# Krise und Armut im Ruhrgebiet – Leerstellen in der Regionalplanung?

**Zwei Werkstattgespräche im September 2014**
anlässlich einer Ausstellung des RVR mit Ergebnissen des Ideenwettbewerbs „Zukunft Metropole Ruhr“ im ehem. Museum am Ostwall, Dortmund

Dortmund, Januar 2015

*mit Unterstützung von*

**AKOPLAN – Institut für soziale und ökologische Planung e.V.**

**AMOS e.V. und Redaktion der kritischen Ruhrgebietszeitschrift AMOS**

Kontakt:

AKOPLAN – Institut für soziale und ökologische Planung e.V.
Huckarder Str. 10-12 • 4147 Dortmund
www.akoplan.de • info@akoplan.de • tel. 0231 / 33 67 173

*>>Nun, die Einwohnerzahl, die Häusermasse, der Ehrgeiz,*
*die Spekulation mit einer wirtschaftlichen Produktivität, die*
*zu einem erheblichen Teil auf einem Geschenk der Natur beruht:*
*das schafft keinen Ersatz für Selbstbewußtsein, Freiheit, Grazie, Charme.*

*Der Mangel an Großstadtsubstanz*
*verursacht jene innere Unsicherheit, die im fieberhaftem Betätigungsdrang*
*einen Ausgleich sucht. Das öffentliche Leben an der Ruhr vollzieht sich*
*daher auf Grund von Fiktionen.<<*

aus: Erik Reger, Ruhrprovinz (1928)

Wir freuen uns sehr, dass die beiden Veranstaltungen auf einige Resonanz gestoßen sind und bedanken uns herzlich bei allen, die dazu beigetragen haben, vor allem den Referentinnen und Referenten und ganz besonders Stefan Hochstadt, der beide Werkstattgespräche mit erfahrener Hand moderiert hat.

Den Flyer zur Ausstellung und zu den Veranstaltungen finden Sie unter
*www.akoplan.de/Veranstaltungsflyer%20Ausstellung%20u%20Werkstattgespr%E4che%281%29.pdf*

Die Veranstalter Akoplan und AMOS
www.akoplan.de
www.amos-zeitschrift.eu

**Inhalt**


Ideenwettbewerb und Realitäten des Ruhrgebiets (Vorwort) **5**

Eröffnung der Ausstellung am 4.9.2014

*Heiko Holtgrave:* Das Regionale ist in den Köpfen der meisten Ruhries nicht besonders tief verankert **7**

*Martin Tönnes:*
Regionaler Diskurs: Auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr **10**

Werkstatt 1 am 5.9.2014

*Manfred Walz:* Ökonomische Perspektiven des Ruhrgebiets und Regionaler Verkehr – eine Einführung **16**

*Hermann Bömer:*
Ideenwettbewerb zukunft metropole ruhr - einige Anmerkungen **19**

*Jürgen Eichel:* Anknüpfungspunkte für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung **21**

*Jürgen Stitz:* Radverkehr(t)splanung in Dortmund **24**

*Heiko Holtgrave:* Sozialticket - Hebel gegen die Mobilitätsarmut **27**

Werkstatt 2 am 7.9.2014

*Sebastian Müller:* Armut, Wohnungsmarkt und benachteiligte Quartiere **30**

*Benjamin Benz:* Armut in der Regionalplanung **34**

*Bastian Pütter:* Die Metropole von unten **38**

*Tobias Scholz:* Neuland Ruhr weiter denken – Diskurse anstoßen **40**

*Neşe Öszelik:* Pro Wohnen – internationales Wohnen in Tackenberg **41**

Weitere Beiträge

Weitere Anregungen und Statements aus Diskussion und Gästebuch **43**

Was leistet der RVR und was könnte der RVR zur Armutsbekämpfung leisten?
*Von Wiebke Claussen* **46**

Manifest „Von Detroit lernen!“ **51**

„Realize Ruhrgebiet“. Essay zum Manifest „Von Detroit lernen“ **53**

*Sebastian Müller:* Der Lack ist ab. Das Ruhrgebiet braucht eine armuts-orientierte Regionalpolitik **63**

Informationen zu ReferentInnen und AutorInnen **66**

die Veranstaltungen in der Presse **69**


*Anmerkung: Wir haben die Veranstaltungsdokumentation um einige Texte aus anderen Zusammenhängen ergänzt, die uns in diesem Kontext ebenfalls als wichtig erscheinen (ab S. 46).*

**Ideenwettbewerb und Realitäten des Ruhrgebiets**

Wir hatten uns schon zuvor wiederholt eingemischt in einen Diskurs, organisiert vom Regionalverband Ruhr (RVR), der dazu beitragen soll, die Zukunft der ganzen Region zu gestalten. Wir verstanden das Verfahren so, dass über den geplanten förmlichen Regionalplan hinaus alles an zukunftsrelevanten Fragen der Ruhrgebietsentwicklung angesprochen werden kann und möglichst alle, die hier leben, erreicht werden sollten.

Ein wichtiger Baustein im Rahmen dieses Diskurses war der Ideenwettbewerb unter dem Titel „Metropole Zukunft Ruhr“, an dem 2013 auf Einladung des RVR fünf international besetzte, multidisziplinäre Planungsteams teilgenommen hatten.[1]

Mit dem „Regionalen Diskurs“ und dem Ideenwettbewerb sollte, so dachten wir, die Region wieder einmal auf die Suche nach ihrer Identität geschickt werden - über kommunale "Kirchtürme" und alle "Stadtlöcher" hinweg, die mit den Betriebsschliessungen der bisher die Regionalentwicklung bestimmenden Industrien (Montanindustrie sowie Bier- und Autoproduktion) weg- oder aufgerissen worden sind.

Der Wettbewerb wurde mit der Präsentation auf einem Zukunftsforum im Januar 2014 abgeschlossen. Danach ging die Ausstellung mit den Wettbewerbsergebnissen auf Wanderschaft durch die Städte im Revier. Wir haben die RVR-Ausstellung Anfang September 2014 als erste für ein paar Tage nach Dortmund geholt und sie – wie wir meinen - an einen besonders passenden Ort gezeigt: im zu jenem Zeitpunkt noch akut von Abriss bedrohten ehemaligen Ostwall-Museum. Und wir hatten ein Begleitprogramm verabredet, bestehend aus zwei öffentlichen Werkstadtgesprächen.

Die Wettbewerbsergebnisse sollten auf ihre zukunftsweisende Substanz geprüft und dazu im Rahmen der zwei Werkstadtgespräche einer fachregionalen und lokalen Öffentlichkeit zur Stellungnahme vorlegt werden, jeweils eingeleitet mit unseren eigenen Positionen. Im geschärften Blick eingeladener Initiativen und Vertreter/-innen benachteiligter Zielgruppen sind die Schwächen und die weißen Flecken des Wettbewerbs deutlich erkennbar geworden, aber auch substanziell neue Denkansätze, besondere Stärken und Potenziale, die für eine zukünftige Entwicklung wichtig sind.

Was waren/sind unsere Themen, wo sehen wir die größten Probleme auf uns bzw. die Region zukommen?

Wir haben im Rahmen des Diskurses einige Themen vorgeschlagen und vertreten, von denen wir sicher sind, dass sie gegenwärtig das Ruhrgebiet prägen und zukünftig auch bestimmen werden: Insbesondere die Entwicklung von Armut und Ausgrenzungen unter den strukturierenden Bedingungen dieser Region, wie sie sich

1 s. http://www.metropoleruhr.de/regionalverband-ruhr/informelle-planung/ideenwettbewerb.html und http://www.metropoleruhr.de/regionalverband-ruhr/regionaler-diskurs.html

u.E. schon lange in einer polarisierten Stadtentwicklung zeigt, mit benachteiligten BewohnerInnen hier und besser gestellten dort.
Ferner der Rückzug von Einzelhandel und öffentlicher Infrastruktur aus der Fläche, die unterentwickelten Nord-Süd-Relationen im Regionalverkehr (SPNV), das Fehlen von Raum für soziale Experimente, u.e.a.m.

Gewiss, diese Themen sind nicht die einzigen Problemfelder des Ruhrgebiets, die anlässlich des Wettbewerbs sichtbar geworden sind. Wir meinen aber, dass sie beim Entwickeln der Zukunft des Ruhrgebiets ebenso untersucht und bearbeitet werden müssen wie die folgende - sicher unvollständige - Auswahl.
Dringliche Themen für den RVR wären z.B. auch: die Leerstände bei Beständen ehemalig sozialer Wohnungen, die gerade von Wohnungsheuschrecken angeeignet wurden, oder auch die Leerstände bei den Einfamilienhaus-Lagen weiter draußen, die Leerstände bei Geschäften in historischen Stadtteilzentren ehemals selbständiger Städte (wie Langendreer, Altenessen, usw.), die Brachflächen aufgegebener Standorte von Großindustrien und Eisenbahn sowie die dabei oft genug zurückgelassenen Altlasten.

Mit dieser sicher unvollständigen Aufzählung ist wohl wenig Staat und noch weniger "metropole ruhr" zu machen, halten wir die formulierten Ziele der Wettbewerbsausschreibung dagegen.
Es bleibt nach dem Wettbewerb der Eindruck, dass man mit ihm zwei große politische Ziele verfolgte: Zum einen die Identitätssuche der Region auf die Wunschvorstellung "Metropole" auszurichten und dies zum anderen mit einer Strategie zu verbinden, die in der Lage wäre, den Beteiligungswillen und die Unzufriedenheiten der "Ruhris" - zumindest für die Dauer des Wettbewerbs – einzufangen und zu kanalisieren.

Unser Ziel ist es, eine deutlich bessere Lebensqualität der Benachteiligten dadurch zu erreichen, dass ihre sozialen, räumlichen und zeitstrukturellen Ausgrenzungen beseitigt oder zumindest erkannt und bei entsprechend politischem Willen in der Zukunft gemildert werden könnten.

Diesen Ansatz wollen wir im Fokus der Diskussion der nächsten Jahre gegenwärtig halten - im Ruhrgebiet, in Quartieren, gegenüber Kommunen und dem RVR. Kurz: Unsere Anstrengungen zielen darauf, die wegweisenden Ergebnisse des gesamten Prozesses nicht im bekannten reduzierenden "Kleinarbeiten" der qualifizierten Anforderungen, z.B. unter Hinweis auf den vorzulegenden Regionalen Flächennutzungsplan, leise verdampfen zu sehen.

Und siehe da: Gegen Ende dieses Jahrs wird - freilich ohne erkennbare Beteiligung des RVR - auch dieser unser Ansatz in verschiedenen Foren unterschiedlich thematisiert (*). Das lässt hoffen!

(*)
- Oktober 2014 in Gelsenkirchen: 18. Konferenz der Planerinnen und Planer "Gerechtigkeitslücken in der Stadtentwicklung? Bildung, Wohnen, Infrastruktur";
- November 2014 in Dortmund, Ministerium MAIS – NRW: "Starke Quartiere = Starke Menschen. Armutsbekämpfung im Quartier“

Rede zur Ausstellungseröffnung am 4.9.2014

Heiko Holtgrave
**Das Regionale ist in den Köpfen der meisten Ruhries nicht sehr tief verankert**

Liebe Freunde, liebe Kollegen,
lieber Martin Tönnes,

als der RVR uns fragte, ob wir bereit seien, die Ausstellung des RVR nach Dortmund zu holen, haben wir gern zugesagt.
Wir hatten uns auch schon vorher eine ganze Weile an dem sog. „Regionalen Diskurs“ beteiligt und das offene Verfahren schätzen gelernt. Aber vor allen Dingen haben wir in den 5 Wettbewerbsbeiträgen manches Vernünftige, Bemerkens- und Bedenkenswerte gefunden. Übrigens auch in den Einreichungen aus Bürgerschaft und Wissenschaft. Der ganze, für Land und RVR doch recht aufwändige Prozess hat sich aus unserer Sicht gelohnt.

Wir haben von vornherein bei der Zusage auch mitgedacht, zu diesem Anlass auch ein oder zwei kritische Workshops zu ausgewählten Aspekten der Regionalentwicklung anzubieten.
Denn es ist ja durchaus noch nicht entschieden, welche Projekte, Raumansprüche und welche Interessen sich am Ende durchsetzen. Man soll sich nichts vormachen: Der harte Abstimmungsprozess, mit den Städten bzw. Landkreisen sowie mit den Vertretungen der Wirtschaft um die Festsetzungen im künftigen Regionalplan haben ja gerade erst begonnen. Ich wage auch keine Prognose, welche Auffassungen sich der RVR am Ende des Weges zu eigen machen wird (bzw. machen muss).
Will heißen: Selbst jedermann und jederfrau Einleuchtendes setzt sich nicht automatisch durch. Wir sind gefordert, das Ganze aufmerksam weiter zu verfolgen. Und sollten uns ggfs. erneut einmischen, wenn wir den Eindruck haben, dass wesentliche Belange – für die Lage der Ruhrgebietsbewohner oder auch die Zukunftsfähigkeit der Region – im Streit mit handfesten anderen Interessen unterzugehen drohen.

Erschwerend kommt hinzu: Das „Regionale" ist in den Köpfen der meisten „Ruhris“ leider (noch) nicht besonders tief verankert, was mit vielerlei Dingen zu tun hat, aber ganz besonders mit dem bejammernswerten Zustand der regionalen Presse.
Eine unserer gemeinsamen Überzeugungen ist: Ohne eine stärkere Politisierung des Regionalen, ohne die Beschäftigung auch mit guten oder schlechten Entwicklungen überall im Ruhrgebiet und nicht nur denen vor der eigenen Haustür, wird’s mit dem Neuanfang nichts werden. Betrachten Sie daher auch die geplanten workshops, zu denen ich später noch ein bisschen mehr sagen will, als unseren Beitrag zu dieser unbedingt notwendigen politischen Sensibilisierung für regionale Belange und Herausforderungen auf regionaler Ebene

Es gibt nicht viele Themen, die per se vernünftigerweise nur auf regionaler Ebene behandelt und gelöst werden können. Dazu gehören z.B. das Schnellstraßen-Netz,

der SPNV, die Wasserversorgung, die regionalen Grünzüge, die Klimaschutzproblematik, die Entwässerung...
Beim Gewerbeflächenmanagement kann man sich so was schon nur noch mit Mühe vorstellen...
In den meisten übrigen Bereichen kann die Region allenfalls anschieben, erfolgversprechende lokale Projekte oder Maßnahmen unterstützen und Vorbildliches zur Nachahmung empfehlen und kommunizieren. Zum Beispiel ein Projekt zum Rückbau (oder zur Umnutzung) eines aufgegebenen Kohlekraftwerkes. Oder zur umweltgerechten Entwicklung eines Gewerbegebiets.
Oder eben auch Projekte, in denen engagierte Menschen, Einrichtungen und Initiativen versuchen, mittels eigener Aktivitäten und Hilfsangebote der wachsenden Ausbreitung von Armut und sozialer Ausgrenzung, ihrer Verfestigung und dem zunehmenden Auseinanderfallen der Stadtgesellschaften entgegenzuwirken. Besonders hier hielten wir ein unterstützendes Engagement des RVR für äußerst wünschenswert.

Reflex ist das Gegenteil von Reflektieren.
Warum sage ich das? Einige Städte im Ruhrgebiet haben es sich angewöhnt, sofort reflexhaft in Abwehrstellung zu gehen, sobald von irgendeiner Seite neue Zahlen zur Armutsentwicklung vorgelegt werden. Dann heißt es sofort: Alles nicht wahr, falsch berechnet, usw. usf.
Ihr wichtigstes letztes Argument im öffentlichen Diskurs war die Feststellung, dass die bloßen Zahlen wegen der unterschiedlichen Kaufkraft- bzw. Preisverhältnisse ja – leider natürlich – nur beschränkt aussagekräftig seien. Um das Ganze, nachdem die Zahlen erst einmal öffentlich unglaubwürdig gemacht wurden, stillschweigend in die Tonne zu kloppen.
Diese letzte Bastion der Bürgermeister ist ganz vor kurzem gefallen – noch hat es kaum jemand gemerkt. Und erst recht hat keiner geglaubt, dass der entscheidende Schlag aus einem unternehmerfreundlichen Wirtschaftsinstitut kommen würde.
Aber es ist so. Das Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW) hat letzte Woche eine Studie veröffentlicht, in der erstmals kaufkraftbereinigte Armutsquoten ermittelt wurden. Nachdem in einem Schritt vorher für jede Stadt eine stadtspezifische Armutsschwelle definiert wurde.

Und was wird da festgestellt? Dortmund rangierte 2012 im „Armuts-Ranking“ aller größeren deutschen Städte an vorletzter Stelle - eine höhere Quote hat wegen der dortigen Preisverhältnisse nur noch die Stadt Köln aufzuweisen. Und wir finden auch Duisburg und Gelsenkirchen ganz weit hinten, auf einem der letzten 6 Plätze.
Die bittere Wahrheit: Auch kaufkraftbereinigt liegt jeder 4. Einwohner von Dortmund oder Duisburg mit seinem Einkommen unterhalb der Armutsschwelle.[2]

2 Weitere Ergebnisse: Die IW-Studie konstatiert ein ausgeprägtes Gefälle zwischen Stadt und Land (republikweit), während sich die Unterschiede zwischen alten und neuen Bundesländern bei Berücksichtigung der regionalen Preisniveaus deutlich nivellieren.
Mehr dazu s. http://www.iwkoeln.de/de/infodienste/iwd/archiv/beitrag/regionale-armut-die-kraft-der-einkommen-179310 und http://www.iwkoeln.de/de/presse/pressemitteilungen/beitrag/regionaler-armutsvergleich-grossstaedte-schneiden-schlecht-ab-179372
s. auch die Einführung von Sebastian Müller zum Werkstattgespräch am 7.9.2014 weiter unten, S. 30 ff.

Karten und Daten belegen: Private Armut hat einen überaus starken regionalen Bezug. Akoplan und AMOS würden sich deshalb wünschen, dass der Regionalverband sich dieses Themas annehmen und eigene Initiativen auf diesem Feld entwickeln würde. Erste Ideen dazu haben wir bereits in einem unserer Projektvorschläge zum Aufruf Ruhrwissen sowie bei unserem Vortrag vor dem RVR-Planernetzwerk im Juni 2013 vorgetragen.[3] Und nicht zuletzt haben wir deshalb auch unsere zweite geplante Werkstatt, die am Sonntag, ganz bewusst unter das Thema Armut, Wohnungsmarkt und benachteiligte Quartiere gestellt.

Damit übergebe ich das Wort an Martin Tönnes, den Leiter des Bereichs Planung beim Regionalverband RVR. Wir werden von ihm hoffentlich auch erfahren, wie der RVR mit den vielen Anregungen und Vorschlägen aus dem Ideenwettbewerb und den Aufrufen weiter umgehen wird. Denn das interessiert, glaube ich, alle hier brennend.

