regionale Radwegenetz für die Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr weiter verbessern.
- die vorhandenen Halden, Landmarken und ihre Freizeitinfrastruktur optimieren sowie ggf. Haldenstandorte für Freizeit und Tourismus entwickeln.



- die Attraktivität der regional bedeutsamen Parks und Freizeiteinrichtungen nachfrageorientiert, auf Zielgruppen ausgerichtet weiterentwickeln.
- weitere Gewässer für die Badenutzung entwickeln, bei vorhandenen Badeseen die Ausstattungen qualifizieren und ihre Erreichbarkeit mit öffentlichem Nahverkehr und Rad verbessern.
- das regionale Marketing für die Angebote des Regionaltourismus und der regionalen Freizeitinfrastruktur verbessern

## **KLIMASCHUTZ UND KLIMAAANPASSUNG**

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

Wir wollen...

- das umfangreiche Wissen über das Klima der Region im Hinblick auf die Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen nutzen und ausbauen.
- eine klimaangepasste Region sein, in der auch in Zukunft gerne gelebt und gearbeitet wird.
- eine Region sein, in der die Auswirkungen des Stadtklimas und der globalen Klimaänderungen sowohl durch regionale als auch durch innerstädtische Anpassungsmaßnahmen minimiert werden.
- die Verbindung der regionalen Grünzüge in die Siedlungsbereiche verbessern und existierende Engstellen der Grünzüge als Frischluftschneisen und Kaltluftentstehungsgebiete vor einer weiteren baulichen Inanspruchnahme schützen und nach Möglichkeit durch Rücknahmen von Siedlungsflächen erweitern.
- Klimaökologisch bedeutsame Bereiche sichern und weiterentwickeln
- die Metropole Ruhr im Blick auf Klimawandel und Klimaschutz als zukunftsfähige Region präsentieren.
- die Stadtentwicklung vom Freiraum her betrachten und dabei die negativen Folgen des Klimawandels im Fokus haben.
- die Qualitäten hinsichtlich der Aspekte Belüftung, Frischluftzufuhr und Überschwemmung gemeinsam verbindlich definieren.

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

Wir wollen...

- das umfangreiche Wissen der Region zur Energieeinsparung, Energieeffizienz und Energieversorgung sichern und ausbauen.
- zukünftig eine CO<sub>2</sub> neutrale Energieversorgung in der Metropole Ruhr als Industrie-, Arbeits- und Wohnstandort anstreben.
- zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, zur Sicherung der Arbeitsplätze und der Versorgung der Bevölkerung in der Metropole Ruhr hocheffiziente flexible Kraftwerke mit fossilen Energieträgern (Gas / Kohle) als Brückentechnologie sichern.
- auch dezentrale Ansätze der Energieversorgung fördern und sichern.
- alte und neue Wärmeenergieangebote aus Industrie, Energie und Gewerbe auf vorhandene und geplante Wärmenetze ausrichten und den Verbund von Leitungsnetzen unter möglichst geringer Flächeninanspruchnahme fördern.
- die Fernwärmeinfrastruktur ausbauen und durch geeignete Einspeisepunkte für erneuerbare Energien ergänzen.
- zukünftig eine Spitzenstellung in der Entwicklung und dem Einsatz bei Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik einnehmen.

- den dezentralen Ausbau der erneuerbaren Energien umwelt- und sozialverträglich voranbringen.
- den mit dem Ausbau der regenerativen Energieträger verbundenen Wandel der Region/Landschaft raumverträglich gestalten.
- die Akzeptanz für die Nutzung Erneuerbarer Energieträger fördern und herstellen unter Berücksichtigung erforderlicher Infrastruktureinrichtungen zur Netzanbindung.
- die Gewinnung von Erdgas aus unkonventionellen Lagerstätten mit der Fracking-Methode nur bei ökologisch risikofreier Förderung zulassen.

## **BILDUNG UND WISSENSCHAFT**

### ***Wissensmetropole Ruhr***

Wir wollen...