3 s. http://agora.free.de/sofodo/static/text/Projektvorschlag_Akoplan_No_1 und http://www.metropoleruhr.de/fileadmin/user_upload/metropoleruhr.de/Bilder/Regionales_Management/Informelle_Planung/Planernetzwerk/pdf/Beitrag_Akoplan_zum_Planernetzwerk_21-06-2013.pdf

Rede zur Ausstellungseröffnung am 4.9.2014

Martin Tönnes

**Regionaler Diskurs: Auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr**

Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat Mitte 2011 unter dem Motto „Regionaler Diskurs – auf dem Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr“ einen diskursiven, auf Transparenz und Kommunikation angelegten Prozess gestartet. Dieser Prozess, der Antworten auf die komplexen Herausforderungen einer Region im Wandel sucht, gelingt nur mit dem Sachverstand und dem Engagement der Akteure in Kommunen und Fachinstitutionen, in Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Daher hat der RVR alle relevanten Akteure eingeladen, den Weg in die Zukunft der Metropole Ruhr gemeinsam zu gehen und den Erarbeitungsprozess zum Regionalplan Ruhr aktiv mit zu gestalten. In der Metropole Ruhr wird damit zur zukunftsweisenden Steuerung der Regionalentwicklung eine neue Form der strategischen Regionalplanung erprobt, bei der informelle Planungsinstrumente integraler Bestandteil sind.

Mit den gesetzlichen Reformen in den Jahren 2004 und 2007 hat der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen dem Regionalverband Ruhr weitreichende Planungskompetenzen (zurück)gegeben: mit der Übernahme der Regionalplanung seit dem 31. Oktober 2009 besteht erstmals seit 1966 wieder die Chance, einen einheitlichen Regionalplan für die Metropole Ruhr aufzustellen. Das Verbandsgebiet ist aktuell in fünf Regionalpläne aufgeteilt. Für den RVR ist diese Änderung eine Bekräftigung dafür, die Region als planerische Einheit in den Blick zu nehmen, strategisch konzeptionelle Überlegungen und raumordnerische Umsetzung zusammenzudenken und mit allen relevanten Akteuren einen integrierenden Rahmen für die räumliche Entwicklung zu schaffen. Dies eröffnet nicht zuletzt Chancen auf weitere positive Effekte für die gesamte Region.

**Zentrale Elemente der Diskurs-Strategie**

Die Rahmenbedingungen, unter denen dieser Diskurs in der Region geschieht, sind vielfältig und komplex. Dazu einige Stichworte:

- Die Region mit Kernzone und Umland ist polyzentrisch aufgebaut und verfügt über Räume mit unterschiedlichen Begabungen;
- der demografische Wandel verändert Determinanten und Zielrichtungen der Siedlungsentwicklung;
- der Klimawandel und die Anpassungen an dessen Folgen stellen die Region vor neue Herausforderungen;
- der wirtschaftliche Strukturwandel bringt neue Raumansprüche und Nutzungsmuster hervor, lässt „gebrauchte“ Räume zurück;
- soziale und gesellschaftliche Prozesse und die Anforderungen an die Umsetzung der gesellschaftlichen Ziele Chancengleichheit, sowie Inklusion und Integration üben zunehmenden Einfluss auf die Planung und den Verlauf der räumlichen Entwicklung aus;

- die Zusammenarbeit in interkommunalen bzw. regionalen Netzwerken und Kooperationen ist über Jahre eingeübt und in der Region stark ausgeprägt;
- Leitideen, Konzepte und Handlungsempfehlungen liegen für verschiedenste Themenfelder vor;
- der RVR nimmt eine Sonderrolle ein: Er ist einerseits kommunal verfasster Verband und andererseits Träger der Regionalplanung, die in NRW sonst den Bezirksregierungen und damit der staatlichen Verantwortung obliegt.

**Bisheriger Verlauf des Regionalen Diskurses**

Zwischen Juni und November 2011 fanden mehr als 50 Gespräche mit den Städten und Gemeinden und den teilregionalen Akteursnetzwerken statt. Die Erkenntnisse aus diesen Gesprächen sind in die Vorbereitung des 1. Regionalforums „Herausforderungen“ eingeflossen, an dem Ende November 2011 im Rahmen einer zweitägigen Veranstaltung rund 400 Teilnehmende gemeinsam die zentralen Herausforderungen für die Themenfelder Wirtschaft, Freiraumentwicklung, Natürliche Ressourcen, Verkehr und Mobilität, Siedlungsentwicklung und Energieversorgung in der Metropole Ruhr diskutiert und definiert haben. Von besonderer Bedeutung war die Berücksichtigung zentraler demografischer, klimatischer und gesellschaftlicher Rahmenbedingungen und des Gender Mainstreaming als fachübergreifende Querschnittsaufgaben. Einige Aspekte wurden besonders häufig benannt:

- *Regionale Arbeitsteilung und Profilschärfung*: Wo liegen die räumlichen und thematischen Schwerpunkte der zukünftigen Regionalentwicklung?
- *Kern-Umlandbeziehung*: Wie lassen sich unterschiedliche Interessenslagen von Kern und Umland für die zukünftige Entwicklung positiv nutzen? Welche Ausgleichsmechanismen können entwickelt werden? Wie können interkommunale Kooperationen weiter ausgebaut werden?
- *Regionale Qualitätsstandards*: Welche Qualitäten werden einer zukünftigen Flächen-, Wirtschafts- und Freiraumentwicklung zugrunde gelegt?

Die zusammenfassenden Ergebnisse dieser Veranstaltung wurden von der Verbandsversammlung einstimmig als Grundlage für die weiteren Schritte im Regionalen Diskurs beschlossen und liegen als Dokumentation seit März 2012[4] vor. Diese gemeinsam erarbeiteten Herausforderungen wurden im Rahmen von etwa zehn sektoralen Fachdialogen zwischen Juni 2012 und März 2013 weiter vertieft. Auch die Ergebnisse dieser Fachdialoge sind dokumentiert und stehen seit der Beschlussfassung durch die Verbandsgremien einer breiten Öffentlichkeit im Internet zur Verfügung.

**Der Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr**

Der Ideenwettbewerb „Zukunft Metropole Ruhr“ ist integraler Bestandteil des Erarbeitungsprozesses zum Regionalplan Ruhr und setzt sich unter anderem mit den Ergebnissen auseinander, die im *Regionalforum Herausforderungen* gemeinsam

4 Regionalverband Ruhr (2012): Regionalforum Herausforderung, Dokumentation der Ergebnisse. Im Internet abrufbar unter: http://www.metropoleruhr.de

erarbeitet wurden. Insbesondere mit Hilfe dieses Instrumentes kann die Zivilgesellschaft in den Prozess aktiv beteiligt und mit ihrem spezifischen Wissen eingebunden werden. Bei der Vorbereitung und Konzipierung des Wettbewerbs hat ein Beirat mit Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Politik wertvolle Arbeit geleistet. Zielsetzung des Ideenwettbewerbs zur Zukunft der Metropole Ruhr war es, wichtige Bausteine und Impulse für den Regionalplan Ruhr durch die Wettbewerbsbeiträge zu entwickeln und in der weiteren Umsetzung zu berücksichtigen. Er sollte einerseits als Katalysator wirken, indem der Blick von außen neue Perspektiven auf die Region eröffnet. Andererseits sollte er die Bürger und Bürgerinnen ansprechen und dafür gewinnen, sich mit ihren Ideen zur Zukunft der Metropole Ruhr unmittelbar einzubringen.

In einem kooperativen Verfahren entwickelten fünf interdisziplinäre Teams in der Auseinandersetzung mit den heute schon vorliegenden vielfältigen Konzepten und Ideen sowie unter Mitwirkung von Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft ihre eigenen Antworten auf die Herausforderungen der Region. Das Gesamtverfahren wurde von einem Empfehlungsgremium, bestehend aus politischen Vertretern und fachlichen Expertinnen und Experten, begleitet. Diese brachten sich kritisch konstruktiv in den gesamten Prozess ein, unterstützten die Teams bei der Bearbeitung ihrer konzeptionellen Ansätze und bewerteten die Ergebnisse in einer Expertise. In zwei öffentlichen Zukunftsforen konnten sich die Planungsteams mit den Zukunftsideen der Bürgerinnen und Bürger sowie zivilgesellschaftlicher Gruppen aus der Region unmittelbar auseinandersetzen und diese in ihren Arbeiten mit berücksichtigen.

Neben der unmittelbaren Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger durch den mit der WAZ durchgeführten Aufruf zu den „1.000 Ruhrideen“ war von Anfang an geplant, die Ergebnisse des Ideenwettbewerbes öffentlich zu präsentieren. Deshalb gilt mein besonderer Dank auch dem Engagement der Kollegen von AKOPLAN, die nicht nur die Ausstellung in dem ehemaligen Museum am Ostwall organisiert haben, sondern dies darüber hinaus mit vertieften Dialogveranstaltungen zu den sozialen Fragen und Herausforderungen verknüpft haben.

**Zum Erarbeitungsprozess**

Der gesamte Prozess des Regionalen Diskurses einschließlich der Durchführung des Ideenwettbewerbs zur Zukunft der Metropole Ruhr wurde von der Verbandsversammlung des RVR beschlossen. Alle wichtigen Etappen werden dokumentiert und der Verbandsversammlung zur Beratung vorgelegt.

Die Öffentlichkeit wird mittels Presse und Internet über den Prozess laufend informiert. Eine filmische Begleitung findet ebenfalls statt. Insbesondere mit dem Ideenwettbewerb wurde die breite Öffentlichkeit in den Prozess des Regionalen Diskurses eingebunden.
Der begleitende Arbeitskreis mit Vertreterinnen und Vertretern aus den Kommunen und den beratenden Mitgliedern der Verbandsversammlung ist für das gesamte Verfahren ein wichtiges Koordinierungsinstrument: Sowohl der Gesamtprozess als auch die einzelnen Etappen werden hier einerseits vorbereitet und konkretisiert. Andererseits erfüllt der Arbeitskreis auch die Sicherstellung der Transparenz und

aktuellen Information hinsichtlich Sachstand und Inhalten des Verfahrens gegenüber den 53 kommunalen Verwaltungen sowie deren politische Gremien in der Metropole Ruhr.

Der Regionale Diskurs wird bekannte Themen wie die Siedlungs- und Gewerbeflächen behandeln. Er wird aber auch neue Themen hervorbringen, beispielsweise die Rolle der Landwirtschaft im urbanen Raum mit dem Begriff „Urban Gardening“ oder eine regionsspezifische Definition von Kulturlandschaften im Zusammenhang mit dem Emscher Landschaftspark. Der neue Regionalplan Ruhr wird vieles davon aufgreifen und vertiefen. Wo das nicht gelingt, gilt es andere Formate zu finden. Der RVR bietet seine Kompetenzen ferner dazu an, zur Bearbeitung dieser Themen gemeinsam mit den verschiedenen Akteuren in der Region und auf der Basis fundierter Analysen Netze zu knüpfen, Prozesse zu gestalten, Konzepte zu entwikkeln und Projekte umzusetzen. Einige aktuelle Beispiele zu verschiedenen Bereichen seien im Folgenden genannt:

- *Regionalanalyse*: das Flächeninformationssystem Ruhr (*ruhr*Fis), die Klimaanalysen (*energy*Fis) und das gewerbliche Flächenmanagement der Wirtschaftsförderung metropoleruhr GmbH (wmr),
- *Siedlungsentwicklung*: der Prozess zur interkommunalen Gewerbeflächenentwicklung im Ennepe-Ruhr-Kreis,
- *Verkehr und Mobilität*: die Vorbereitungen zu einem Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzept und die Arbeiten zum Radschnellweg Ruhr,
- *Freizeit*: die Projektideen zum Waldband im Rahmen der Regionale 2016, die Vorbereitungen zu einem Regionalen Freizeit- und Tourismuskonzept Metropole Ruhr,
- *Freiraum*: das Freiraumkonzept Metropole Ruhr,
- *Großflächiger Einzelhandel*: eine eindeutige Positionsbestimmung zur Stärkung der Innenstädte und zur intensiven Kooperation bei der Verhinderung von großflächigen Ansiedlungsvorhaben „auf der grünen Wiese“.

**Fazit**

Der Regionalverband Ruhr hat die große Chance, mit der Übertragung der Kompetenz der staatlichen Regionalplanung wieder Entwicklungsperspektiven für die Gesamtregion auf den Weg zu bringen. Zeitgemäß setzt der Regionale Diskurs zum Regionalplan Ruhr als strategischer Planungsprozess auf Transparenz und Dialog, weil eine „Top-Down-Planung“ in dieser komplexen und polyzentralen Region unweigerlich zum Scheitern verurteilt wäre.

Für die Metropole Ruhr bietet sich die große Chance, die planerische Dreiteilung der Region zu überwinden und für die zentralen Zukunftsfelder zu einer gesamtregionalen Entwicklungsperspektive zu gelangen. Hierbei wird der neue Regionalplan Ruhr den gesetzlich-formalen Rahmen bilden, auf den sich sämtliche Kommunen und politischen Entscheidungsträger stützen können. Der RVR in seiner Funktion als Regionalplanungsbehörde sowie die Verbandsversammlung in ihrer Funktion als Regionalrat stellt in diesem Sinne die regionale Klammer für die Gesamtregion sicher.

Mit dem Anspruch „Es geht nichts verloren!“ kann der RVR als kommunaler Zweckverband die Aufgabe der Regionalplanung durch informelle Planungsinstrumente zielgerichtet und den regionalen Entwicklungserfordernissen entsprechend ergänzen. Die formale Regionalplanung stößt in regional bedeutsamen Entwicklungsthemen zum Teil an die Grenzen seiner gesetzlich fixierten Kompetenzen. Deutlich wird dies z. B. am Thema Mobilität, denn eine zukunftsweisende Mobilitätsplanung ist mehr als die in den Regionalplänen erforderliche Darstellung von Infrastrukturtrassen aus den bundes- und landesgesetzlichen Bedarfsplanungen. Mit dem Auftrag für die Erarbeitung eines „Regionalen Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr“ wird der normative Charakter des Regionalplans durch eine informelle Planung strategisch vertieft und im Rahmen eines regionalen Konsenses umgesetzt. Diese Situation ist im Bundesland Nordrhein-Westfalen einmalig und für die Zukunft der Metropole Ruhr von entscheidender Bedeutung.

Heiko Holtgrave (re.) begrüßt den Kollegen Martin Tönnes vom RVR

Die Ausstellung des RVR bietet reichlich Gesprächsstoff

Eröffnungsansprachen am 4. September 2014

Zu den Werkstattgesprächen finden sich viele Interessierte ein.

Aufnahmen von W. Claussen und R.Ring, beide Dortmund

Werkstattgespräch am 5.9.2014

Manfred Walz
**„Ökonomische Perspektiven des Ruhrgebiets und Regionaler Verkehr“**
Einführung zum Werkstattgespräch

Zur WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG

Spätestens seit den 1970er Jahren beginnt die Zeit NACH den für die Region dominierenden Großindustrien von Kohle, Stahl und Autoproduktion: Der tertiäre Sektor der Dienstleistungen hat nach Beschäftigtenzahlen schon seit Mitte der 1970er Jahre den sekundären, also den industriellen Sektor überholt (ohne Berücksichtigung industrieorientierter Dienste). Heute ist das Ruhrgebiet nicht mehr vorrangig durch Großunternehmen geprägt. Die Region bildet zunehmend klein- und mittelständische Unternehmensstrukturen aus, die aber im Kern auf Industriebeschäftigung basieren (Wirtschaftsbericht Ruhr 2012).
Insbesondere die großen Städte wie Dortmund, Bochum, Essen, aber auch Duisburg haben gleichwohl anteilig weniger Industriearbeitende als Dienstleistende gegenüber dem Durchschnitt des Landes NRW. Insgesamt ist für die Beschäftigtenstruktur des Ruhrgebiets eine Entwicklung hin zu einer "wissensbasierten Wirtschafts- und Produktionsstruktur" festzustellen.

Diese Entwicklung ist im physischen und nutzungsbezogenen Bild der Region vielfältig zu besehen. Für die Beschäftigten ist das gleichzeitig aber ein langanhaltende, einschneidende Wende, die für viele als Strukturbruch für ihr gegenwärtiges Leben und ihre zukünftigen Lebenschancen wirkt. Insbesondere gilt dies für die nördlich des "Sozialäquator" wohnenden "Emschertaler" (Atlas der Metropole Ruhr 2009). Sie, die noch oder ehedem im Bergbau und auch in der Stahlindustrie Beschäftigten, sind mit ihren Familien und der zugehörigen "Mantelbevölkerung" die am stärksten getroffenen.

Im hier betrachteten Ideenwettbewerb kommen die Themen Großindustrie, deren perspektivische Ansätze für die Region, die darauf beziehbaren Folgen bzw. die Chancen der Ausgegrenzten, so gut wie nicht vor. Im Wettbewerb wird durchgängig die Chance gesehen, über verbesserte, auch experimentelle (Teams C, D und E) kleine Stadteinheiten, ihre Ränder und Zwischenräume, wie auch ihre regional verbindenden Infrastrukturen die Region neu zu konstituieren (Lediglich das Team B sucht eine Verdichtung und "großstädtische Regierungsführung"). Das ist sicherlich ein ebenso notwendiger wie gangbarer Weg, den strukturellen Wandel zu fördern.
Hier sind insbesondere die in den Jahren und Jahrzehnten des Strukturbruchs gerissenen "Stadtlöcher" - vor allem die brachgefallenen ehemaligen Industrieflächen - in den Blick zu nehmen, wie auch der Ansatz "Effizienz- und Synergieeffekte" (Wirtschaftsbericht Ruhr 2012) bestehender Industrie- und Gewerbeflächen zu nutzen und dabei die allgegenwärtigen Konkurrenzen der Kommunen zu überwinden.

Ein kurz- und mittelfristig gangbarer Weg, den Strukturbruch und seine Folgen anzugehen, bestünde darin, bei den Qualitäten der aus den Großindustrien

Ausgeschiedenen anzusetzen und die Bildungschancen der nördlich des "Sozialäquators" B1/A40 im Emscherland wohnenden gegenwärtigen und zukünftig Beschäftigten zu verbessern. Sie sind einige der "hidden champions" der Region. Warum nicht an den Fähigkeiten dieser Menschen anknüpfen, sie mittelfristig für Tätigkeitsfelder einsetzen und weiterzuqualifizieren in Feldern, die sie zum Teil schon selbst ergriffen haben? Zum Beispiel in selbst organisierter, z.B. energiesparender, Wohnungsmodernisierung und -nutzung, in Nahrungsmittel- und Energieproduktion, bei der Verbesserung der kleinen Wegeverbindungen, der öffentlichen Räume und Stadtteileinrichtungen. Der Einstieg sollte deutlich eher und stärker vor dem Ausscheiden aus der Beschäftigung angegangen werden.

Ein solches Bündel von Wegen widerspräche nicht der von einigen Wettbewerbsteams vorgeschlagenen verschärften Aufmerksamkeit für das kleinste Stadtelement "Quartier". Hier wäre auch eine Stärke des Ruhrgebiets hilfreich einzusetzen: Der Anteil der Akademiker an den Beschäftigten im Leitmarkt Bauen und Wohnen liegt deutlich höher als im Bundesdurchschnitt - als einziger unter den anderen des Ruhrgebiets (nach: Wirtschaftsbericht Ruhr 2012).

Diese Wege gehen, hieße den Strukturbruch und seine Folgen zwar nicht zu heilen, so doch zu mildern.

Allerdings fordert dies eine strategisch orientierte Regionalentwicklung, die auch die Möglichkeiten und Initiativen der "Ruhris" fördern will, einen konsequenten regionalökonomisch mit den Kommunen vereinbarten Ansatz, der diese Wege möglich macht. Besonders ist dazu eine abgestimmte Regionalökonomie gefordert. Dies würde insbesondere notwendig, wenn "Produktionsneuländer" (Team E) versucht würden und wenn eine explizite Förderstrategie für benachteiligte Quartiere in der Region eingeführt werden sollte.