- gemeinsam das Leitbild der Wissensmetropole Ruhr entwickeln und sukzessive konkretisieren.
- bei allen regionalen Entwicklungsstrategien Bildung und Wissenschaft als zentrale Themen und Standortfaktoren der Zukunft berücksichtigen.
- eine Bildungs- und Wissenschaftsregion sein, die durch individuelle Förderung Potenziale erschließt und nutzbar macht.
- Fachkräfte in der Region halten sowie neue für die Region gewinnen.

### ***Die Wissenschaftsregion Ruhr stärken***

Wir wollen...

- Wissenschaftsstandorte mit Exzellenz-Anspruch fördern, die im internationalen Wettbewerb bestehen.
- eine Region sein, die durch Wissenstransfer und Kooperation zwischen Wissenschaft und Wirtschaft die Voraussetzungen für Prozess- und Produktinnovationen schafft.
- Wissenschaftseinrichtungen als integrale Bestandteile der Stadt- und Regionalentwicklung weiterentwickeln.

### ***Die Bildungsregion Ruhr stärken***

Wir wollen...

- gelingende Bildungsprozesse schaffen.
- eine lernende Region sein, die die Rahmenbedingungen für individuelles und lebenslanges Lernen und Inklusion verbessert.
- in den Sozialräumen der Metropole Ruhr die Voraussetzungen für funktionierende Präventionsketten und gelingende Übergänge schaffen. Ziel ist es, unabhängig von der sozialen Herkunft Schul- und Hochschulabschlüsse sowie berufliche Qualifikationen zu gewährleisten.
- regionale Bildungslandschaften aufbauen, die sich an den Sozialräumen orientieren und einen besonderen Augenmerk auf Räume mit besonderem Entwicklungsbedarf legen.
- die Teilhabe von Kindern mit Zuwanderungsgeschichte an allen Bildungsangeboten als Voraussetzung für den Erfolg jeder Integrationspolitik.

# **Status Quo Analyse**

## STATUS QUO ANALYSE

---

### AUSGANSSITUATION

Wir sind...

- eine polyzentrische Region voller Vielfalt und Lebendigkeit; die unterschiedlichen Begabungen von Kern und Umland machen uns gemeinsam stark. Eine leistungsfähige Zentrenstruktur sowie das Grünflächennetz sichert die Funktionsfähigkeit des Gesamttraumes. Vielfach stellt sich jedoch die Herausforderung eine wohnortnahe und qualitativ gute Nahversorgung aufrechtzuerhalten sowie Leerständen und Trading-Down-Prozessen in zahlreichen Stadtteilzentren und Innenstädten entgegenzuwirken
- eine Region, deren Teile sich ergänzen. Das Miteinander von charakteristischen Kulturlandschaften im Übergang zum Umland, die Städte und historischen Siedlungskerne sowie das industriegeschichtliche Erbe prägen das Gesicht der Region.
- eine Region mit einer leistungsfähigen wirtschaftlichen Basis, die im internationalen Wettbewerb besteht und sich gleichzeitig den Herausforderungen des wirtschaftlichen Strukturwandels stellt.
- eine Region, die dem bundesweiten demografischen Wandel voraus ist und sich aktiv den Herausforderungen, die sich aus der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung und Alterungsprozessen ergibt, stellt.
- eine vernetzte Region. Ein dichtes Netz an Kommunikations- und Verkehrsverbindungen sichern die Mobilität sowie den Informations- und Güteraustausch innerhalb der Region und nach außen und sind Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung. Die Herausforderungen einer zukunftsfähigen Mobilität werden aktiv angegangen.
- mit über 5 Mio. Einwohnern der drittgrößte Ballungsraum in der Europäischen Union mit einer starken Verflechtung im europäischen Kultur- und Wirtschaftsraum,
- sozial und politisch „Mitten in Europa“ und haben in unserer 180-jährigen Industriegeschichte eine lange und erfolgreiche Tradition der Zuwanderung und Integration,
- eine Städtereion, die sich durch das europäische Motto „In Vielfalt vereint“ gut charakterisieren lässt,
- als RUHR.2010 Europäische Kulturhauptstadt einer breiten europäischen Öffentlichkeit bekannt und haben die Erfahrungen eines integrierten Strukturwandels dabei erfolgreich präsentiert,
- eine Region in der eine gute Praxis der interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit die Grundlagen für das europäische Prinzip der „Multi-Level-Governance“ gelegt hat,
- eine Gruppe von Städten, die 199 europäische Städtepartnerschaften pflegen und in 50 Europaschulen einen besonderen Focus auf die Ideen und die Praxis der europäischen Vereinigung legen,
- eine Industrieregion, deren Wandel in den vergangenen 50 Jahren mit einer Abfolge von europäischen Instrumenten und Förderprogrammen aktiv unterstützt wurde,
- eine Region der guten Nachbarschaft und pflegen einen regen Erfahrungsaustausch zu einer Vielzahl von europäischen Städten und Ballungsräumen,
- eine Region mit vielfältigen Kooperationen. Die Europäische Kulturhauptstadt 2010 als Beispiel interkommunaler Kooperation hat eindrucksvoll bewiesen, dass sich die Region im internationalen Wettbewerb erfolgreich aufstellen kann.
- eine Region, die bei der Bewältigung der Energiewende, des Klimaschutzes und bei der Anpassung an die Folgen des Klimawandels vor einer besonderen Herausforderung steht.
- eine Region, die durch hohes Verkehrsaufkommen und industrielle Produktion Umweltprobleme, zum Beispiel bei der Luftreinhaltung und beim Lärm, zu lösen hat.