## VERKEHR

Die Verkehrsfragen sind mit wirtschaftlicher Entwicklung unmittelbar verbunden. Sie sind auf drei miteinander verbundenen Ebenen zu diskutieren:

### Nahmobilität Quartiere

Die Erreichbarkeit und Standortpositionierung von notwendigen Einrichtungen der Versorgung, der Bildung und Weiterqualifizierung ist eine Dimension alltagstauglicher Qualität der Wohnquartiere. (Dieses Teilthema der "Nahmobilität" ist in den Beiträgen nur teilweise über das Quartier hinaus als Verbindungsqualität zu Zentrum und Region angesprochen). Es ist einer der Schlüssel für die Vermeidung benachteiligter Quartiere. Wir wissen, dass das Quartier, das z.B. die weiterführende Schule nicht im alltäglichen physischen und sozialen Blick hat, von weiterer Bildung/Ausbildung eher abgehängt wird.

### Stadtinterne Mobilität

Ebenso spielen die kostengünstigen, barrierefreien und effektiven Erreichbarkeiten eines nahen Zentrums und der Region für gegenwärtige und zukünftige Arbeit, Weiterbildung und die vielfältigen kulturellen Angebote eine große Rolle - für die

berufliche Entwicklung der Jungen und die Wohnortpermanenz der Älteren (besonders Teams B und C).

Mobilität in der Region
Die Erreichbarkeit des eigenen Quartiers, die Verbindungen zu Freiraum und Stadt, zur Region - zu Fuß, zu Rad, mit Bahn und Bus - bauen die Identität einer Region auf. Wie wir aus Forschungen lange schon erfahren haben, ist das Verkehrsmittel Auto den Systemen als nachgeordnet zu behandeln, wenn das Bewegungsverhalten wenigstens ansatzweise in diese Richtung beeinflusst werden soll.

Vorschläge zu einer permanent laufenden Ringbahn (Teams B+C) sind für den Zusammenhang und die Identität einer Region ebenso zu diskutieren wie die vom RVR - gerade heute, im September 2014 - angestoßene regionale Fahrrad-"Magistrale".

Insgesamt wird - so auch im Wirtschaftsbericht Ruhr 2012 – Mobilität für Personen und Güter in Bezug auf die Kompetenzen der Region in den Leitmärkten "Mobilität, Digitale Kommunikation und Ressourceneffizienz" als wichtiges Merkmal hervorgehoben. Insbesondere für die Erreichbarkeit und die Qualitäten der Einrichtungen zu Daseinsvorsorge, Bildung und Ausbildung sind sie von großer Bedeutung bei der Behandlung vermehrt feststellbarer Ausgrenzungen und Armut in einigen Quartieren des Ruhrgebiets.

**Literaturhinweise**


- Prossek u.a. Hrsg. (2009), Atlas der Metropole Ruhr, Calbe
- Regionalverband Ruhr Hrsg. (2014), ruhr.impulse – Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr, Dokumentation. Essen
- wirtschaftsförderung metropoleruhr (Hrsg.), Wirtschaftsbericht Ruhr 2012

Hermann Bömer

**Ideenwettbewerb zukunft metropole ruhr - einige Anmerkungen**

1. Es ist nicht leicht, zu den Ergebnissen des Wettbewerbs und dem komplexen Herstellungsprozess Stellung zu beziehen. Denn die Dokumentation[5] enthält einerseits ein Feuerwerk von interessanten und brillanten Ideen und knüpft damit an die IBA-Strategie an, die vor 25 Jahren installiert wurde. Für PlanerInnen eröffnet sich ein wunderbares neues Tätigkeitsfeld.

Kritische Ökonomen und sonstige Geister müssen aber leider zu beurteilen versuchen, ob diese Prozesse aus eigener Kraft (in diesem Fall die der Ruhrgebietskommunen und des Landes NRW) finanziert werden können.

Dies trifft für einige Sektoren zu, z.B. den Energiesektor, es sei denn, die Bundes-. die Landesregierung und die regionalen EVUs und Stadtwerke bevorzugen weiter die Braun- und Steinkohleverstromung.

2. Es ist aber unstrittig, dass das Ruhrgebiet sehr niedrige Erwerbs- und Einkommensquoten sowie hohe Arbeitslosen- und Armutsquoten erdulden muss. Das RG ist teil-deindustrialisiert, nicht so das Rheinland. Daher ist das RG eine Transfernehmer-Region, die abhängig ist von Land, Bund und EU, von Sozialversicherungsbudgets wie der Renten-, Kranken und Arbeitslosenversicherung sowie von Sozialhilfe bzw. Arbeitslosengeld II. Diese Nehmerposition ist nicht ehrenrührig, aber die NeoLibs behaupten dies. Man kann also die Position der Region nur unter dem Blickwinkel der Mehrebenenpolitik beurteilen. Sie braucht wie seit 50 Jahren weiter hohe Transferzahlungen. (Die IBA 1989-1999 hat ca. 5 Mrd. DM mobilisiert, davon ca. 3 Mrd. DM öffentliche Mittel! (Bömer, 2000)).

3. Die Transfers werden aber reduziert (z.B. die EU-EFRE-Mittel bis 2020). Erschwerend kommt die leider 2009 vom Rot-Schwarz-Grün im GG verankerte „Schuldenbremse“ hinzu, die ab 2020 keine Kreditaufnahme für die Länder mehr ermöglicht, ebenso der bis 2020 fixierte Magerhaushalt der EU unter 1% des EU-BIP.

Diese Fragen sind im Dokument nicht thematisiert. Daraus schlussfolgere ich, dass die AutorInnen entweder dieses Problem übersehen oder neoklassisch und neoliberal implizit unterstellen, dass sich die Region durch ein Höchstmaß an Kreativität am eigenen Schopf aus der Krise ziehen kann. Das ist aber unmöglich, u.a. weil die bessergestellten Regionen selbstredend die gleichen kreativen Anstrengungen, aber mit viel höherer Finanzkraft, unternehmen werden. Im Land der totalen Verherrlichung des Marktes, den USA, erleben wir daher, weil dort Transferzahlungen abgelehnt werden, z.B. den Niedergang von Städten wie Detroit.

4. Ich streite nicht ab, dass innovative Kreativität im Bereich Stadtentwicklung einen Teil der Probleme lösen kann, aber vor allem die Lebensverhältnisse derjenigen, die genügend Geld verdienen, stark verbessert, so im RG in den letzten Jahrzehnten

5 Regionalverband Ruhr Hrsg. (2014), ruhr.impulse – ideenwettbewerb zukunft metropoleruhr. Essen

das Kulturangebot und die Umwelt- und Landschaftssituation. Die von Armut Betroffenen können diese Angebote meistens kaum wahrnehmen.

Das Beschäftigungs- und Qualifikationsniveau sind jedoch im Vergleich zu Hessen, Ba-Wü, Bayern und ausländischen Metropolen in Westeuropa deutlich niedriger, das Ausmaß prekärer Beschäftigungs- und Lebensverhältnisse im Ruhrgebiet höher, so dass fundamentale Disparitäten bestehen bleiben und sich für die unteren Klassen die Armutsprobleme weiter zuspitzen, wenn es keine Bildungsrevolution und Einkommensumverteilung gibt.

5. Alternativen: ökologisch und keynesianisch orientiert
Sie müssen nicht neu erfunden werden:

- Massive Förderung der Hochschulen und neuer Hochtechnologie-Industrien; massive Förderung der Stadtteil-Ökonomien; Kontrolle der Großkonzerne bezüglich ihrer strategischen Entscheidungen (vgl. die Desaster bei Thyssen-Krupp und Karstadt); pfleglicher Umgang mit Low- und Middle-Tech-Unternehmen.
- Alles für die Stabilisierung der Allgemeinbildung und des Dualen Ausbildungssystems. Drastische Reform des BA- und MS-Systems
- Verkehrsinvestitionen: RXX, Betuwe-Strecke, zweite Spuren bei der Bahn (z.B. Lünen-Münster), Radwege, also öffentliche IS im Umweltverbund, aber keine neuen Autobahnen (Ringe; Essen-Gelsenkirchen, Brakeler Hellweg in Dortmund, usw.), Entschleunigung statt Beschleunigung!
- Wiederaufnahme einer Sozialen Wohnungspolitik
- Fortführung der behutsamen Stadterneuerung in der Tradition der IBA
- Produktivitätsorientierte Lohnpolitik, Bekämpfung prekärer Bewschäftigung, Arbeitszeitverkürzung

6. Die Arbeitsgruppen (Teams) machen viele gute Vorschläge zur raumplanerischen Umsetzung dieser Strategien.

All diese Projekte sind aber politische Mehrebenenaufgaben (Bund, Länder, Gemeinden und selbstredend die EU). Das Ruhrgebiet muss in diesen Fragen viel enger zusammen arbeiten, gegenüber den staatlichen Ebenen und Parteien gemeinsam auftreten und daher seine zentralen Entscheidungsstrukturen stärken.

7. Aktuell erforderlich wäre ein langjähriges Investitionsprogramm als Teil einer EU-Recovery-Politik, das auch dem Ruhrgebiet helfen würde (DGB 2014: Marschallplan, www.euromemo.eu, Euromemo 2014)

Literatur:

Bömer, Hermann (2000): Ruhrgebietspolitik in der Krise. Kontroverse Konzepte aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Verbänden. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 101

Jürgen Eichel

**Anknüpfungspunkte für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung**

ein Interview

*1. Wo findest Du bei den Wettbewerbsbeiträgen Anknüpfungspunkte in Bezug auf die Zukunft der Mobilität im Ruhrgebiet?*

Ich sehe viele Anknüpfungspunkte zu dem, wofür sich der VCD auch einsetzt:

Die zukünftige Entwicklung - erst recht, wenn sie nachhaltig sein soll - muss eine sein mit weniger Auto, mehr Bus und Bahn, Fahrrad und zu Fuß, um attraktive Lebensräume für möglichst viele Menschen gerade auch im dicht besiedelten Ruhrgebiet zu ermöglichen.

Ähnlich wie viele Beiträge von BürgerInnen zu "1000 Ruhrideen" setzen auch die Beiträge der Planungsteams hier einen deutlichen Schwerpunkt.

Dazu gehören etwa Forderungen nach mehr Bus und Bahn, Stadt der Nähe, Förderung des Langsamverkehrs (Team A) bis hin zur Umgestaltung der A40 (Team A, C), was an die temporäre Aktion "Stillleben A40" 2010 anknüpft.

Auch die Frage nach der Entstehung von Verkehr wird aufgegriffen und regionale Wertschöpfungsketten in der Landwirtschaft propagiert. Das Thema Verringerung des Transportaufwandes im Güterverkehr ist vielen zumindest in der Fachwelt spätestens seit Anfang der 90er Jahre anschaulich in Erinnerung durch die Arbeit von Stefanie Böge, die uns die in einem kleinen Landliebe-Erdbeer-Joghurt enthaltenen Transport-km (mit den Erdbeeren aus Polen etc.) vor Augen führte. Einerseits haben sich diese Entwicklungen ("global sourcing") weiter fortgesetzt, andererseits gibt es inzwischen viele Initiativen und auch Produkte mit Betonung der regionalen Herkunft - Problem erkannt, Trend aber nicht gebannt.

Wenn der öffentliche Verkehr noch mehr Beiträge zur Entlastung der Verkehrssituation leisten soll, stellt sich die Frage, wie attraktiv dieser ist und wie er noch attraktiver werden kann. So herrscht weitgehend Einigkeit unter den Teams, dass die Erreichbarkeit DES Ruhrgebietes auch mit dem öffentlichen Verkehr aus vielen Regionen Deutschland als gut einzuschätzen ist, dass aber die Erreichbarkeit INNERHALB des Ruhrgebiets vielfach verbesserungsfähig ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn man die - schnell und in engem Takt bedienten - Hauptachsen zwischen den Kernstädten verlässt. So kann etwa eine Fahrt von Gladbeck-Butendorf nach Hattingen-Welper dann schon zur Herausforderung werden - erst recht die Rückfahrt abends. Ausbau und Beschleunigung des kommunalen ÖPNV lautet also eine Forderung (Teams A, B). Denn gemessen in Zug-km ist das Angebot von Bus und Bahn im VRR in den letzten 10 Jahren weitgehend gleich geblieben; Beschleunigung etwa durch Ampelvorrangschaltungen fand nur punktuell statt. U.a. aufgrund der überproportionalen Preiserhöhungen (sowie rückläufiger Schülerzahlen) sind inzwischen Fahrgastzuwächse im VRR nicht mehr zu beobachten. Die Abozahlen gehen zurück, was derzeit nur noch durch das Sozialticket aufgefangen wird. Dringender Handlungsbedarf also aus Sicht des VCD, erst recht vor dem Hintergrund des ungelösten Sanierungsstaus bei den Stadtbahnen im Ruhrgebiet.

Zu unterstützen ist auch das Setzen auf multimodale Angebote. Hier ist schon einiges in Bewegung (metropolrad Ruhr, digitale Information und Verknüpfung). Viel mehr könnte geschehen bei der Schaffung von Experimentierfeldern (Team C: OPEL, Team D: Auflösen rechtlicher Grenzen z.B. bei Mitnahme im Pkw, Team E: Neuland-Projekte).

Warum nicht auch umstrittene Projekte wie etwa das Bürgerticket mal regional mit Unterstützung der Landesregierung über einen begrenzten Zeitraum ausprobieren und Erfahrungen sammeln? Bei shared space, also der gemeinsamen Nutzung des Verkehrsraumes, in dem alle aufeinander achten und insbesondere Autofahrer langsam fahren, ist dies an einigen Orten erfolgreich umgesetzt worden (Duisburg Theaterplatz), aber aufgrund von Widerständen inzwischen auch schon wieder zum Stillstand gekommen.

Regionalisierung der Verkehrsinfrastruktur etwa bei der Schiene findet ebenfalls unsere Unterstützung, setzt aber eine ausreichende Mittelausstattung durch den Bund voraus. Hier stehen die Zeichen eher auf weitere Kürzungen, so dass solche umfassenden strukturellen Veränderungen in den nächsten Jahren wohl keine Chance haben. Viel gewonnen wäre schon, wenn die von der Landesregierung zu Recht immer wieder vorgetragene Benachteiligung bei der Vergabe von Mitteln für den öffentlichen Verkehr durch den Bund zumindest abgemildert werden könnte. Auch dazu braucht es aber eine Steigerung der Mittel auf Bundesebene.

Eine übergeordnete verkehrsmittelübergreifende Planung auf Basis von Leitbildern und Zielen, erarbeitet in einem Dialogprozess, ist ein großes Ziel. Entsprechende Prozesse finden derzeit gerade wieder statt, auf Landesebene (Klimaschutzdiskurs, Nachhaltigkeitsstrategie) als auch beim RVR (regionales Mobilitätskonzept) und vielfach vor Ort.

Allerdings ist eine wirklich verkehrsmittelübergreifende Planung bei konkreten Projekten bis heute nicht gelungen; stattdessen werden von den meisten Akteuren die Forderungen nach Ausbau ALLER Verkehrswege inklusive Straße weiter aufrecht erhalten. Die Erfahrungen mit dem Prozess der sogenannten "Integrierten Gesamtverkehrsplanung" auf Landesebene mit einem hoch komplexen und vielfach nicht mehr zu durchschauenden Bewertungssystem haben aber auch deutlich gemacht, dass die Vorstellung rein planerisch "richtig" entscheiden zu können, irgendwann an Grenzen stößt. Letztlich bedarf es der politischen Entscheidung, die programmatisch behauptete Priorisierung etwa von Bus und Bahn, Fahrrad und zu Fuß auch zulasten des Autoverkehrs umsetzen zu wollen. Erleichtert werden könnte eine solche Priorisierung durch die Erkenntnis, dass - entgegen einer weit verbreiteten Meinung in Politik und Wirtschaft - der Pkw-Verkehr in NRW seit über 10 Jahren praktisch nicht mehr wächst.

*2. Wo hast Du Einwände?*

Beim Schienenverkehr auf langlaufende Direktverbindungen zu setzen, scheint sinnvoll - je weniger Umsteigen, desto besser. Das Konzept "Rhein-Ruhr-Express" beinhaltet das. Bereits Ende 2016 werden neue Direktverbindungen geschaffen (z.B: RE Düsseldorf - Kassel). Eine Ringbahn (Team A, C) hält der VCD eher nicht für sinnvoll - flapsig gesprochen: Wer will schon im Kreis fahren...

Die Sicht, der ICE im Ruhrgebiet sei zu langsam, man solle daher Halte auslassen (Team B), erscheint nicht vordringlich und steht im Widerspruch zur Forderung, möglichst viele umsteigefreie Verbindungen zu schaffen. Bei begrenzter Infrastruktur passen zudem um so mehr Züge pro Stunde auf die Strecke, je gleichmäßiger die Geschwindigkeit ist. Denkbar wären etwa einzelne Züge mit weniger, andere wieder mehr Halten (als heute) zu Randzeiten morgens und abends.

Die Forderung nach Erhöhung der Geschwindigkeit im Straßennetz, Autobahnen ums Ruhrgebiet (Team B) kollidiert mit ÖPNV-Förderung und Freiraumnutzung. Wer einmal erlebt hat, wie eine einzige Autobahn weite Teile eines Naherholungsgebietes verlärmen kann (z.B. die Haardt), weiß, wovon die Rede ist.

Das Vorhalten von Autobahnen für bestimmte Zwecke (Team A: "Frachtstraße A 42", "Transitstraße A 2") erscheint unrealistisch und könnte Wege für viele verlängern, was auch nicht gewollt sei kann.

Die multimodale Verkehrsmittelwahl bezogen auf einzelne Wege auf technischer Basis von Echtzeit-Infos, z.B. über das smartphone, ist bei vielen Experten in Mode. Die entsprechenden Mittel (Apps etc.) gibt es ja, zunächst spricht nichts dagegen, sie weiter zu verfeinern. Irgendwann stellt sich allerdings die Frage nach der Priorität und der Mittelkonkurrenz. Die Vorstellung des multimodalen Users, der bei jedem Weg IT-basiert seine Verkehrsmittelwahl überdenkt, scheint jedoch völlig überzogen. Tatsächlich zeigt die Verkehrsforschung, dass Verkehrsmittelwahl vielfach von Routinen geprägt ist und eine Neuorientierung am ehesten bei Umbrüchen gelingt (Ortswechsel, neue Familiensituation). Hier sollte eine Mobilitätsmanagement ansetzen, wie es etwa München mit einem umfassenden Neubürgermarketing macht.

*3. Wo siehst Du Widerstände?*

Bestehende Strukturen haben auch Beharrungskraft. Natürlich kann man, wie etwa auch in einer Reihe von Beiträgen zum Aufruf "1000 Ruhrideen", Kritik üben, dass es so viele Verkehrsunternehmen mit Vorstands-, Aufsichtsratsposten im Ruhrgebiet gibt. Kooperation bis hin zu Zusammenschlüssen erscheinen zum Teil sinnvoll, etwa auch bei den Zweckverbänden des Nahverkehrs, um Vereinfachungen bei den Tarifen zu erreichen. Andererseits stellt sich aber auch die Frage, ob man diese nicht eher nutzen sollte (z.B. VRR) als sich für neue Strukturen zu verkämpfen.

Lokale Beharrungskräfte stehen vielfach gegen übergeordnete Planungen (z.B. im VRR) - leider manchmal auch da erfolgreich, wo eine übergeordnete Planung geboten wäre - etwa bei Regionalbuslinien. Der Kirchturm ragt hoch und die Stadtgrenze wirkt - Grund genug, sich weiter für regionale Verbesserungen einzusetzen und Vorschläge der Teams aufzugreifen.

Jürgen Stitz

**Radverkehr(t)splanung in Dortmund**

Bei der Betrachtung des Radverkehrs in Dortmund drängt sich der Eindruck auf, dass es kein erkennbares Konzept bei Planung und Realisierung des Radwegenetzes gibt.

Entgegen der öffentlich verlautbarten Meinung ("Fahrradfreundliche Stadt") ist die Radverkehrsplanung unvollständig, der Ausbau der Radwege lückenhaft und eine regionale Verknüpfung, die den Namen verdient, nicht vorhanden. Hinzu kommt eine tendenziell aggressive Grundstimmung gegenüber Radfahrern.

Radverkehr in Dortmund ist offensichtlich eine verkehrskonzeptionelle Restgröße. Radwege innerhalb der City bzw. entlang des Walls sind Flickwerk. Fahrräder werden nicht als ein Verkehrsmittel mit eigenen Bedingungen betrachtet, sondern als ein störendes Element. Da verwundert nicht die fehlende Unterstützung. Es werden keine finanziellen Ressourcen zur Verfügung gestellt; die Fachkollegen können nicht vernünftig planen und ausbauen. Die erfreulich vielen Veranstaltungen zur Stärkung des Radverkehrs in Dortmund („Stadtradeln", Sternfahrten, u. a.) und die ständigen Besprechungen mit allen Beteiligten sind begrüßenswert, der radfahrerische Alltag zeigt jedoch andere Erfahrungen. Solange keine gut finanzierte und personell bestens ausgestattete Planungsarbeit stattfindet, bleibt bei diesen Veranstaltungen und bürokratischen Bemühungen der Eindruck, dass es sich nur um Blenderveranstaltungen handelt allein zum Wohle des Rufes der Stadt Dortmund. Die Rad fahrende Bevölkerung in dieser „fahrradfreundlichen" Stadt hat bereits reagiert, wie die Stadtverwaltung inzwischen selbst (Mitte September 2014) zugeben musste: Ihr Anteil am Gesamtverkehr (Modal split) ist nicht nur nicht gestiegen, (auf 12 %, wie Politik und Verwaltung einst hofften), sondern deutlich gesunken auf gerade einmal knapp 7 %. Wie sagt der Volksmund? Von nix kommt nix!

Die Konzeption der Radwege in Dortmund ist wenig stringent. Die City ist zwar inzwischen gut erreichbar, es fehlen aber vielfach deutliche (!) Hinweise, welche Flächen und Wege auch für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Die Folge ist ein ständiger Streit zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Radwege entlang der Wälle sind nicht durchgängig gut befahrbar. Die Radwegeführung entlang des Ostwalls und des Schwanenwalls ist eine Zumutung; am Hiltropwall und Königswall entstehen ständig gefährliche Situationen, weil abbiegende Kfz-Lenker Radfahrer übersehen oder gar ignorieren.

Die Basis der Dortmunder Stadtentwicklung ist das multizentrisches Stadtentwicklungsmodell, das City und Stadtbezirkszentren umfasst. Das gesamtstädtische Verkehrskonzept unterstützt dieses Entwicklungsmodell. Es gibt Stadtbahnen und breite Straßen, die in die Vororte führen, allerdings kein vernünftiges Radwegekonzept. Nur einige Beispiele: In Richtung Eving gibt es nur eine lückenhafte Radwegverbindung; in Richtung Westen Radwege nur bis zur Dorstfelder Brücke - den Restweg müssen sich Radfahrer über die Kopfstein gepflasterte Heyden-Rynsch-Strasse quälen oder den düsteren Weg durch die Hallerey in Kauf nehmen. Nach Süden gibt es entlang der Märkischen Straße wunderschöne Radwege, nur

leider hinter parkenden Autos versteckt, so dass es bei Einmündungen immer wieder zu gefährlichen Konflikten kommt; nach Osten führt ein Radweg zwar entlang der Hamburger Straße, wie er sein soll, aber das war es auch schon. Den Rest des Weges bis Asseln oder Wickede sollte man besser mit der Straßenbahn zurückliegen. Der Anfang ist zwar gemacht durch Radstreifen auf der Fahrbahn, z. B. in der Lindemannstrasse oder der Hohen Straße, aber es reicht nicht.

Dortmund betrachtet sich als die „Metropole Westfalens“ und ist mit allen Nachbarkommunen vielfältig verknüpft. Die unmittelbar angrenzenden Nachbarkommunen wie etwa Bochum, Castrop-Rauxel, Lünen und Unna sind mit Kfz. und dem Öffentlichen Nahverkehr (ziemlich) gut erreichbar. Allerdings nicht mit dem Fahrrad. Die Probleme und Einschränkungen, die oben für die Wege in die Stadtbezirkszentren aufgelistet wurden, gelten auch generell für die (Pendler-)Erreichbarkeit jener Nachbargemeinden, die an Dortmunder Stadtbezirke angrenzen. Für eine Stadt, die sich einer starken regionalen Verbundenheit rühmt, ist dies ein Armutszeugnis.

Der Ausbauzustand der Dortmunder Radwege ist, einfach gesagt, katastrophal. Radler müssen ständig mit losen Pflastersteinen und Schlaglöchern jeder Größe und Tiefe rechnen. Schlaglöcher sind auch für Autos nicht nett, aber wenn sie dort „bestenfalls“ die Federung beeinträchtigen, können Radfahrer böse stürzen. Wenn dann mal ausgebessert wird, werden die Baustellen meist zu Lasten des Radverkehrs eingerichtet: “Radfahrer bitte absteigen“. Wurde je ein Autofahrer gebeten, sein Fahrzeug durch die Baustelle zu schieben? Die Beschwerden über die Reparaturnotwendigkeit sind zahlreich; eine konsequente Reparaturplanung nicht erkennbar.

Eine Radwege-Konzeption, die diesen Namen verdient, darf nicht allein bei den Radwegen halt machen. Dazu gehören u. a. auch zahlreiche, bequeme und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen. Seit Jahrzehnten weisen Bürger und Verbände auf dementsprechende Mängel hin. Es geschah nur wenig. Inzwischen erscheint die Stadt überschwemmt mit Abstellanlagen zu sein, allerdings mit jenen des kommerziellen Radverleihs „Metropolradruhr“. So schön das ja auch sein mag: Wenn öffentliche Abstellanlagen in gleicher Verteilung, Anzahl und Ausstattung in den Jahren zuvor eingerichtet worden wären, gäbe es mit Sicherheit einen höheren Radverkehrsanteil am Modal split. Und wo sollen nun die „normalen“ Räder abgestellt werden?

Es gibt in Dortmund weiterhin ein Nebeneinander von Radwegekonzeption und Restverkehr. Bei Planern und Ausbauern herrscht weiterhin die sog. Windschutzscheibenperspektive vor. Der Radverkehr wird offensichtlich „nebenbei“ mitgedacht. Eine eigenständige, unabhängige Radwegeplanung ist nicht zu erkennen. Wie so etwas funktioniert, zeigt ein Blick nach Holland oder Dänemark.

Dortmund sei eine „fahrradfreundliche“ Stadt, so heißt es. Unbestritten sind Teile der Verwaltung und einige Politiker davon überzeugt. Doch diese Botschaft ist in der Bevölkerung noch nicht angekommen. Deren Alltagserfahrungen sind ja auch andere.

Es ist zu begrüßen, dass ein Projekt sich auf breiter Ebene mit Zukunftsaussichten der Region beschäftigt. Allerdings ist auch hier eine Unterbelichtung des kommunalen und regionalen Radverkehrs zu konstatieren. Der RVR hat sich viele Meriten

mit der Förderung des touristischen Radverkehrs erworben. Nun ist es, so meine ich, an der Zeit, den Alltagsradverkehr neu zu überdenken und eine gemeinsame kommunale und regionale Konzeption zu finden, die der umweltpolitischen Bedeutung des Radverkehrs gerecht wird. Eine Radautobahn kann hier nur ein erster Schritt sein. Auf Dortmund bezogen, kann es nur heißen: Dortmund hat sich bisher eine „fahrradfreundliche“ Stadt genannt, nun muss sie noch eine „fahrradverkehrsfreundliche Kommune“ werden.

Heiko Holtgrave (für die Sozialticket-Initiativen)
**Sozialticket - Hebel gegen die Mobilitätsarmut**

Wenn wir über Verkehr reden, dürfen wir nicht nur über die technischen Systeme reden, also Schiene und Strasse, Radweg und Bürgersteig, sondern wir sollten angesichts wachsender Mobilitätsarmut[6] uns erneut über die Aufgaben und Funktion der ÖPNV- bzw. SPNV-Träger verständigen, oder noch grundsätzlicher: über den Zusammenhang zwischen ihren Verkehrsangeboten und den individuellen Mobilitätschancen der Menschen.

Mobilität ist kein Luxusartikel, schon gar nicht in einem so reichen Land wie der Bundesrepublik. Gleichwohl beobachten wir, dass die Zahl der Menschen, die sich aufgrund bescheidener Einkünfte selbst die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kaum noch leisten können, seit Jahren wächst.

Viele Menschen in unserer Region müssen von Hartz IV bzw. Sozialgeld leben. Hinzu kommen weitere von Armut Betroffene, die z.B. eine niedrige Rente beziehen, einen Lohn bekommen, der kaum zum Leben reicht oder die auf Unterstützung als AsylbewerberInnen angewiesen sind. Armut ist vor allem Ausdruck für soziale Ungleichheit. Armut bedeutet tendenziell zudem Ausgrenzung vom sozialen und kulturellen Leben.

Die Möglichkeit, Busse und Bahnen zu nutzen, ist Voraussetzung, um soziale Kontakte aufrecht zu halten. Mobilität ist – um nur ein paar Beispiele zu nennen - wichtig für die Arbeitsplatzsuche, für Arztbesuche oder auch nur, um preisgünstig einkaufen zu können. Besonders in den großflächigen Städten wie auch in den Landkreisen, am Niederrhein und an den Rändern des Ruhrgebiets, sind viele nötige Wege nicht zu Fuß zu bewältigen.

Das Recht auf Teilhabe ist auch durch langjährige Rechtsprechung zum BSHG und später zum SGB II anerkannt. Zum erforderlichen Umfang gibt es jedoch verschiedene Auffassungen. Aus unserer Sicht muss unabhängig von Einkommen und Alter der Betreffenden zumindest die Beweglichkeit innerhalb der eigenen Stadtgrenzen sichergestellt sein, bei Landkreisen entsprechend innerhalb der Kreisgrenzen. Und zwar ohne tages- oder jahreszeitliche Einschränkungen, und ohne Einschränkungen bezüglich der Fahrtenhäufigkeit.

Eigentlich müssten die Leistungssätze in den gesetzlichen Sicherungssystemen eine solche Grundversorgung im Bereich Mobilität auch hergeben. Das Problem entsteht erst dadurch, dass die Sätze nicht den im Öffentlichen Nahverkehr üblichen Preisen

6 In der wissenschaftlichen Diskussion hat sich der Begriff der „Mobilitätsarmut“ in den letzten Jahren immer mehr eingebürgert. Er steht für eine verminderte Chance zur Verwirklichung individueller Mobilitätsbedürfnisse, was wiederum zu Benachteiligungen in anderen Bereichen gesellschaftlichen Lebens führt oder zumindest leicht beitragen kann.
Der Ausschluss einkommensschwacher Haushalte von den ÖPNV-Leistungen ist ein schleichender und überdies meist unsichtbarer Prozess. In der Tendenz läuft dieser Ausschluss auf eine Art Arrestierung der Betroffenen in ihren jeweiligen Stadtteilen hinaus. Vgl. „Mobilitätsarmut: Ghettoisierung der Überflüssigen“, in: Das Blättchen, Ausgabe 17/2014 (v. 18.8.2014)

angepasst sind und nicht mit den Preissteigerungen im ÖPNV mitwachsen.[7] Der aktuelle Bedarfssatz für die Nutzung von Bus&Bahn beträgt für einen alleinstehenden Erwachsenen 19,90 € im Monat - bei Eheleuten bzw. Lebenspartnerschaften, Kindern und Heranwachsenden sogar nur anteilig.[8]

Der gesetzliche Regelsatz ist leider nicht nur in diesem Detail wirklichkeitsfremd, sondern u.E. auch vom Gesamtbetrag her unzureichend, und zwar quer über alle Altersgruppen, so dass keine nennenswerten Ausweichmöglichkeiten bestehen, um Mehrausgaben für die Nutzung des ÖPNV auffangen zu können.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat nach langem Drängen Ende 2011 ein rabattiertes Angebot auf den Markt gebracht, das sog. Sozial- oder Mobilitätsticket. Es ist für BezieherInnen von Transferleistungen sowie für Geringverdienende gedacht, aber erfüllt preislich leider nicht die Erwartungen und Anforderungen an ein bedarfsgerechtes Angebot. Die Monatskarte kostet 29,90 €, also 10 Euro mehr als aktuell im Regelsatz vorgesehen, und gilt ausschließlich in der eigenen Stadt bzw. im eigenen Kreis.[9]

Und so kam es dann auch, wie von den Sozialticket-Initiativen erwartet: Im Jahre 2013, also zwei Jahre nach Einführung, nutzten von insgesamt 1,2 Mio. Berechtigten durchschnittlich nur 87.000 Personen im Monat dieses „Angebot“ (was einer Quote von 7,1 % entspricht). Und es ist kein Wunder, dass es sich dabei – vom VRR beklagt - fast ausschließlich um Alt-Kunden und -Kundinnen handelt, die vielfach auch schon zuvor im Besitz einer (teureren) Monatskarte waren (sog. Vielfahrer).

Andere Regionen bzw. Städte in NRW erreichen weit höhere Nutzerquoten. Und auch wir hatten in den Jahren zuvor in Dortmund erlebt, dass die Zahl der Sozialticket-Abonnenten massiv einbrach - von gut 24.000 (=25 % der Berechtigten) auf zuletzt unter 7.000 Abos -, nachdem der Preis zum 1. Februar 2010 von 15 auf 30 Euro im Monat angehoben worden war. Der erste Preis war ganz offenkundig passend, der zweite nicht. Es ist bedauerlich, dass die politischen Fraktionen im VRR 2011 nicht bereit waren, daraus die richtigen Lehren zu ziehen.

Die andere Seite der Medaille: In den Jahren 2011 bis 2013 hat der VRR rund 7 Mio. Euro an Fördermitteln des Landes verfallen lassen. Gleichzeitig schiebt er Jahr für Jahr eine Bugwelle ungenutzter Fördermittel vor sich her. Wenn man die zur Jahreswende 2013/14 übertragenen Mittel zu den verlorenen 7 Mio. hinzurechnet, kämen wir sogar auf 17 Mio. Euro an ungenutzten Zuschüssen. Aus unserer Sicht ein Skandal.[10]

---

7 Diese Einschätzung wird, zumindest ansatzweise, auch vom Bundesverfassungsgericht geteilt; s. hierzu Entscheidung des Ersten Senats vom 23. Juli 2014, 1 BvL 10/12 und 1 BvL 12/12, dort insbes. Rdnr. 114, in diesen Tagen rechtskräftig geworden (PM BVerfG v. 9.9.2014)

8 Für Ehepartner bzw. Lebenspartner je 17,96 €, Heranwachsende (18-24 J.) 15,93 €, Kinder bis 5 Jahren 10,30 €.

9 Nach wie vor unbefriedigend ist ferner der Umstand, dass Zugang zum Sozialticket nur die Menschen erhalten, die laufende gesetzliche Sozialleistungen und/oder Wohngeld nach WoGG beziehen.

10 Dass ein Unternehmen einen gewissen Puffer vorhalten will, um ein plötzliches Ausbleiben der Fördermittel oder auch z.B. eine unerwartet hohe Nachfrage auffangen zu können, ist grundsätzlich verständlich. Denn schließlich nimmt das Land dem Verbund und seinen Mitgliedsunternehmen das unternehmerische Risiko nicht ab. Das entschuldigt aber in meinen Augen nicht den Verfall von Fördermitteln, nur weil man im VRR

Erst in diesem Jahr (2014) dürfte der Verbund die Neumittel erstmals komplett in Anspruch nehmen.[11] Das heißt umgekehrt auch: In diesem Jahr, spätestens aber 2015, geht es erstmals an die „angesparte“ Reserve.

Andererseits: Bei einem erwarteten Absatz von 1,3 Mio. Tickets (durchschnittlich 106.000 im Monat, Erwartung für 2014) kommt man mit den zuletzt ins Folgejahr übertragenen Fördermitteln von rd. 10 Mio. € (die „Reserve“) nicht mehr sehr weit. Es besteht kaum noch Spiel für eine – wünschenswerte - größere Preissenkung. Das heißt, die Nachfrage könnte unter gegenwärtigen Umständen nur begrenzt noch an Breite gewinnen. Wenn die Haushaltsmittel nicht deutlich aufgestockt werden[12], so dass für die Preiskalkulation der Verbünde und Unternehmen mehr Spielräume entstehen, dürfte es bei der einseitigen Begünstigung der Vielfahrer unter den Berechtigten bleiben.

Dass man allerdings stattdessen den Preis des VRR-Sozialticket im kommenden Januar um einen Euro anhebt, ist auch unter gegebenen Bedingungen unnötig und übereilt. Allein dieses Detail demonstriert die Verkniffenheit, mit der der Verkehrsverbund VRR an das Thema Sozialticket heranging und weiterhin herangeht. Von den 7 Mio. Euro an verlorenen Mitteln ganz zu schweigen.

Der RVR hat sich einer umweltverträglichen Mobilität verschrieben. Sie sei – so heißt es auf seiner Website - „für dicht besiedelte Regionen wie das Ruhrgebiet von immer größer werdender Bedeutung“. Wir würden uns wünschen, dass sich der Regionalverband – gegenüber dem VRR und erforderlichenfalls auch gegenüber der Landesregierung - im Sinne unserer Forderung nach wirklich bezahlbarer Mobilität auch für Einkommensschwache einsetzt.

Schließlich würde ein bedarfsgerechtes, preislich erschwingliches Monatsticket auf einen Schlag eine bedeutende Erleichterung für viele heute von Mobilitätsarmut Geplagte in der Region bringen. Nach wie vor denken wir, dass 15 € für eine Monatskarte für die über eine Million Berechtigten im VRR-Raum angemessen wären.

Doch bislang duckt sich der RVR bei diesem Thema lieber weg. Auf mehrmalige Schreiben an die Spitze des RVR, sich des Themas anzunehmen, erfolgte keinerlei Reaktion. Schade.

Es ist schlicht ein Skandal, wenn in einem reichen Land wie Deutschland Menschen das Grundrecht auf Mobilität verwehrt wird.