- eine Region, die über ein ausgeprägtes und gut vernetztes Freiraumsystem (Regionale Grünzüge, Emscher Landschaftspark) sowie über weitreichende Erfahrungen bei der Inwertsetzung von ehemaligen industriell geprägten Standorten verfügt. Dadurch wird der Freiraum von Siedlungsdruck entlastet (Flächenkreislaufwirtschaft).
- eine Region, die sich im Wandel von der männerdominierten Arbeitswelt durch montanindustrielle Geschichte hin zu einer geschlechtergerechten Entwicklung befindet.
- eine Region, die vor besonderen sozialräumlichen Herausforderungen steht.

## **WOHNEN**

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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

### **Soziale Ungleichgewichte**

Wir haben...

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

### **Zunehmende Konkurrenz um Ansiedlung von Bevölkerung**

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

- einen sehr vielfältigen und damit für unterschiedliche gesellschaftliche Lebensstile geeigneten Wohnungsbestand in der Metropole Ruhr. In den Kreisen steht Wohnraum überwiegend in Ein- und Zweifamilienhäusern zur Verfügung, in den kreisfreien Städten meistens in Mehrfamilienhäusern.
- einen großen Teil des Wohnungsbestandes, der in der Nähe zu Grünflächen und Erholungseinrichtungen liegt. Dies wirkt sich positiv auf die Lebensqualität aus. Wohnungsnahe Brachflächen bieten weiteres Potential zur Ausweitung der Grünflächen.
- ein insgesamt günstiges Mietniveau. Das mittlere Preisniveau liegt zwischen 4 und 7 €/m<sup>2</sup> (AG Wohnungsmarkt Ruhr, Wohnungsmarktbericht Ruhr 2012: 57).
- eine Ausdifferenzierung der Nachfrage erlebt. Zahlreiche neue Nachfragegruppen sind entstanden und haben eine Nachfrage nach neuen Wohnformen wie z.B. Wohngruppen, Mehrgenerationenwohnen, Themenwohnen oder urbanen Wohnformen ausgelöst. Die „klassische Familie“ verliert als Nachfragegruppe nach Wohnungen und Bauland etwas an Bedeutung.

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

Wir haben...

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

### **Potenziale für Region der kurzen Wege**

Wir haben...

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

## **EINZELHANDEL**

### **Zunehmende Standortkonkurrenzen**

Wir haben....

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

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

## **WIRTSCHAFT**

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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



### **Hohe Bedeutung und Entwicklungsdynamik bei den unternehmensnahen Dienstleistungen und der Gesundheitswirtschaft**

Wir haben...