Mehr zur Haltung des VRR s. schriftliche Stellungnahme des VRR vom 23. Juli 2014 zur Öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses im Landtag NRW am 1.7.2014 zum Thema „Mobilität für alle! Sozialticket flächendeckend und zu fairen Konditionen in Nordrhein-Westfalen einführen“, im Internet unter http://www.landtag.nrw.de/portal/www/dokumentenarchiv/Dokument/MMST16-1915.pdf

nicht bereit war, den Betroffenen mit dem Preis noch ein Stück weiter entgegenzukommen oder auch ergänzende Angebote für die gleiche Zielgruppe (z.B. vergünstigte Viererticketts) zu beschließen.

11 Erwartet werden wie im Vorjahr rund 19 Mio. Euro an Fördermitteln aus dem Landeshaushalt 2014. Dem stünden laut VRR Ausgaben (d.h. sozialticket-bedingte Mindereinnahmen) i.H.v rd. 20,5 Mio. Euro gegenüber.

12 aktuell ca. 30 Mio. € p.a. für ganz NRW

Werkstattgespräch am 7.9.2014

Sebastian Müller
**Armut, Wohnungsmarkt und benachteiligte Quartiere**

1. Es gibt ein Wahrnehmungsproblem bei federführenden Akteuren der Post-IBA-Zeiten in Sachen Zukunftsfähigkeit des Ruhrgebiets. Sie behaupten, illusionslose Realisten zu sein, verweigern aber, das hartnäckigste Problem dieser Region zu thematisieren: Armut und Armutsgefährdung auf hohem Niveau mit dem Potential zum weiteren Anwachsen. Die Ursachen werden nicht verstanden. Ich beginne mit einem Zitat aus der Darstellung der Ideen für die Zukunft des Ruhrgebiets, die das Team A „Netzwertstadt" in seiner Vorbemerkung und zu dem Ansatz seines Projekts geschrieben hat:

„Wir müssen auf die Zukunft der Stadt mit Optimismus blicken – aber wir dürfen uns keine Illusionen machen. Wir glauben, dass es keinen technologischen Quantensprung gibt, keine ökologischen und auch keinen sozialen. Wir werden weder radikalen Wandel in den Besitzverhältnissen erleben noch einen Exodus der Bevölkerung, ein Ende der Emissionen. ... Änderungen werden sich im Bestand vollziehen, werden diesen langsam überformen – und dies alles wird kontinuierlich geschehen. .... Unsere Vision für die Metropole Ruhr wird daher auf dem aufbauen, was da ist. .... Eine generische Stadt muss in ihrer Planung einen Weg finden, den Zusammenhalt einer Stadtgesellschaft abzusichern, sie muss konsensfähig sein, um eine Metropole werden zu können" (Team A, 2014, 44f.)[13]. Da kann man nur zustimmen, könnte man meinen. Aber ....

2. Keine Quantensprünge im Ruhrgebiet? Mancher mag das richtig finden. Aber gab es nicht beispielsweise noch vor Kurzem einen radikalen Wandel in den Besitzverhältnissen, als es ab 2004 bis 2006 die sturzbachartige Veräußerung von Werkswohnungen gab, plus den Verkauf der Wohnungen der Landesentwicklungsgesellschaft – insgesamt an die 350.000 Wohnungen im Ruhrgebiet - an Private Equity-Gesellschaften? Ist der jetzt überall im Ruhrgebiet zu besichtigende Leerstand von Ladenlokalen nicht Ausdruck eines beschleunigten wirtschaftlichen und stadtgeographischen Konzentration im Einzelhandel, in Warentransport, Warenlogistik und in der Demographie der Region? Beobachten wir nicht seit der Verabschiedung der so genannten Hartz IV-Gesetze durch den Deutschen Bundestag, vor allem aber seit dem Inkrafttreten 2005 eine massive Prekarisierung der Arbeitsverhältnisse im Ruhrgebiet durch Praktika, Zeit- und Leiharbeit, eine Prekarisierung der Lebensverhältnisse von Arbeitslosen durch zu niedrige soziale Leistungen und die Entstehung eines umfangreichen Prekariats, das nicht mehr übersehen werden kann?

3. Erst seit 2006/2007 gibt es ein deutlich sichtbares Anschwellen der Armutsforschung für und über das Ruhrgebiet.[14] 2012 veröffentlicht der Deutsche Pari-

13 Team A, bgmr Landschaftsarchitekten und Partner (2014), in: Regionalverband Ruhr Hrsg. (2014): ruhr.impulse - ideenwettbewerb zukunft metropoleruhr, Essen

14 Stadt Dortmund, Dezernat für Arbeit, Gesundheit und Soziales (2007): Sozialstrukturatlas 2005, Bericht zur sozialen Lage in Dortmund; Stadt Bochum, Stabstelle Sozialplanung (2008): Sozialbericht Bochum 2008:

tätische Wohlfahrtsverband (DPWV) seinen ersten regionalisierten Armutsbericht für Deutschland[15]. Die Untersuchung arbeitet mit einer Armutsgefährdungsschwelle, die für Gesamtdeutschland bei einem durchschnittlichen Einkommen von 848 €/mtl. liegt. Erstmals werden auf dieser Grundlage Armutsgefährdungsquoten für das Ruhrgebiet und seine Städte ausgewiesen, und „Berlin und Dortmund liegen auf Rekordnivau". Während die Armutsgefährdung für Deutschland insgesamt von 17,4% (2010) auf 18,9% (2011) der Bevölkerung anstieg, ging sie für das Ruhrgebiet von 19,2% (2010) auf 21,1% (2011) hinauf. Dortmunds Quote stieg, schreibt der Bericht des DPWV 2012, seit 2005, dem Jahr des Inkrafttretens von Hartz IV, um 30% und betraf 24,2% der Bevölkerung; Duisburgs Quote stieg auf 23,5% und Essens Quote auf 18,8%.

Helge Baumann und Eric Seils kamen in ihrer Studie über regionale Unterschiede in der Armut von Kindern in Deutschland 2014 für das Ruhrgebiet zu dem Schluss: „Jedes dritte Kind im Ruhrgebiet lebt in Armut"[16]. 2013 veröffentlichte die Forschungs-Firma PROGNOS einen Zukunftsatlas der Regionen[17]. Darin untersuchte und unterschied sie Zukunftsfähigkeit von Städten und Regionen an Indikatoren der Demographie, des Arbeitsmarktes, des wirtschaftlichen Wettbewerbs, des Wohlstands und der sozialen Lage. Die Autorinnen und Autoren mussten angesichts dieser Indikatoren für das Ruhrgebiet die bittere Bilanz ziehen: „Die Zahl der Menschen in Westdeutschland, die in Regionen mit Zukunftsrisiken leben, hat sich seit 2004 mehr als verdreifacht. Es sind 2013 6,7 Millionen gegenüber 2 Millionen im Jahr 2004. Das liegt insbesondere am Abrutschen der einwohnerstarken Städte und Kreise im Ruhrgebiet wie Dortmund, Duisburg, Mönchengladbach und Unna in die Gruppe mit Zukunftsrisiken."

Das ökonomische Risiko, das sich mit der geballten Armut der Ruhr-Region für die Menschen und auch für Betriebe entwickelt hat, die in dieser Region für die Region produzieren wollen oder müssen, wurde in diesem Sommer durch eine Studie von Klaus-Heiner Röhl und Christoph Schröder für das Institut der deutschen Wirtschaft unterstrichen[18]. Ihnen gelang es, städtescharf die „Einkommensarmut" der Bewohner mit ihrer „Kaufkraftarmut" zu hinterlegen. Hohe Mieten und hohe Preise für Konsumgüter und Dienstleistungen bringen an jedem Ort, in jeder Stadt Einkommensarme

---

Informationen zur sozialen Lage der Bevölkerung in Bochum; IT.NRW, Information und Technik Nordrhein-Westfalen 2010: Wohnen und Armut, in: Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales (Hrsg.) Sozialberichterstattung NRW. Kurzanalyse 01/2010; Müller, Sebastian (2012): Wo Wohnen prekär wird. Finanzinvestoren, Schrottimmobilien und Hartz IV, Dortmund (Sozialforschungsstelle Dortmund, Beiträge aus der Forschung Nr. 181, hg. Kooperationsstelle Wissenschaft-Arbeitswelt); Farwick, Andreas; Georg, Thomas; Messner, Astrid (2012): Sozialraumanalyse Emscherregion, in: www.ruhr-uni-bochum.de/zefir/publikationen/index.html

15 DPWV, Dr. Ulrich Schneider u.a. (2012): Positive Trends gestoppt, negative Trends beschleunigt. Bericht zur regionalen Armutsentwicklung in Deutschland, Berlin, in: http://www.der-paritaetische.de/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&g=0&t=1417874830&hash=be122e98654a566efcbb2295e18f9a1491369964&file=fileadmin/dokumente/2012Armutsbericht/a4_armutsbericht-2012_web.pdf

16 Baumann, Helge; Seils, Eric (2014): Wie relativ ist Kinderarmut. Armutsrisiko und Mangel im regionalen Vergleich, WSI-Report Nr. 11

17 PROGNOS (2013): Zukunftsatlas der Regionen 2013. Deutschlands Regionen im Zukunftswettbewerb, ohne Ort

18 Röhl, Klaus-Heinrich; Schröder, Christoph (2014): Einkommensarmut in Deutschland aus regionaler Sicht, Institut der deutschen Wirtschaft Köln, Kernaussagen vorläufig am einfachsten erreichbar über die Web-adresse http://www.iwkoeln.de/de/wissenschaft/veranstaltungen/beitrag/pressekonferenz-einkommensarmut-in-deutschland-aus-regionaler-sicht-179584

zusätzlich in Bedrängnis, sorgen aber auch in den lokal oder regional operierenden Unternehmen für größeren Umsatz und Gewinn. Niedrige Mieten und niedrige Preise von Konsumgütern und Dienstleistungen sorgen für das Gegenteil: Entlastung der Ärmeren, aber auch geringere Umsätze und Gewinne für die Unternehmen.

Das Märchen, dass Arme in den Ruhrgebietsstädten über eine ökonomische Wohlfühlregion verfügten, in denen ihre Armut durch deutliche Abschläge bei den Preisen gegenüber den anderen Großstadtregionen abgefedert werde, demaskiert diese Studie. Gerade einmal um 2 Prozentpunkte (in Gelsenkirchen) bis nur um zwei Zehntel % (in Dortmund, Essen, Gelsenkirchen oder Bochum/Herne) niedriger ist die kaufkraft-bereinigte Armutsquote der Bevölkerung gegenüber der reinen Einkommensarmut. Armut drangsalierte im Jahr 2012 auch kaufkraft-bereinigt ein Fünftel (Essen 20,9%, Herne/Bochum 19,9%) bis zu einem Viertel der jeweiligen Stadtbevölkerung (Dortmund 25,5%, Duisburg 24,1%, Gelsenkirchen 23,5%) im Ruhrgebiet.[19]

4. Mit einigen Hinweisen auf die unverminderte Aktualität der Armutssegregation und Armutsspaltung des Ruhrgebiets und der Ruhrgebietsstädte möchte ich dies Bild hoher Armutsgefährdung im Ruhrgebiet abschließen. Nicht nur der „Armutsäquator" der Region, die A 40, ist schon lange ein großes und symbolisches Thema. Tatsächlich ist viel genauer eine kleinräumige Segregation/Migration von Armut im Ruhrgebiet und die soziale Spaltung der Städte im Ruhrgebiet bekannt. Klaus Peter Strohmeier und Volker Kesting machten sie schon 2003 zu ihrem Markenzeichen, und wiesen sie in ihren Sozial- und Armutsberichten für die Städte Bochum, Dortmund und die Emscher-Region immer wieder nach. Jonny Bruhn-Tripp zeigte sie für Dortmund sogar in drei Lebenslagen, bei der Kinderarmut, bei der Armut der Arbeitslosen in Phasen der Berufstätigkeit und in der Altersarmut.[20]

Die Politik der Region Ruhrgebiet verdrängt das offensichtlich überall ähnliche Städteschicksal durch private Armut als regionales Thema. Selbstverständlich hat die formelle, auf Flächenprivilegierung orientierte Regionalplanung für 2018/2020 überhaupt null Sensorien dafür und stellt sich deswegen für Armutsbekämpfung taub. Dass aber auch die Regionalentwicklung und die Regionalpolitik Armutsbekämpfung nicht als Thema entdeckt und besetzt haben und die Städte mit ihren Programmen für soziale Stadterneuerung, Quartiersentwicklung, Schulentwicklung, Sozialarbeit und sozialen Wohnungsbau allein lassen, das finde ich angesichts der Lage, die ich geschildert habe, planungspolitisch als verpasste Chance für den Kommunalverband des Ruhrgebiets.

---

19 Zur Methodik der IW-Studie s.u., Fußnote 27 (S. 63)

20 Strohmeier, Klaus-Peter; Kesting, Volker (2003): Segregierte Armut in der Stadtgesellschaft, in: BBR, Informationen zur Raumentwicklung 3, 2003; Stadt Dortmund, Dezernat für Arbeit, Gesundheit und Soziales Hrsg.(2007): Klaus Peter Strohmeier, Bericht zur sozialen Lage in Dortmund; Bruhn-Tripp, Jonny (2014a): Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und Armut in Dortmund 1980-2012 im Spiegel der Statistik, erreichbar in http://agora.free.de/sofodo/themen/do-spez-1/studien-zur-beschaeftigung-arbeitslosigkeit-und-armut-in-dortmund; Bruhn-Tripp, Jonny (2014b): Kinderarmut in Dortmund 2001-2012. Kinder in der Sozialhilfe und im SGB II, erreichbar in http://agora.free.de/sofodo; Bruhn-Tripp, Jonny (2014c): Altersarmut in Dortmund 1980-2012 im Spiegel der Dortmunder Sozialstatistik, erreichbar in http://agora.free.de/sofodo

Freilich ist es auch nicht sehr einfach für den Verband. Ihm fehlt der Zugriff auf Mittel und Personal der ARGEn, JobCenter, Sozialpolitik und Schulpolitik, den die Kommunen haben, sofern da überhaupt noch etwas vorhanden ist, was für die Linderung der Armut oder Armutsbekämpfung umverteilt werden kann. Denn die Mittel-Kürzungen der Bundesregierung bei der Bundesagentur für Arbeit für den Bereich aktive Arbeitsmarktpolitik sind verheerend. Langzeitarbeitslosen wurden immer weniger Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsmarktchancen, sprich Fortbildungen und Umschulungen, angeboten. Der öffentlich geförderte Beschäftigungssektor blutete weitgehend aus. Job Center mussten ihre Bundesmittel aus dem Titel für Förderung und Qualifizierung in den für Personal und Verwaltung in einem Umfang umwidmen, um zu überleben, was auch durch große und willige Kommunen im Ruhrgebiet nur kurzzeitig konterkariert werden konnte und kann. Arbeitslose brauchen aber einen zweiten oder dritten sozialen Arbeitsmarkt aus mehr Bundesmitteln zur Armutsbekämpfung, um dauerhaft Beschäftigung und Chancen auf gesellschaftliche Teilhabe und Bildung gewinnen zu können.

Benjamin Benz

**Armut in der Regionalplanung**

Meine Ausgangsfrage lautet: a) Warum muss und b) wie kann Armut in der Regionalplanung eine Rolle spielen und c) woran lässt sich hierbei in den fünf Wettbewerbsbeiträgen anknüpfen?

Warum muss Armut in der Regionalplanung eine Rolle spielen?

Die Antwort hat einen empirischen und einen systematischen Teil. Zunächst fällt auf, dass Nordrhein-Westfalen mit einer SGB-II-Empfängerquote (‚Hartz IV') von 11,6 % nur unwesentlich über dem (allerdings beachtlich hohen) Bundesdurchschnitt von 9,6 % der Bevölkerung unter 65 Jahren liegt. Innerhalb des Bundeslandes ist die Spreizung enorm und reicht vom münsterländischen Kreis Coesfeld (= 4,8 %), bis zu den landesweiten Spitzenreitern im Ruhrgebiet (Essen und Gelsenkirchen) mit Quoten um 20 %, gefolgt von Dortmund (18%), Duisburg, Herne, Oberhausen und Wuppertal (um 17 %) usw. (Stand: März 2014).

Die (auch) sozialräumliche Dramatik der Verbreitung und Verfestigung von Armut und sozialer Ausgrenzung nimmt zu, je kleiner man den Fokus wählt. Ausweislich des letzten Sozialberichtes der Stadt Bochum (2012) sind etwa in dieser Stadt (Stand: 31.12.2010) 24 % (also ein Viertel!) aller Kinder im Alter unter 15 Jahren auf Mindestsicherungsleistungen angewiesen, aber nur 1 von 50 Kindern (2 %) in Bochum-Stiepel, hingegen 2 von 5 Kindern (42 %, 40 %, 44 %) in den Quartieren Gleisdreieck, Kruppwerke und Querenburg. In manchen Stadtteilen ist Kinderarmut also der den Sozialraum prägende ‚Normalfall'!

Dabei zieht sich *regional* durch das Ruhrgebiets bekanntermaßen ungefähr entlang der Autobahn A 40 verlaufend ein ‚Sozialäquator'. Soziale Polarisierung wird hier *interkommunal* etwa im Vergleich der Städte des Kreises Recklinghausen sichtbar, aber in den Städten des Ruhrgebiets auch 53 mal intrakommunal (wiederum exemplarisch und die ‚Sozialäquator'-These stützend etwa in der Stadt Recklinghausen sozialstatistisch nachvollziehbar). Wir haben also empirisch Beispiele genug dafür, dass Armut einen überaus starken regionalen Raumbezug hat.

Diesen zu gestalten bedarf es angesichts der Beispiele zwingend (auch) Anstrengungen *ober*halb der kommunalen und *unter*halb der Landesebene. Die Gestaltung sozialer Räume ist (etwa nach Franz-Xaver Kaufmann) ein *wesentlicher* Ansatzpunkt sozialpolitischer Beeinflussung der Lebenslagen der Bevölkerung (neben pädagogischen Maßnahmen, auf ihre Rechtsstellung oder ihr Haushaltseinkommen zielenden Maßnahmen). Das ökonomische Problem (etwa: Kaufkraft im Quartier), das menschenrechtliche Problem (teils *unwürdige* Lebensbedingungen) und das Demokratieproblem Armut (s. Wahlbeteiligungen und sozial selektive Bürgermitbestimmung) ist also (auch) interkommunal sozialräumlich (also: regionalplanerisch) für das Ruhrgebiet anzugehen.

Wie kann Armut in der Regionalplanung eine Rolle spielen?

Spielt denn Armut nicht bereits eine Rolle in der Regionalplanung? Offenbar nur sehr ausschnitthaft (etwa: sozialen Wohnungsbau betreffend) oder mittelbar (etwa über Erholungsflächen) und prekär. So proklamierte der Entwurf der „Perspektiven für die Räumliche Entwicklung“ des RVR vom November 2013: „Wir wollen (…) sozialgerechten und bezahlbaren Wohnraum für alle Lebensformen, dies ist insbesondere in von Armut betroffenen Stadtteilen bedeutend.“ (S. 6) In der endgültigen Fassung vom Mai 2014 ist dann hingegen von sozial gerechtem und bezahlbarem Wohnraum „in möglichst allen Stadtteilen für alle Bevölkerungsgruppen“ die Rede. Wie wird das im Regionalplan operationalisiert werden, wie in kommunalen Flächennutzungs- und Bebauungsplänen?