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

### **Ausgeprägte lokale Spezialisierungen und regionale Kompetenzen**

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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

### **Interkommunale Lösungen für gemeinsame Herausforderungen**

Wir haben...

- einige Kommunen, die im Rahmen von kooperativen Lösungen, die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung, z.B. durch die Realisierung von interkommunalen Gewerbegebieten erheblich verbessert haben. Zu den erfolgreichen Beispielen gehören der Industriepark Dorsten-Marl sowie der Grafschafter Gewerbepark Genend. Auch im Ennepe-Ruhr-Kreis hat man sich auf den Weg gemacht, den drohenden Flächenengpass

gemeinschaftlich zu lösen. Mit dem projektierten newPARK nimmt die Region auch die Verantwortung für die Bereitstellung von landesbedeutsamen Gewerbeflächen in die Hand.

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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

## **MOBILITÄT**

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

Wir haben

- eine Konzentration der Hauptverkehrsachsen auf den Ost-West-Korridor,
- über 600 Kilometer Bundesautobahn, über 630 Kilometer Bundesstraßen sowie mehr als 3.400 Kilometer Landes- und Kreisstraßen,
- ein Eisenbahnnetz mit einer Länge von über 1.600 Kilometern,
- ein Stadtbahn- und Straßenbahnnetz mit einer Streckenlänge von über 350 Kilometern,
- Wasserstraßen mit einer schiffbaren Länge von etwa 250 Kilometern.
- ein stetig wachsendes regionales Radwegenetz mit einer derzeitigen Länge von 700 Kilometern, das primär dem Freizeitverkehr dient.
- Verkehrsnetze, die einen hohen Instandhaltungsbedarf aufweisen.
- einen hohen Anteil örtlicher, interkommunaler und regionaler Verkehre.
- im zunehmenden Maße auch überregionale und großräumige Durchgangsverkehre.
- Autobahnen, die durch starke Stadtverkehrsfunktionen geprägt sind.
- durch die hohe Verkehrsdichte im MIV in der Kernzone hohe lufthygienische und lärmtechnische Belastungen, so dass Grenzwerte überschritten werden.
- ein stark entwicklungs- und ausbaufähiges Netz für den Alltagsradverkehr.
- ein dichtes, gut ausgebautes Straßennetz, das aber zeitweise Überlastungen aufweist.
- beim öffentlichen Verkehr und beim Motorisierten Individualverkehr innerhalb der Kernzone der Metropole Ruhr eine ausreichende Erreichbarkeit.

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

Wir haben

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

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

Wir haben

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

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

Wir haben

- keine einheitliche Organisationsstruktur des ÖPNV.
- den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Aufgabenträger für den SPNV mit Ausnahme des Kreises Unna und der Stadt Hamm, die dem SPNV-Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zugeordnet sind.
- nahezu in der gesamten Metropole Ruhr den VRR-Tarif
- den Ruhr-Lippe-Tarif im Kreis Unna und der Stadt Hamm.
- in ausgewählten Übergangsbereichen an den Schnittstellen beider Verbünde die Anerkennung des VRR- bzw. des Ruhr-Lippe-Tarifes.
- eine unzureichende Vernetzung der kommunalen Verkehrssysteme.
- elf kreisfreie Städte und vier Kreise als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV.
- 17 vor Ort ansässige Verkehrsunternehmen, die primär das kommunale und regionale Nahverkehrsangebot erbringen.
- acht Verkehrsunternehmen mit Unternehmensschwerpunkten außerhalb der Metropole Ruhr.

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

Wir haben

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

### **Kontinuierliches Wachstum des Güterverkehrs**

Wir haben

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

### **Leitungsinfrastruktur**

Wir haben

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

### **Die Luftverkehrsanbindung**

Wir haben

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

### **Der Modal Split**

Wir haben

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

## **FREIRAUM- UND LANDSCHAFTSENTWICKLUNG**

### **Sehr unterschiedliche Landschaftsräume**

Wir haben...