Armutsbekämpfung sucht im Gestrüpp von Mega-Themen (Gender, Wirtschaftskraft, …) und zwischen Landesentwicklungsplan und kommunalem Flächennutzungs- und Bebauungsplan wohl noch seinen Ort und Stellenwert. Nach ‚sozialer Kohäsion‘ als Ziel, Grundsatz oder Entwicklungsstrategie suche ich jedenfalls ziemlich vergeblich: „Der regionale Diskurs setzt sich mit etablierten Themen wie der Siedlungs-, Freiraum und Gewerbeflächenentwicklung auseinander, greift jedoch auch neuere Themen wie die Klimaanpassung auf (…). Er ist von Beginn an auf das Ziel des Gender Mainstreaming ausgerichtet. (…) Einige aktuelle Beispiele aus verschiedenen Bereichen: (…) Umweltqualitätsziele[.] (…) Verkehr und Mobilität (…) Freizeit und Erholung (…) Großflächiger Einzelhandel (…).“, so der Dokumentationsband „ruhr.impulse“ zum Ideenwettbewerb des RVR auf Seite 153. Wo zu Recht so vielen Themen Gewicht beigemessen wird, verbietet es sich, sich mit Armut und Armutsbekämpfung in der Regionalplanung nicht zu befassen.

Zum raumplanerischen Handlungsbedarf will ich armutspolitisch fünf Bereiche herausgreifen:

1. Die Verpflichtung auf durchmischenden sozialen Wohnungsbau in wohlhabenden und prekären Quartieren (siehe den Landesentwicklungsplan NRW von 1995, S. 47).
2. Die Verpflichtung auf Räume für lokale Ökonomien und Subsistenzwirtschaft (s. ‚Brachen‘ und ‚Stadtlöcher‘: Kleingärten, ‚Türkische Gärten‘ auf Brachen, Urban Gardening usw., sowie ‚In-House‘: Umnutzung von Industriebrachen für Werkstätten von Klein- und Kleinstbetrieben, für Proberäume etc.).
3. Die Verpflichtung auf erreichbare, nicht-kommerzielle soziale Infrastrukturen (s. zweckgebundene Nutzung Allgemeiner Siedlungsbereiche für Freizeitanlagen).
   Die knallharten Interessenkämpfe um konkrete Quadratmeter Lebens-, Wirtschafts-, freien, öffentlichen Raum werden von Planer_innen und Interessenträger_innen vor Ort lokal geführt. Diese könnten u.U. aber regionalplanerische, überörtliche ‚Schützenhilfe‘ gebrauchen. Hier geht es etwa darum, Spielräume und -plätze (Freiflächen) in hoch verdichteten Quartieren ‚freikaufen‘ zu müssen, besonders brutal in ‚neu gesteuerten Konzernkommunen‘. Es geht u.a. um den Erhalt und die Schaffung von Bürgerhäusern, gerade wenn zunehmend nichtkommerzielle Bildungs-, Begegnungs- und Politikentwicklungsorte insbesondere in Form von

Ortskirchengemeinden und Jugendzentren wegbrechen.

4. Grüngürtel (so auch in Vorschlägen im Ideenwettbewerb) können öffentlichen und vielseitig nutzbaren (bzw. ‚entzweckten') Raum bieten. Grün- und Gewerbegürtel, Hauptstraßen usw. wirken aber teilweise auch als sozial segregierende räumliche Schnitte. Wie (ggf. doppelt) hier Raumplanung (nicht) wirkt, erfordert planerische Aufmerksamkeit, Sensibilität und wie immer: Planungs- und Politikinstrumente und ihre Nutzung gegen die Durchsetzung von Interessen an einer sozial segregierenden Raumordnung.
5. Sozialer Polarisierung raumordnend zu begegnen ist das Eine, die Durchlässigkeit und Überwindung sozialer Räume und Grenzen zu fördern, ein zweiter, wichtiger Ansatzpunkt. Denn in der Tat: „Zeit ist Geld, auch für Arme" (so AKOPLAN in seinem Projektvorschlag „Stadtlöcher, Armut und Zeitstrukturen" vom 12. August 2013, S. 2)[21]. Nun kann ein Regionalplan einerseits kein Sozialticket ‚einführen'. Wenn andererseits Mobilität/Verkehr im regionalen Diskurs und in der Regionalplanung einen Schwerpunkt bilden, darf die soziale Dimension von Mobilität und Verkehr nicht fehlen.

Wir haben im Ruhrgebiet eine deutschlandweit wohl einmalig kontinuierliche, dichte und beispielreiche Erfahrung von Quartieren in ihrer Bedrohung, aber auch in ihrer erfolgreichen Stützung und Transformation. Hoch verdichtete Räume sind nicht nur häufig besonders intensiv mit Armut konfrontiert, sie haben auch spezifische Vorteile bei ihrer Bewältigung und Bekämpfung gegenüber ‚Armut auf dem Land' zu bieten (kritische Masse für soziale Dienste / Subkulturen / kurze Wege / …). Die Planungsverantwortlichen haben eigentlich alles (Gründe, Erfahrungen, Mittel, …), um im Vergleich der nun sechs Regionalpläne in NRW denjenigen zu entwickeln, bei dem Fragen der sozialen Kohäsion und Armutsbekämpfung vorbildlich aufgegriffen werden. Aber werden sie diese Chance nutzen (wollen)?

Woran lässt sich bei den 5 Wettbewerbsbeiträgen anknüpfen?

Armut(-sbekämpfung) findet sich unter den "1.000 Ruhrideen" (Gemeinschaftsgärten, Büchereien, Öffentlicher Personennahverkehr) und insbesondere auch in den 10 Beiträgen zum "Ruhrwissen" (Armut und Zeit, Arbeitsmarktprojekte, Mitbestimmung, Gentrifizierung, Freiraumfürsorge). In den fünf Wettbewerbsbeiträgen spielt das Thema nur in einem Team (Team E) eine wichtige Rolle:

Hier scheinen mir in der Identifikation (über den Grad öffentlicher Verschuldung, die Altersstruktur, die Verbreitung der Hochschulreife, von Leerständen, und Arbeitslosigkeit sowie die SGB II-Quote) und der Förderung von "Neulandzonen" wichtige Potentiale zu liegen. Vorgeschlagen wird angesichts der Herausforderung sozialer Polaritäten eine gezielte (und im 10- Jahresrhythmus zu überprüfende) Förderung benachteiligter Sozialräume über ein Umlageverfahren.

Wie sieht es bei den anderen vier Wettbewerbsbeiträgen aus? Team A fokussiert das Thema Mobilität, allerdings ohne seine armuts- und sozialpolitische Dimension (s. oben) erkennbar aufzugreifen. Ein Strategiekonflikt zeigt sich besonders deutlich im

21 s. http://agora.free.de/sofodo/static/text/Projektvorschlag_Akoplan_No_1

Vergleich der Stoßrichtungen von Team B (Anziehung und Umsorgung ‚potenter' Einwohner) und Team E (Bekämpfung struktureller Verwerfungen, u.a. mittels einer Umlage). Anders als das ‚zentralistische' Team B plädiert Team C für Polyzentralität und „leuchtende Räume". Das kann jemandem mit Sinn für Subsidiarität nur gefallen. Bei Team D ziehen die Fragen nach dem ‚guten Leben', nach ‚gemeinsamen Gütern' (Siedlung, Freiraum, Mobilität, Wissen), nach Mitbestimmung sowie nach Kooperation statt Konkurrenz das Interesse zu Recht auf sich. Ob die „ländliche Metropole" hier allerdings eine politisch hilfreiche Beugung des (ohnehin zu hinterfragenden) Metropolengedankens sein kann, sei dahin gestellt. Zu kämpfen hat der Wettbewerbsbeitrag offensichtlich mit der politisch sensiblen Etikettierung von „Regionen mit negativer Dynamik" bzw. von „dynamische[n] Räume[n]".

Womit wir dabei sind, Dinge (nicht) beim Namen zu nennen: Das Ruhrgebiet ist nicht einfach arm, sondern sozial immer stärker polarisiert. Es hat sich eher in Randlagen und in bestimmten Privathaushalten massiv "angereichert". Gleichzeitig ist das Ruhrgebiet (trotz fortbestehender Mittelschicht) in seinem Kern - und zwar öffentlich und besonders häufig kindlich, weiblich und migrantisch - "sozial erschöpft".

Bastian Pütter

**Die Metropole von unten**

Wo ist hier? Die Metropole von unten.

Wir kennen die Perspektive der Menschen, mit denen wir arbeiten:

- Menschen, für die der Weg in die Nachbarstadt nicht nur eine gefühlte Reise, sondern auch eine Investition ist,
- Menschen, die sich fast ausschließlich in den Armutszonen der Städte aufhalten, die sich zunehmend entkoppeln vom Rest,
- Menschen, für die es das Ruhrgebiet gar nicht gibt.

Das Ruhrgebiet kann sich über im Vergleich kleine offizielle Obdachlosenzahlen freuen – die ein Doppeltes verdecken: einen riesigen Übergangsbereich des prekären Wohnens und der 100.000-fachen Perspektivlosigkeit einerseits und einen Befund über den Zustand der sogenannten Metropole andererseits. Viele, die in Hamburg oder Düsseldorf auf der Straße leben müssten, finden hier Wohnraum: auf dem regulären Wohnungsmarkt, auf grauen und schwarzen Märkten oder schlicht „illegal“ in Leerständen – weil es diesen Platz gibt. Für die Städte heißt das: Schrumpfung und Leerstand potenzieren und konzentrieren soziale Probleme in ganz bestimmten Quartieren.

Armut ist im Ruhrgebiet keine Marginalie, sondern ein entscheidendes Strukturmerkmal einer postindustriellen Region. Jedes dritte Kind ist arm, die Arbeitslosenquote in der Dortmunder Nordstadt ist auf der Höhe der Griechenlands. Die Abwanderung qualifizierter Bevölkerungsgruppen und die insgesamt schrumpfende Einwohnerzahl im Ruhrgebiet lassen dort, wo die Armen zurückbleiben, ihren Anteil an der Gesamtbevölkerung zusätzlich in die Höhe schnellen.

Wir haben mit Menschen zu tun, für die nicht mehr allein das Überschreiten von Stadtgrenzen zum Problem geworden ist. Zunehmend werden auch innerstädtische Zonentrennungen hermetischer. Die Armut ist immobil. Unter denen, die sich Mobilität trotzdem nehmen, haben wir immer wieder mit Haftstrafen zu tun – wegen Schwarzfahrens. Wie gesagt: Für die Menschen, mit denen wir arbeiten, existiert das Ruhrgebiet nicht.

Das kleine Wir

Und wir kennen außerdem die Perspektive eines Akteurs – einem unter unüberschaubar vielen, die als Basisinitiative, als Netzwerk, als Verein quasi „ungefragt“ soziale Stadtteil- oder Kulturarbeit machen und sich dabei gar nicht ein gemachtes Nest wünschen, sondern Freiraum – Freiheit und Räume, um etwas zu schaffen, was einen ganz anderen „Mehrwert“ hat.

Der Verein, für den ich arbeite, versucht seit fast 20 Jahren das scheinbar normalste der Welt: In der Metropole Ruhr zu gleichen Teilen in zwei (benachbarten) Städten zu arbeiten: BO und DO, Bochum und Dortmund. Die Bedeutung der Kirchtürme, die Standortlogik der „unternehmerischen Städte“ und die Undurchlässigkeit der Stadt-

grenzen erleben wir jeden Tag. Wir haben mit Kommunen zu tun, die versuchen zu regeln und zu regulieren, wo doch an allen Stellen dazu die Mittel fehlen. Sie eint der Glaube an Leuchttürme, an Wachstum auf Kosten der Nachbarn und daran, ungenutzte Immobilien oder Flächen ließen sich früher oder später wieder „in Wert setzen“. Kulturelle oder soziale Basisinitiativen werden meist nicht als Bereicherung, sondern als ordnungspolitisches Problem wahrgenommen. Was bleibt, sind hohe Hürden für diejenigen, die etwas tun, und ein „Brain Drain“ der Enttäuschten, der schlecht zum Image der Wissensregion passt.

Weder der schal gewordenen großen Erzählung vom montanen Erbe mit Industriekultur und Malocherromantik noch dem aufgesetzt wirkenden Metropolendiskurs gelingt angesichts dessen das Erzeugen des „großen Wir“.

Realismus, Utopie, Perspektive

Was so negativ klingen mag, erlaubt, das Ruhrgebiet anders zu denken. Nichts davon ist neu, und dass aus „höherer Warte“, mit der Perspektive der Regionalplanung, aus diesen Wirklichkeitsbeschreibungen klare, konstruktive Konzepte werden können, zeigt nicht zuletzt der Ideenwettbewerb. Wenn der Neuland-Ansatz des „Team E“ neue Raumordnungen jenseits von Standortlogik (letztlich ein Schleifen der Kirchtürme), eine deregulierte, „situative Bürokratie“, eine Re-Regulierung des ÖPNV und eine Fokussierung auf vermeintlich schwache Räume entwirft, liegen dem ähnliche Befunde zugrunde wie der Analyse des Netzwerks „Recht auf Stadt – Ruhr“.[22]

Ein gezielter Fokus auf den Armutsgürtel im Ruhrgebiet und der Entwurf einer postkapitalistischen Stadtentwicklung jenseits alter Denkmuster ist sicher nichts, was auf den Ruhrgebiets-Kirchtürmen die Glocken läuten lässt. Für uns ist es ein Weg.

22 s. hierzu http://www.rechtaufstadt-ruhr.de und das im hinteren Teil dieser Dokumentation abgedruckte Manifest „Von Detroit lernen“

Tobias Scholz

**Neuland Ruhr weiter denken – Diskurse anstoßen**

Die Entscheidung, Regionalplanung und -entwicklung neu denken zu wollen und hierfür einen Wettbewerbsprozess durchzuführen, ist als sehr positiv zu werten, da auf diesem Wege Impulse abseits der alltäglichen Diskurse zu erwarten sind. Es darf dabei jedoch nicht vergessen werden – insbesondere für den Themenkomplex Armut, Wohnen und Quartiere –, dass der Regionalplanung hier kein Steuerungsanspruch und damit -optimismus zugesprochen wird, den die Regionalplanung über ihre Instrumente gar nicht hat. Es ist wichtig zu identifizieren, was Regionalplanung in den jeweiligen Feldern leisten kann und was nicht, um tatsächliche Handlungsoptionen zu identifizieren. Unabhängig von ihren formalen Einflussmöglichkeiten kann die Regionalplanung etwa Diskurse und Prozesse anstoßen und Ideen generieren, die bei kommunalen Diskussionen nicht zum Zuge gekommen. Gerade auch für solche Ansätze kann ein Wettbewerb interessant sein.

Mit Blick auf die konkreten Wettbewerbsergebnisse ist Team E („Neuland Ruhr“) mit Abstand das interessanteste für das Themenfeld Armut, Wohnen und Quartiere. In diesem Beitrag rangieren die sozialen Probleme des Ruhrgebiets im Zentrum. Dabei sollen solche Quartiere weder „liegen gelassen werden", noch sollen sie klassisch „aufgewertet werden". Stattdessen sollen die Quartiere über die Nutzung der endogenen Potentiale, über die Akteure vor Ort, stabilisiert werden. Besondere gebietsbezogene gesetzliche Reglungen bzw. Lockerungen gesetzlicher Regelungen könnten dies ermöglichen.
Beispielhaft ist das vorgeschlagene „Aneignungsrecht bei längerfristigem Leerstand" zu nennen. Das Neulandkonzept weist da Parallelen zu den Forderungen des Manifestes „Recht auf Stadt Ruhr“ (Realize Ruhrgebiet) auf, bei dem Möglichkeiten für die soziale In-Wertsetzung von Stadträumen gefordert werden. Die Besetzung der ehemaligen Albert-Magnus-Kirche in der Nordstadt im August 2014 mit dem Ziel, ein autonomes soziales Zentrum einzurichten, ist hierbei als ein Baustein zu werten, bei dem Menschen sich für eine soziale In-Wertsetzung von Immobilien engagieren.

Interessant wäre es zudem, den Kerngedanken von „Neuland Ruhr“ mit Blick auf die Zuwanderungsfragen weiter zu denken. Konkret die Ausgestaltung der Arrival Cities im Ruhrgebiet mit sozialer Infrastruktur. Ganz im Sinne einer bestimmten Funktion, die bestimmte Stadtteile für ihre Region übernehmen können.

Abschließend sei zum Wohnungsmarkt im Ruhrgebiet angemerkt, dass sich dieser zwischen den Kommunen, aber auch innerhalb der Städte, sehr unterschiedlich darstellt. Polarisierungen zwischen Stadtteilen nehmen durch das Auslaufen von Mietpreisbindungen, die zahlreichen finanzmarktorientierten Immobilieneigentümer und auch Verdrängungsprozesse über Modernisierungsmieterhöhungen in nachgefragten Lagen weiter zu. Es fehlt eine Stärkung bestehender und die Gründung neuer gemeinwohlorientierter Wohnungsbauträger und lokaler Initiativen, wie etwa dem Mietshäusersyndikat. Sich für solche Wohnungsbauträger bzw. entsprechende gesetzliche Regelungen stark zu machen, wäre eine Aufgabe für den RVR, auch wenn es keine klassische Aufgabe der formellen Regionalplanung ist.

Neşe Özcelik

**Pro Wohnen – internationales Wohnen in Oberhausen-Tackenberg**

Sozialräumliche Integration erfordert gleichberechtigte Teilhabe der Zuwanderer am wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, politischen und kulturellen Leben, organisiert auf Stadtteilebene. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen müssen sich auf verschiedene Handlungsfelder beziehen und an den Lebenslagen der Bevölkerungsgruppen anknüpfen.

MigrantenInnen sind an den sozialen und baulichen Maßnahmen und am Stadtteilgeschehen oft nur marginal beteiligt. Es mangelt häufig an Erfahrungen mit geeigneten Beteiligungsmöglichkeiten und -formen. Sprachliche und kulturelle Barrieren sowie die geringen Einkommen bzw. Renten tragen dazu bei, dass MigrantenInnen sich in ihre ethnischen Bezüge zurückziehen und für andere Anlässe nur schwer zu aktivieren sind.

Zusammenleben findet konkret in den Stadtteilen statt, so dass Interventionsmaßnahmen, Integrations- und Partizipationsangebote auch dort ansetzen müssen.

Die Familienstrukturen bzw. Lebensweisen der MigrantInnen werden vielfältiger. Die Anzahl der Mehrgenerationenhaushalte nimmt ab. Viele Ältere der ersten Generation pendeln als Paare oder als Alleinlebende zwischen den zwei “Heimatländern”. Die gesundheitliche Versorgung sowie der Verbleib der übrigen Familienmitglieder in Deutschland führen dazu, dass sie sich für eine endgültige „Heimkehr“ nicht mehr entscheiden können. Vielfach pendeln die Älteren auch innerhalb Deutschlands zwischen ihrem eigenen und den unterschiedlichen Wohnsitzen ihrer Kinder und Verwandten, die inzwischen häufig ‚verstreut’ in Deutschland leben. Viele ältere MigrantInnen haben in Deutschland als Pendler einen festen Wohnsitz, der aber – aus Einkommens- und Kostengründen - nicht immer zeitgemäße Wohnstandards aufweist. Insbesondere für diese Gruppe gibt es bislang keine Wohn- und Versorgungsstrukturen, die auf ihre Bedürfnisse abgestimmt sind.