- ein sehr unterschiedlich strukturiertes Landschaftsgefüge. Einerseits gibt es im Kern der Metropole Ruhr ein hochverdichtetes, polyzentrisches Siedlungsgebiet mit begrenzten urbanen Freiräumen und andererseits großzügige Landschaften am Ballungsrand.
- aufgrund der natürlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklung Landschaften mit jeweils regionstypischen Eigenarten und Identitäten. Dies zeigt sich in Gebieten, die noch weitgehend natürlich geprägt sind (z. B. Auenlandschaften am Niederrhein oder Waldgebieten wie die Haard), vorwiegend agrarisch geprägten Gebieten (wie z. B. am Niederrhein und im Kreis Unna die Hellwegbörde) und Gebieten, die industriellen Ursprungs sind (z. B. Halden-Landschaften wie Großes Holz, Hoheward und Norddeutschland oder die Industrienatur auf Montanbrachen wie Welterbe Zollverein, Landschaftspark Duisburg-Nord und Kokerei Hansa). Diese haben nicht nur Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz, sondern weisen gleichzeitig wichtige Naherholungsfunktionen auf.  
Die Verteilung dieser Landschaften variiert zwischen Ballungskern und Ballungsrand.
- ein weit verzweigtes Gewässersystem. Es besteht aus den Flüssen Rhein, Ruhr, Emscher und Lippe sowie Issel, Ahse, Lenne, Volme, Seseke und Ennepe und wird von einem umfangreichen Bachsystem ergänzt. Diese Fluss- und Bachläufe sind zum Teil ausgebaut und überformt, was insbesondere die Emscher mit den ihr zulaufenden Bächen betrifft. Neben diesen Gewässern natürlichen Ursprungs gibt es die vier Kanäle Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal und Dortmund-Ems-Kanal.
- zahlreiche Freiflächen, die eine hohe Bedeutung für Flora und Fauna aufweisen und die überwiegend gesetzlich geschützt sind (FFH-Gebiete, VSGs, NSGs). Dies sind u.a. viele Auenbereiche entlang der Flüsse (z. B. der Untere Niederrhein, Rheinaue Walsum, Heisinger Aue, weite Teile der Lippeaue, Isselniederung, Tal der Ennepe), viele Bachtäler (z. B. Oelbachtal, Deilbachtal, Bieberbach) und Waldgebiete (z. B. Hiesfelder Wald, Diersfordter Wald, Cappenberger Wald, Pöppinghauser Wald) sowie auch Gebiete industriellen Ursprungs (z. B. Bergehalde Pluto-Wilhelm, Halde Rheinbabben). Insgesamt haben rund 16% der Flächen im RVR-Gebiet eine herausragende Bedeutung für den Biotopverbund.
- ein unterschiedlich strukturiertes Landschaftsbild in der Region, das sich auch bei der Verteilung der 84.500 ha Waldflächen zeigt. So gibt es sehr waldarme Städte und Gemeinden mit einem Waldanteil von unter 10 % (z. B. am Niederrhein) und es gibt sehr waldreiche Städte und Gemeinden mit über 40 % Waldanteil (z. B. Stadt Haltern am See, Kreis Ennepe-Ruhr). Die Wälder übernehmen je nach Standort unterschiedliche Funktionen (Erholung, Immissions-, Lärm-, Klima-, Natur-, Boden- und Sichtschutz).
- die Landwirtschaft mit einem Anteil von ca. 39% als größten Flächennutzer des Freiraums.

### **Regionales Freiraumverbundsystem**

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

- trotz der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie „den täglichen Freiflächenverlust auf 30 ha zu begrenzen“, nach wie vor ein hoher Freiflächenverlust zu verzeichnen. Besonders betroffen ist davon seit einigen Jahren die Landwirtschaft. So verlor diese von 2000 bis 2010 jährlich rd. 1000 ha ihrer Produktionsflächen, die für die Siedlungsentwicklung und die dafür notwendigen Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen wurden.

### **Abbau oberflächennaher Rohstoffe**

Wir haben...

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

## KULTURRAUM

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

Wir haben....

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

## TOURISMUS UND FREIZEIT

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

Wir haben...