Pro-Wohnen, ein internationales Wohnprojekt in Oberhausen-Tackenberg, ist ein erstes ganzheitliches Modell, das sich nicht nur auf die bauliche Ausgestaltung bezieht, sondern auch durch Beteiligungsansätze die Bedürfnisse der älteren MigrantInnen abfragt. Das Projekt wurde 2007 im Rahmen des Bundesmodellprogrammes ExWoSt - Experimenteller Wohnungs- und Städtebau umgesetzt. Der Schwerpunkt lag auf der Beteiligung von älteren MigrantInnen.

Ziel des Projektes war es, einen interaktiven Prozess zu stimulieren, in dem ältere MigrantenInnen eine Alternative zur Versorgung im Alter erhalten und die Regelangebote der Mehrheitsgesellschaft kennen- und nutzen zu lernen.

2007 wurde das Projekt mit dem Robert Jungk Preis in der Kategorie Chancen für ältere Menschen mit Zuwanderungsgeschichte ausgezeichnet. Der Robert Jungk Preis wird gemeinsam vom Land NRW, der Robert Jungk Stiftung, Salzburg, und dem Städte-Netzwerk NRW seit 1999 vergeben. Der Zukunftsanalytiker Robert Jungk hat frühzeitig auf die Bedeutung des bürgerschaftlichen Engagements für eine

humane Gesellschaft aufmerksam gemacht und u.a. mit der ZUKUNFTSWERK-STATT ein Instrument zur Mitgestaltung der Bürger entwickelt.

Zu Beginn des Projektes Pro Wohnen wurden in Kooperation mit der Moschee, dem Integrationsrat und der Stadt Oberhausen Workshops mit relevanten potentiellen Mietern in Tackenberg durchgeführt. Ziel der Workshops war es, mit älteren MigrantInnen, Multiplikatoren bzw. Akteuren vor Ort sowie Experten aus dem Bereich Planung, Integration und Altenhilfe Lösungen, Vorschläge, Ideen, Kriterien für das Wohnprojekt in Oberhausen-Tackenberg zu erarbeiten.
Die an den Workshops beteiligten Personen waren alle türkischer Herkunft und in der Altersklasse zwischen 45 und 75 Jahren. Es zeigten sich sowohl Männer als auch allein lebende ältere Frauen und ältere Ehepaare interessiert.

Auf der Grundlage der bisherigen Arbeit und der Ergebnisse der Einzelgespräche, der Diskussions- und Beteiligungsrunden mit Multiplikatoren, ExpertInnen und InteressentInnen sind Grundlagen für das Projekt Pro Wohnen entwickelt worden.

Ziel des Projektes war und ist es, den älteren MigrantInnenhaushalten eine Möglichkeit zu bieten, für ein kontinuierliches Wohnen oder auch als PendlerIn während der Aufenthaltsdauer in Deutschland in der Nachbarschaft ihrer Familie weiterhin selbständig leben zu können. Für die oft seit Jahrzehnten in Tackenberg lebenden MigrantInnen entstand ein bezahlbares Angebot, in dem bestehende präventive (gesamtstädtisch vorhandene) Gesundheits- und Unterstützungsangebote stadtteilorientiert „abgerufen“ und vorhandene Netzwerkstrukturen im Alter genutzt werden können.

Projekte diesen Typs könnte man bestimmt auch in anderen Kommunen des Ruhrgebiets brauchen. Und sie ließen sich gewiss auch realisieren.

## Weitere Anregungen und Anmerkungen / Statements aus den Diskussionen und dem Gästebuch

### Beiträge aus der Diskussion

Ein Historiker:

Alle europäischen reichen Regionen haben ihren Reichtum im und seit dem Mittelalter erworben. Die Prosperität des Ruhrgebietes basierte auf dem Vorhandensein von Kohle (und Erz). Durch diese spezifischen Vorteile hat die Region im 19. Jh. einen Wohlstandsschub erfahren. Mit dem Wegfall dieser Vorteile stellen sich eine Reihe neuer Fragen.
Die Entwicklung schnurrt nach den erschöpften Vorräten langsam auf die vorherige Niveau und die agrarisch dörfliche Struktur zurück. Durch die Wiedervereinigung hat sich der Referenzrahmen für das Ruhrgebiet als Empfänger von Strukturförderungsmitteln verschoben. Ein weiteres Problem stellt sich mit der EU-Osterweiterung. Dadurch werden auch die Armutsstandards neu definiert und das Ruhrgebiet stellt EU-weit nur noch einen mittleren Standard ohne besondere Förderwürdigkeit dar.
Immerhin ist es seit den 60er/70er Jahren gelungen, hier durch den Bau von Schulen, Hochschulen und Wissenschaftseinrichtungen eine nachhaltige Infrastruktur zu schaffen.
Alle machen auf Optimismus. Aber wieso sollte sich das Ruhrgebiet nicht wieder zurückentwickeln – dahin, wo es herkommt? Wieso jammert man eigentlich, und freut sich nicht, über die Abwanderung von Fachkräften und jüngeren Leuten?
Man sollte sie eher beglückwünschen - wegen ihres Überlebenswillens bzw. Tatendrangs. Das Ruhrgebiet war und ist Exportregion von Fachkräften. Die Generation der heute 50/60-jährigen Akademiker und Fachkräfte fehlt in der Region. Gleichzeitig stellt das Ruhrgebiet noch für viele die erste Station von Zuwanderung nach Deutschland dar. Welche Entwicklungen auf Mikro-, Meso- und Metaebene folgen daraus?
(nach Notizen von W. Claussen und H. Holtgrave)

++++++++++

Heiko Holtgrave

Der Mangel an Erwerbsmöglichkeiten, und der damit verbundene relativ geringe Zufluss „frischen“ Geldes von außen, ist neben der Verarmung der Kommunen eine der Hauptgeißeln der Region.
Ohne ausreichenden Zufluss frischen Geldes, für (aus der Region exportierte) Waren und erbrachte Dienstleistungen – für den Abfluss ist ja immer gesorgt – wird es schwer werden, den Lebensstandard der hier lebenden Menschen auch nur zu halten, geschweige denn, ihn zu verbessern.
(natürlich gibt’s auch noch die Sozialleistungen, überwiegend ja auch von „außen“, aber deren Bedeutung – so wichtig sie für den einzelnen auch immer sein mögen – für die regionale Kaufkraft dürfte seit den Hartz-Gesetzen stark abgenommen haben).

Also müssen wir uns unbedingt auch mit der Wirtschaft beschäftigen. Ich mag deshalb nicht, wie von manchem hier vorgetragen, alle Ideen des Teams B verwerfen. Auch wenn ich etwa die Neuland-Idee sehr sympathisch finde - und viele erste Einfälle dazu habe.
Ich teile da die Sorge von Manfred Walz, dass wir über „das schnucklige Stricken an der Quartiers- und Verkehrselementik“ (einschl. Überlegungen und Maßnahmen zur Linderung der Folgen von Armut) den Mangel an Erwerbs- und Beschäftigungsmöglichkeiten aus dem Auge verlieren könnten.
Und wir sollten uns nicht auf ein Gegeneinander zwischen einem eher exogen und einem eher endogenen Vorgehen bzw. Ansatz bezüglich der ökonomischen Weiterentwicklung der Region einlassen - das wäre in meinen Augen unfruchtbar und überdies überflüssig.

+++++++++

Michael Wegener:

Offenkundig muss über die ganze Region betreffende Planungsthemen wie Regionalverkehr, Freiraumschutz, Stromtrassen und Windenergie auf regionaler Ebene entschieden werden. Daher braucht das Ruhrgebiet fünf Jahre nach der Übertragung der Regionalplanung an den RVR dringend einen für die Gemeinden bindenden Regionalplan, der die weitere Zersiedlung verhindert und den öffentlichen Nahverkehr und die polyzentrische Struktur der Region stärkt.
Der Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr, die 1000 Ruhrideen und der regionale Diskurs haben eine Fülle von Vorschlägen erbracht, machen jedoch die im Regionalplan notwendige Überwindung der Eigeninteressen der Gemeinden nicht leichter.

Und ich vermisse einen Masterplan für das Ruhrgebiet. Ohne einen solchen übergreifenden Ansatz, der die künftige wirtschaftliche, Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung mit einschließt, wird der Regionalplanung des RVR kein Erfolg beschieden sein.

**Aus dem Gästebuch**

„Die Art der Ausstellungspräsentation ist, wie man gerne sagt, sehr abgehoben und bedient somit eher ein internes Selbstverstehen (professionell) als es der Informationsvermittlung dient. Schade, dass hier der Transformationsprozess zum „eitlen“ Selbstläufer wurde. Als Simulakrum des Ereignisses in Täuschung gebadet!“
(P. Strege)

Darunter als Kopie eingeklebt:

*„Der Worte sind genug gewechselt,*
*laßt mich endlich Taten SEHEN (?)!*
*Indes ihr Komplimente drechselt,*
*kann etwas Nützliches entstehen.“*
*(J.W. v. Goethe (Vorspiel z. Faust)*

Dem ambitionierten, kreativen Projekt und den vielen (1000) Ideen, Erfolg zu wünschen, wird es wohl kaum weiterbringen – eher noch nach mancherlei Komplimenten in den Archiven des Vergessens preisgeben.

Nützliches daraus geschehen kann wohl nur,
„wenn sich Menschen und Organisationen.. ihrer annehmen, sie weiter kritisch und kreativ begleiten, sie bewußt und konsequent unterstützen und Kapital für deren Umsetzung nicht nur großzügig stiften, sondern auch die politisch Verantwortlichen diese Projekt begleiten und auch notwendige Mittel dafür bereitstellen.

Dazu gehört aber auch, dass Menschen – politisch organisiert oder 'nur' engagiert – die Umsetzung dieser Projekte immer im Auge halten und einfordern.
(Günter Nierstenhöfer)
++++++++++

„Vielen Dank für die Initiative zu dieser Veranstaltung. Viele wichtige Argumente und Sichtweisen wurden ausgesprochen.
Aber wo welche Akteure gibt es, die diese Qualitäten jetzt (politisch + zivilgesellschaftlich) einfordern und den Boden bereiten?
Dafür bräuchte es eine Nachfolgeveranstaltung. Mich hat es vor dem Hintergrund dieser Frage zu Zukunftswerkstätten nach Robert Jungk gezogen. Wie können wir „Betroffene zu Beteiligten“ machen? Und wie können wir „sektor“-übergreifend Dialoge, Verständigung und Auseinandersetzung schaffen und organisieren?“
(W. Claussen)

++++++++++++

„Neue Ideen sind Not-wendig.“ (Gästebuch, Name nicht lesbar)

**Was leistet der RVR und was könnte der RVR zur Armutsbekämpfung leisten?**
Anmerkungen zum Thema im Anschluss an die beiden Veranstaltungen in Dortmund
von Wiebke Claussen

Leitbilder und Praxis des Regionalverbands Ruhrgebiet waren in den Grundzügen immer Spiegelbild des politischen Zeitgeistes und Gestus der Mehrheit in der Verbandsversammlung und der leitenden Verbandsspitze. Da war immer viel Gesellschaftspolitisches und etwas Sozialpolitisches eingemischt.

1. Ein Diskurs über regionale Ansätze zur Armutsbekämpfung heute, in Zeiten des Endes der Erwerbsgesellschaft und einer Wiedergeburt der Sozialen Frage, kann sich auf Arbeiten stützen, die der RVR gelegt, unterstützt oder beauftragt hat, wie zum Beispiel:

- das Monitoring regionaler Daten in Statistiken, auch aufgearbeitet in Kartenübersichten. Statistik des RVR www.statistik.metropoleruhr.de ist die einzige Seite, in der regionale Daten auch zu Fragen der sozialen und arbeitsmarktbezogenen Entwicklung regelmäßig veröffentlicht werden,
- ausgewählte Gutachten und Analysen zu Problemlagen, zu sozialen Lagen, zur Daseinsvorsorge und der kommunalen Finanzausstattung, bspw. das Gutachten von Martin Junkernheinrich zu kommunalen Finanzen, Arbeiten zum demografischen Wandel und zu sozialen Problemlagen, bspw. die Arbeiten von Peter Strohmeier, der Bildungsbericht Ruhr oder auch Publikationen wie „FrauRuhrMann - Lebenswelten von Frauen und Männern in der Metropole Ruhr“ (von Christine Andrae, Sabine Baumgart, u.a.),
- die regionale Wohnungsmarktbeobachtung der Ruhrgebietskommunen und der kommunalen Wohnungsunternehmen sowie der auch vom RVR unterstützte Transfer von know how zwischen den Kommunen.

2. Bildung - seit Kurzem ein neuer Aufgabenbereich im RVR.

Auf der Grundlage des Bildungsberichtes Ruhr (RVR 2012) tritt der RVR seit kurzem als neuer regionaler Akteur im Bildungsbereich hervor. Den Hintergrund dieser Bemühungen bilden der sozio-demografische Wandel (die bildungsbezogenen Bedarfe in der Region) sowie andererseits Strukturpolitik und Regionalmarketing (die entstehende Wissensgesellschaft, der sich abzeichnende Fachkräftemangel und die sehr dichte Bildungsinfrastruktur, Hochschul- und Wissenschaftslandschaft im Ruhrgebiet). Formuliertes Ziele ist es, Rahmenbedingungen für gelingende Bildungsbiographien von klein auf, Präventionsketten und Übergänge zwischen Schule und Beruf zu schaffen, so dass alle Jugendlichen - unabhängig von ihrer Herkunft - einen Schulabschluss erreichen und der Übergang in Studium und Beruf gewährleistet ist. Darüber hinaus sollen insgesamt Bildungsketten zwischen den verschiedenen Trägern und Bildungssegmenten verknüpft werden.
Zu den Aktivitäten des RVR gehört das Bildungsforum Ruhr, das seit 2014 halbjährlich mit verschiedenen Schwerpunktthemen entlang der Bildungskette stattfindet

und damit die Vorgängerinitiative der Projekt Ruhr im Zeitraum 2002-2008 wieder aufnimmt und fortführt. Hinzu kommen Aktivitäten wie Studien zu Schwerpunktthemen, Vernetzungsaktivitäten zwischen den Kommunen und regionalen Akteuren und Bildungsmonitoring.

Der Bildungsbericht Ruhr (RVR, 2012) bestätigte und präzisierte den riesigen Handlungsbedarf, insbesondere in der frühkindlichen Bildung. Dieser korreliert mit einer höheren Armutsquote der Region im Vergleich zu anderen Landesteilen von NRW. Gerade im Ruhrgebiet, in dem viele Kinder und Jugendliche in armen Familien aufwachsen. Die DPWV-Studie (2012) weist für das Ruhrgebiet eine Kinder-Armutsquote von 25,6 Prozent aus, Tendenz steigend. Spitzenreiter im Städtevergleich der Bundesrepublik ist Gelsenkirchen mit einem Anteil von 34,4 Prozent armer Kinder. Die Entwicklung in Städten wie Mülheim oder Hamm mit Zuwächsen von bis zu 48 Prozent in fünf Jahren sei alarmierend. In der Bertelsmann Studie (2012) zur Kinderarmut der unter 3-Jährigen rangiert Gelsenkirchen bundesweit, noch vor Berlin, mit einer Kinderarmutsquote von 40,5% an der Spitze.
Jonny Bruhn-Tripp (2013) bemisst die Kinderarmut in Dortmund auf stadtweit 28,2%, diese steigt auf der Ebene der kinderreichen Sozialräume (Wohnquartiere) aber auf 40% - 50%, so dass regelrecht von einer Sozialisation der Armut und von prekären Armutsbiographien gesprochen werden kann. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.
Der Bildungsbericht Ruhr stellt heraus, "dass in den beteiligten Städten der Metropole Ruhr ca. ein Drittel aller Schulneulinge einen besonderen Förderbedarf in der schulrelevanten Entwicklung aufweist". Gut 20 Prozent der Kinder des Ruhrgebiets haben zwei Jahre vor der Einschulung erhebliche Mängel in der deutschen Sprachkompetenz. "Bei Kindern aus formal hoch qualifizierten Elternhäusern betrifft dies nur 8,2 Prozent, von den Kindern aus Familien mit geringeren Bildungsressourcen hingegen 41,9 Prozent", so der Bericht (S. 50). Die Bildungschancen sind also schon früh nach sozialer Zugehörigkeit verteilt und weitgehend zementiert. Eine wichtige Forderung von Wilfried Bos vom Institut für Schulentwicklungsforschung: Datenlücken in den Kommunen schließen, eine gemeinsame Statistik erstellen "bis auf die Stadtteile runter" und der Aufbau eines kontinuierliches Bildungsmonitorings, um die Wirksamkeit der Bildungsmaßnahmen überprüfen zu können.

Im Koalitionsvertrag der Verbandsversammlung des RVR vom 26.9.2014 wird Bildung als ein zentrales Zukunftsthema in der Region identifiziert und eine Passage dem Bildungsbericht gewidmet. Es gehe darum, die Lernstandserhebung auf regionaler Ebene auszuwerten, Bildungsdefizite aufzuarbeiten und geeignete Konzepte zu entwickeln, best practice zu benennen, ein Benchmarking mit anderen Regionen durchzuführen und jährlich einen Wissensgipfel Ruhr durchzuführen.

Im Kontext der Bildungspolitik geraten auch Quartiere und Stadtteile vermehrt in den Blick. Denn neben den Aktivitäten von Schulen und anderen Bildungsträgern, der Familie und dem sozialen Milieu prägen die Strukturen in den Quartieren und Stadtteilen entscheidend, wie (gesund) Kinder aufwachsen, wie sie lernen und mit welchen Bildungschancen sie ins Leben gehen (Peter Strohmeier auf dem Bildungsforum Ruhr am 22.10.2014). Volker Kersting benennt „Problemquartiere als das Kondensat ungelöster gesellschaftlicher Probleme“. Bildungspolitik mit dem Ziel

gelingender Bildungsbiographien für alle muss daher auch darauf zielen, soziale Problemlagen in den Blick zu nehmen, Stadtteile und Gemeinwesen zu stabilisieren und Ressourcen in den Kommunen miteinander zu vernetzen – und aufzustocken, damit die Kommunen ihrer Aufgabe der Daseinsvorsorge auch dauerhaft gerecht werden können.
Zumal es ja in vielen Städten des Ruhrgebiets z.T. bereits jahrzehntelange Erfahrungen in Stadtteilprojekten gibt. Unterstützt werden könnte dies durch die Aufwertung der Themen Armutsprävention, nachhaltige Quartiers- und Stadtentwicklung und Partizipation in der neue EU-Förderphase.

Volker Kersting (ehemals ZEFIR, heute Stadt Mülheim) ging in seinem Beitrag auf der Tagung des MAIS „Starke Quartiere = Starke Menschen. Armutsbekämpfung im Quartier“ am 21.11.2014 in Dortmund noch einen Schritt weiter. Er empfiehlt den Kommunen den Einsatz von Sozialraumanalysen und indikatoren-gestützten Monitoringsystemen in der lokalen Bildungspolitik. Ihr Einsatz könne soziale Benachteiligung (aber auch soziale Privilegierung) in den Stadt(teil)räumen messen, werten, die bildungsbezogenen Investitionen bedarfsgerecht einsetzen und deren Wirksamkeit prüfen. Die Ergebnisse aus Analyse und Monitoring helfen dabei, investive Prioritätensetzungen transparent und politisch verhandelbar zu machen, jenseits des Gießkannenprinzips und der Klientelwirtschaft, und das Thema ausgleichschaffende Bildungsförderung („ungleiches ungleich fördern“) in die politische Debatte der Stadtgesellschaft hineinzutragen.
Ein regionales Bildungsmonitoring ermögliche darüber hinaus einen gesamtregionalen Überblick, einen entsprechenden regionalen Diskurs und Initiativen zur regionalen Kooperation.