- eine vielfältige Stadtlandschaft mit einem umfassenden Freizeit-, Sport- und Kulturangebot, das aufgrund seiner Attraktivität vielfach über die Region hinaus ausstrahlt und daher den touristischen Erlebniswert erhöht. Es bestehen Bezüge zu den Themen Verkehr und Mobilität, Einzelhandel u.a.m..
- eine umfangreiche Freizeit-, Tourismus- und Sportlandschaft mit einem vielfältigen Angebot unterschiedlicher Qualität, die – trotz fließender Übergänge – nachfolgend in drei Kategorien unterschieden wird:
  1. Touristische Highlights / Incoming-Tourismus

2. Landschaftsorientierte Erholung / Regionaltourismus, Wochenenderholung
3. Regionale Freizeitinfrastruktur / Tages- und Kurzzeiterholung

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

Wir haben...

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

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

Wir haben...

- eine große Vielfalt von attraktiven, charakteristischen, überwiegend gewässerbegleitenden Landschaftsräumen sowie Kanälen außerhalb der Kernzone als Basis für die landschafts- und wasserorientierte Erholung, die Wochenenderholung und den Regionaltourismus: Niederrhein mit dem Raum Xanten, der Übergang zum Münsterland mit der Lippe und dem waldreichen Naturpark Hohe Mark (Waldband), das Bergische Land und das Ruhrtal sowie die Elfringhauser Schweiz, der Übergang zum Sauerland...
- eine urbane Stadtlandschaft mit siedlungsstrukturellen Besonderheiten und Siedlungsformen (z.B. Werkssiedlungen), sehr unterschiedlichen Freiraumtypen und – qualitäten, den Emscher-Landschaftspark bzw. das neue Emschertal und zahlreiche Strukturwandelflächen, die für die Freizeit und Erholung genutzt werden, z.B. Rheinpark Duisburg, Phoenixsee Dortmund, Innenhafen Duisburg, Centro Oberhausen, Zollverein Essen, Westpark Bochum u.a.m.
- rund 12.000 ha Wasserflächen für die wasserorientierte Erholung - das sind 24 m<sup>2</sup>/EW. und mit ca. 3 % der Gesamtfläche mehr als z. B. die Metropolregion Rhein-Main (1,5%), aber auch weniger als „klassische Wasserstädte“ wie Hamburg (8%) oder Berlin (6,5%). Die infrastrukturelle Ausstattung dieser Gewässer bedarf vielfach einer Erneuerung, Modernisierung und Attraktivierung, z.B. das Freizeitzentrum Kemnade, das Freizeitzentrum Xanten, der Baldeneysee, die 6-Seen-Platte, der Halterner Stausee, die Glörtalsperre u.a.m.
- ein regionales Radwegenetz, das sich an den Gewässerläufen Rhein, Ruhr, Lippe, Emscher und den Kanälen sowie den regionalen Grünzügen orientiert und sowohl für die Freizeitaktivität Radfahren als auch für die Erreichbarkeit der Freizeitziele von Bedeutung ist sowie regionale Wander- und Reitrouen,
- knapp 30 begehbare Halden – zum Teil als Landmarken entwickelt -, überwiegend in der Kernzone gelegen, mit hoher Bedeutung für Tourismus und Freizeit,

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

Wir haben...

- zahlreiche, öffentliche Großparks mit teilweise überregionaler Ausstrahlung als wesentliche Eckpfeiler der Basis-Freizeitinfrastruktur, z.B. Westfalenpark Dortmund, Gruga Essen, 5 Revierparks in öffentlicher Trägerschaft mit RVR-Beteiligung in der Kernzone, zahlreiche Schlossparks, Kurparks, Stadtparks und Botanische Gärten sowie ehemalige Gartenschauen: Maxipark Hamm, Nordsternpark Gelsenkirchen, MÜGA Mülheim an der Ruhr, OLGA Oberhausen und Seepark Lünen.
- 5 Zoos mit sehr unterschiedlicher Größe und Ausstattung,



- über 20 Badeseen mit hervorragender Wasserqualität, die z.T. an heißen Sommertagen überlastet und mit dem ÖV schlecht zu erreichen sind,
- mit 21 Freizeitbädern eine quantitativ gute Ausstattung, deren Qualität durch die Finanzknappheit gefährdet ist.

## **KLIMASCHUTZ UND KLIMAAANPASSUNG**

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

Wir sind...

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

### ***Klimaschutz***

Wir sind...

- eine ENERGIE-Region, die bisher auf Basis reicher Kohlevorkommen Grundlagen für den ausgeprägten Industriestandort Metropole Ruhr mit über fünf Millionen Einwohnern schafft und zur Sicherung der bundesdeutschen und europäischen Energieversorgung beiträgt; ca. 1/3 der in der Region elektrisch erzeugten Energie wird außerhalb der Metropole Ruhr abgenommen;
- eine Region im Energiewandel durch den auslaufenden Kohleabbau und den dringend erforderlichen Schutz des Klimas;
- auf dem Weg zu einer dezentralen Energieversorgung noch am Anfang – bisher ist nur ein Bruchteil der vorhandenen regenerativen Energiequellen erschlossen:

- 674 MW installierte Leistung an Erneuerbare Energien, davon
- 340 MW Solarenergie, 167 MW Windenergie, 126 MW Bioenergie, 41 MW Wasserkraft (Datenquelle: www.amprion.de; Mai 2012)
- ein Innovations- und Technologiestandort nicht nur bei der Bergbau- und Kraftwerkstechnik, sondern auch im Bereich der erneuerbaren Zukunftsenergien: mit ca. 700 Wissenschaftlern in energiebezogenen Disziplinen / Forschungsfeldern gehört die Metropole Ruhr in der Energieforschung zu den führenden Regionen Deutschlands. Besondere Schwerpunkte sind Kraftwerkstechnik, erneuerbare Energien v.a. Geothermie, Solartechnik, Biomasse, energetische Nutzung von Grubengas, Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik sowie ein umfassendes Energie- und Netzmanagement. Das Geothermiezentrum in Bochum ist eine international führende Forschungsstelle zur Nutzung der Erdwärme; fünf der weltweit führenden Getriebehersteller für Windenergieanlagen haben ihren Sitz in der Metropole Ruhr;
- eine Region der Montanindustrie, in der Grubenwasser zur Energieversorgung genutzt und Möglichkeiten des Einsatzes von Schacht-Pumpspeicherwerken erprobt werden,
- aber auch eine Region mit bisher unbekannter regionaler CO<sub>2</sub>-Bilanz – noch nicht einmal die Hälfte der Kommunen verfügen über eine detaillierte Bilanz;

## **BILDUNG UND WISSENSCHAFT**

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

Wir haben....

- eine der jüngsten Hochschullandschaften in Europa: von etwas über 4000 Studierenden im WS 65/66 stieg die Zahl der Studierenden innerhalb von 46 Jahren bis zum WS 2011/2012 auf fast 221.000 Studierende an. Keine andere Hochschulregion ist in so kurzer Zeit so dynamisch gewachsen.
- 5 Universitäten, eine Kunst- und Musikhochschule, 15 Fachhochschulen, 600 Studiengänge, 49 im Wissenschaftsforum Ruhr zusammengeslossene außeruniversitäre Forschungsinstitute, rund 221.000 Studierende, ca. 2.200 ProfessorInnen und über 15.000 wissenschaftliche Beschäftigte. Sie machen die Metropole Ruhr zu einer vielfältigen und leistungsfähigen Wissenschaftsregion.
- mit der Universitätsallianz Metropole Ruhr (UAMR), dem Wissenschaftsforum Ruhr und anderen regionalen Allianzen zur Förderung des Bildungs- und Wissenschaftsstandorts gute Voraussetzungen, uns im Wettbewerb um Talente zu positionieren.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- viele gute Beispiele, die zu gelingenden Bildungsbiografien beitragen. Diese Ansätze sind aufzugreifen und in die Breite zu transferieren.



**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 Tönnes  
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, Mai 2014