Besorgniserregend ist, dass im neuen Koalitionsvertrag der Verbandsversammlung des RVR die Worte Sozialpolitik, Quartiersarbeit, Armut, Kinderarmut kein einziges Mal auftauchen und in der politischen Programmatik keine Rolle zu spielen scheinen. Diese Besorgnis gilt auch gegenüber der RVR-Debatte um die Wissensregion Ruhr (als Verknüpfung der Bildungsregion Ruhr und Wissenschaftsregion Ruhr), gegenüber der Klima(schutz)Expo Ruhr und gegenüber der Operativen Programmplanung der EU-Förderfonds im Ruhrgebiet. Darin enthaltene soziale Themen wie Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und auf benachteiligte Stadtgebiete bezogene Programme, soziale Kohäsion und soziale Inklusion waren bisher von der ruhrgebietsweiten Abstimmung ausgenommen.

Als Träger des Regionalmarketings hat der RVR bisher kein Bild, keine Aktivität und keinen Text erfunden, um das Bild von Armut und Verfall im Ruhrgebiet zu ändern, beeindruckende Beispiele von gelingendem Leben in Armut und in der Armutsbekämpfung in den Vordergrund zu stellen.

Eine stärkere Zusammenarbeit der Ruhrgebietskommunen in diesen Themenfeldern und ein entsprechender Niederschlag im Aufgabenprofil des RVR steht noch aus. Im vielfältigen Aufgabenspektrum des RVR lassen sich jedoch immerhin - wie gesehen - etliche Ansatzpunkte mobilisieren, um Aktivitäten auf den Feldern Armutsbekämpfung, soziale Stadt(teil)entwicklung, Sicherung der Daseinsvorsorge und der Kommunalfinanzen auf regionaler Ebene zu unterstützen. Wie könnten auf kommu-

naler wie regionaler Ebene Experimentierräume geschaffen, Akteure unterstützt und Ressourcen (auch finanzielle!) mobilisiert werden, um Lösungen für die anstehenden sozialen Probleme zu entwickeln (In einigen Entwürfen des Ideenwettbewerbs Ruhr fanden sich dazu Ansätze)? Wie werden diese Fragen in Regionalplanung und Regionalentwicklung („Informelle Planung") weiter verfolgt? Welche Ansätze bspw. in den Themenfelder Bildungsentwicklung, Armutsbekämpfung und soziale Quartiers- und Stadtentwicklung könnten identifiziert werden, um mit den Landschaftsverbänden und dem Städtenetz Soziale Stadt zu kooperieren?[23]

3. Eine weitere Anmerkung

Der RVR ist Eigner von Grundstücken und Einrichtungen in der Region Ruhrgebiet. Er könnte Soziale (Zwischen-) Nutzungen leerstehender und brachgefallener Grundstücke, Räume und Gebäude unterstützen. Dies betrifft den RVR als Flächeneigner. Da geht es auch darum, Initiativen und Projekte darin zu unterstützen, an Flächen und Gebäude in den Kommunen zu kommen und ihre Bedeutung zu verdeutlichen.

Bei der Auswahl geeigneter Objekte und Projekte empfehle ich die von Benjamin Benz in der Werkstatt am 7. September genannten Raumqualitäten wünschenswerter räumlicher Entwicklung:[24]

- Bezahlbarer Wohnraum
- Soziale Durchmischung und Sozialer Wohnungsbau, und zwar überall, in reichen wie in ärmeren Quartieren
- Experimentierräume für lokale Ökonomie (zwischen Subsistenz und Mikroökonomie)
- Erreichbare soziale Einrichtungen der nicht-kommerziellen Infrastruktur (bspw. Bürgerhäuser, Jugendeinrichtungen, Kirchen, Begegnungsräume, Grünzüge)
- Thematisierung von räumlichen Grenzen, Zäsuren und Barrieren (Barrieren soziale Wahrnehmung, Angsträume, manifeste Barrieren)
- Mobilitätshilfen (Sozialticket)
- Ökologische Kategorien (Ansatz der Umwelt- und Gesundheitsgerechtigkeit)

Literaturhinweise


- Bertelsmann Studie (2012): Kinderarmut: Unter Dreijährige besonders stark betroffen (http://www.bertelsmann-


23 Die beiden Landschaftsverbände Westfalen und Rheinland sind wichtige Träger der Sozialpolitik im Lande. Und im „Städtenetz Soziale Stadt" in Essen kooperieren Kommunen in NRW, die in dem Bundesprogramm mitwirken. Diese Strukturen haben eine regionale Ausrichtung, die aber über das Ruhrgebiet hinausreicht. Das Städtenetz NRW e.V. (Unna) befasste sich bis 2011 mit öffentlicher Einrichtungen als Ankerpunkte für Bürgerengagement und als Impulsgeber für soziale Innovationen. Vielleicht könnte eine solche Idee wieder vom RVR aufgenommen und weitergesponnen werden.(?)

24 s.o., S. 34 ff.

stiftung.de/cps/rde/xchg/bst/hs.xsl/nachrichten_111284.htm)

- Bruhn-Tripp, Jonny (2013): Kinderarmut in Dortmund 2001-2012. Kinder in der Sozialhilfe und im SGB II. Selbstverlag. Im Internet unter: http://agora.free.de/sofodo/static/text/Kinderarmut-in-Dortmund_2001-2012_2013_Nov.pdf
- Die Metropole Ruhr stärken. Koalitionsvereinbarung zwischen CDU, SPD und Grünen im Regionalverband Ruhr für die Wahlperiode 2014-2020, im Internet unter: http://gruene-im-rvr.de/uploads/media/RVR_Koalitionsvereinbarung_2014_02.pdf
- DPWV, Dr. Ulrich Schneider u.a. (2012): Positive Trends gestoppt, negative Trends beschleunigt. Bericht zur regionalen Armutsentwicklung in Deutschland, Berlin (http://www.der-paritaetische.de/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&g=0&t=1417874830&hash=be122e98654a566efcbb2295e18f9a1491369964&file=fileadmin/dokumente/2012Armutsbericht/a4_armutsbericht-2012_web.pdf)
- Regionalverband Ruhr (Hrsg.) (2012): Bildungsbericht Ruhr. Waxmann-Verlag. Münster/NewYork/München/Berlin (http://www.metropoleruhr.de/fileadmin/user_upload/metropoleruhr.de/01_PDFs/Wissenschaft/2014/Bildungsbericht/Ruhr_ISBN2631.pdf)
- Strohmeier, Peter (2014): Gemeinsam stärker – Bildung als Aufgabe von Familie und Kommune. Präsentation auf dem Bildungsforum Ruhr am 22.10.2014 in Gelsenkirchen (http://www.metropoleruhr.de/fileadmin/user_upload/metropoleruhr.de/01_PDFs/Wissenschaft/Bildungsforum/2014/Praesentation__Prof._Dr.__Strohmeier.pdf)

## Von Detroit lernen!

MANIFEST FÜR EIN RECHT AUF STADT IM RUHRGEBIET / RECHT AUF STADT – RUHR / INTERVENTION 1.0 / SEPTEMBER 2014[25]

Detroit gilt als der Inbegriff der postindustriellen Stadt. Der Rückzug der großen Industrien hat diese Stadt massiv verändert. Auch im Ruhrgebiet begann der Strukturwandel in den 60er Jahren. Doch der Prozess der Deindustrialisierung hat hier sein Ende noch nicht erreicht. Die sozialen Tragödien und der Verfall des Ruhrgebiets werden hinter dem Wortgeklingel „Metropole Ruhr“ oder „Region im Wandel“ versteckt. Wir möchten ihnen hingegen tatsächlich ins Auge sehen: der Armut, der sozialen Segregation, der Abwanderung, dem Leerstand und der Langeweile. Wir wollen dem Vergleich des Ruhrgebiets mit Detroit weder zustimmen noch widersprechen, sondern vielmehr die Frage stellen: Was kann das Ruhrgebiet von Detroit lernen?

Wir denken, der erste Schritt zu einer Veränderung ist der, sich endlich einzugestehen, dass dieses Ruhrgebiet der „Malocher“ entgültig der Vergangenheit angehört. Wir trauern dem Verschwinden der für das Ruhrgebiet typischen Industriearbeit nicht nach. Wir wollen die Bilder von den heldenhaft verklärten Arbeitsmännern nicht mehr sehen. Wir stellen diese Identität stiftende Ruhrgebietsfolklore in Frage. Nicht zuletzt, weil beim Erinnern an Kohle und Stahl der Schmerz und der Dreck immer vergessen werden.

Wir stellen fest, dass die politische Klasse des Ruhrgebiets mit ihrem Glauben an die Rückkehr von Industriebetrieben der Suche nach einer anderen Zukunft des Ruhrgebiets im Weg steht. „Vollbeschäftigung“ wird es hier nie wieder geben. Und die Arbeit, die übrig bleibt, wird prekär, so wie das Leben selbst. Besonders für diejenigen, die aus der Wertschöpfung der Wissensgesellschaft ausgeschlossen bleiben. Die alte Tonnenideologie, dieser Fetisch Bigness, der sich Veränderung nur als von einer großen Maschine angetrieben vorstellen kann, von mächtigen Kraftwerken, Shopping Malls, Fußballstadien und Massen-Events, ist unfähig, die Bedürfnisse und Potenziale in den Ritzen des Ruhrgebiets zu erkennen.

Wir sind der Meinung, dass es das Ruhrgebiet nicht gibt. Duisburg, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund und all die anderen Städte betreiben eine kannibalistische Kirchturmpolitik gegeneinander. Sie streiten um Fördermittel und darum, wo der nächste Leuchtturm aufgestellt werden soll. Ihre Unterwerfung unter die Standortlogik wird uns als alternativloser Sachzwang präsentiert. Solange zwischen Duisburg und Dortmund jede Stadt für sich selbst einen Notausgang sucht, wird das Ruhrgebiet als gemeinsam handelnder Stadtraum nicht zusammenfinden.

Wir widersprechen der Selbstinszenierung der Kommunen als „unternehmerische Stadt“, die sich gezwungen sieht, sich am Markt zu behaupten. Städte sind keine Unternehmen, sondern Gemeinwesen mit öffentlichen Haushalt. Es sind politische Entscheidungen, welche Ressourcen wofür eingesetzt werden. Wir fragen uns, warum die überschuldeten Gemeinden im Ruhrgebiet nicht gemeinsam die Tilgungen ihrer Kredite verweigern? Das ganze Geld werden sie ohnehin niemals zurückzahlen können.

Wir fordern, dass der Armutsgürtel, der sich nördlich der A40 von Duisburg nach Dortmund quer durchs Ruhrgebiet zieht, in den Focus stadtpolitischer Entscheidungen gestellt wird. Die

25 Der Website http://www.rechtaufstadt-ruhr.de/2014/08/31/manifest-von-detroit-lernen-und-essay-realize-ruhrgebiet/ entnommen, aufgerufen am 17.12.2014

Gleichgültigkeit, mit der die Mehrheitsgesellschaft dieser sozialen Zerstörung zuschaut, empört uns. Wer neben die Armutsquartiere Leuchttürme baut, auf dass ihr Licht früher oder später auch die Armen erreicht, ist nicht nur ignorant, sondern zynisch. Wenn öffentliche Gelder ins Ruhrgebiet fließen, sollten sie in erster Linie für den Ausbau der soziale Infrastruktur und für Gemeinwesenarbeit verwendet werden. Niemand soll im Schatten der Leuchttürme die Mülltonnen nach Brauchbarem durchsuchen müssen.

Wir erwarten, dass im Ruhrgebiet endlich begonnen wird, offensiv mit der Schrumpfung und Abwanderung umzugehen und dass stadtplanerische Alternativen entwickelt werden, die sich dem Problem wirklich stellen. Ein offensiver Umgang mit der Schrumpfung bedeutet, den Mut zu besitzen, Stadträume des Verfalls zu freien Nutzung zu öffnen und auf diese Weise sozial „in Wert zu setzen“. Wenn die Leerstände sozial und kulturell genutzt werden, kann Schrumpfung auch eine Chance sein.

Wir sind wütend über die provinzielle Borniertheit der politischen Klasse im Ruhrgebiet, die sozialen, kulturellen oder künstlerischen Eigeninitiativen die Türen verschließt; die solche Projekte nicht als Bereicherung wahrnimmt, sondern als Störung, der ordnungspolitisch entgegengetreten werden muss. Wir fordern die Anerkennung einer Produktion von urbanem Leben, das sich nicht dem Zwang der kommerziellen Verwertbarkeit unterwerfen muss, und das Freiräume benötigt, um sich entfalten zu können. Wir unterstützen jede Initiative, die sich die Räume dafür einfach aneignet.

Wir wissen, dass die sozialen Zerstörungen in Detroit, die Drogenökonomie und die Gewalt eine andere Dimension haben als im Ruhrgebiet; dass die Menschen dort mit einer sehr viel existentielleren Lebenswirklichkeit konfrontiert sind. Was also kann das Ruhrgebiet von Detroit lernen? Wer in den Trümmern sucht, findet dort zahlreiche Zonen unkommerzieller Urbanisierung: kulturelle oder künstlerische Initiativen, die sich in den Leerständen ausbreiten, und Urban Agriculture Projekte, die sich mit Gemeinwesenarbeit vermischen; eine soziale Selbstorganisierung, die ihr Recht auf Stadt im Sperrmüll von Detroit ganz praktisch in die Hand nimmt. Diese Ansätze des „Detroit Summer“ kann das Ruhrgebiet aufgreifen. Sie werden jedoch ohne eine grundsätzliche Änderung, auch auf der politischen Ebene, nicht ausreichen, der Entwicklung des Ruhrgebiets eine andere Richtung zu geben.

Wir sind uns im Klaren darüber, dass ein Recht auf Stadt im Ruhrgebiet anders ausbuchstabiert werden muß als in wachsenden Metropolen wie Hamburg oder Berlin. In unserem Text »Realize Ruhrgebiet« stellen wir unsere Ideen dazu vor. Wir werden die Diskussion über die Zukunft des Ruhrgebiets nicht der politischen Klasse überlassen. Wir mischen uns ein. Jetzt!

Das Essay zum Manifest „Von Detroit lernen“

## Realize Ruhrgebiet

**RECHT AUF STADT – RUHR / INTERVENTION 1.1 / SEPTEMBER 2014**[26]

### Interventionen

Unter dem Titel »Interventionen – Stadt für alle« organisierten wir im September 2013 in Bochum eine ruhrgebietsweite Konferenz, die sich die Frage stellte, was ein Recht auf Stadt im Ruhrgebiet bedeuten kann. Gemeinsam mit lokalen Initiativen thematisierten wir die vielfältigen Praxen, die dieses Recht auf unterschiedliche Weise einfordern. Wir untersuchten, wie sich unsere Städte verändern, welche Probleme und Konflikte mit diesem Wandel entstehen und welche politischen Strategien eine Antwort sein könnten. Einige TeilnehmerInnen setzten die Diskussion über die Konferenz hinaus fort. Aus dieser gemeinsamen Debatte entstand die Initiative »Recht auf Stadt – Ruhr«.

»Recht auf Stadt – Ruhr« ist ein offenes Netzwerk von urbanen AktivistInnen, JournalistInnen, WissenschaftlerInnen, SozialarbeiterInnen, KünstlerInnen und freien Kulturschaffenden. Vieles davon sind wir in ein und derselben Person. Wir kommen aus Duisburg, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Bochum und Dortmund. Unsere unterschiedlichen Erfahrungswelten und die verschiedenen Perspektiven, aus denen wir aufs Ruhrgebiet schauen, fließen zusammen in Analyse, Kritik und Vision. Wir wollen die Diskussion um die Zukunft des Ruhrgebiets nicht den PolitikerInnen oder der WAZ überlassen. Wir mischen uns ein!

Was bedeutet Recht auf Stadt im Ruhrgebiet? Hier, wo der soziale, wirtschaftliche und kulturelle Lebensalltag in diesem Konglomerat aus unendlichen Vorstädten und verstreuten Subzentren vielfach so ganz anders ist als in den großen Städten, die Aufmerksamkeit, Geld und Menschen an sich ziehen. Anders als in Hamburg, Berlin oder München gibt es im Ruhrgebiet keinen überhitzten Wohnungs- oder Immobilienmarkt. Gentrifizierung ist kein Thema, mit dem man sich hier beschäftigen muss. Anhand der Themenfelder Leerstand, Ordnungspolitiken, Armut und solidarische Ökonomien wollen wir versuchen aufzuzeigen, was ein Recht auf Stadt unter den besonderen Bedingungen des Ruhrgebiets bedeutet.

### Leerstände – Politik der verschlossenen Türen

Das Ruhrgebiet steht leer. Sinkende Einwohnerzahlen und die anhaltende De-Industrialisierung hinterlassen in den schrumpfenden Städten des Ruhrgebiets Leerstände: ungenutzte Büro- und Gewerbeflächen, leerstehende Ladenlokale und Wohnungen. Allein in DU gibt es etwa 12.000 leerstehende Wohnungen und zahlreiche so genannte „Schrottimmobilien“.

Die politische Klasse im Ruhrgebiet betrachtet dieses Problem in erster Linie aus der Perspektive der „unternehmerischen Stadt“. Die Stadtregierungen und Verwaltungen glauben, sie müssten sich heute wie ein Unternehmen verhalten. Die BürgerInnen sollen zu KundInnen werden, und das „Unternehmen Stadt“ steht auf dem „Markt der Standorte“ im Konkurrenzkampf mit anderen Städten. Städte funktionieren aber nicht wie Unternehmen; sie sind Gemeinwesen mit öffentlichem Haushalt. Eine ihrer Kernaufgaben ist die Entwicklung sozialer Infrastruktur. Das Angebot an Kindertagesstätten und Schulen mag ein Grund für Zu- oder Abwanderungen sein, aber dieses Angebot ist kein Produkt, das gewinnbringend verkauft

26 Der Website http://www.rechtaufstadt-ruhr.de/2014/08/31/manifest-von-detroit-lernen-und-essay-realize-ruhrgebiet/ entnommen, aufgerufen 17.12.2014

wird; im Gegenteil. Stadtverwaltungen simulieren betriebswirtschaftliche Abläufe im Inneren ihrer Bürokratie, um sie zu mehr Produktivität zu zwingen. Aus dem Jugend- oder Schulamt wird jedoch niemals ein Pofitcenter werden.

Die Kommunen erfinden sich als „unternehmerische Stadt“, um ihre bedingungslose Unterwerfung unter die Standortlogik als alternativlosen Sachzwang erscheinen zu lassen. Im Ruhrgebiet ist das besonders absurd. Nicht nur, weil es unmöglich ist, mit tatsächlichen Boom-Regionen wie München oder Hamburg zu konkurrieren, sondern auch, weil das Gegeneinander der Ruhrgebietsstädte ihr ehrliches Zusammenfinden als Leidensgemeinschaft blockiert. Zwischen Duisburg und Dortmund sucht jede Stadt für sich selbst einen Notausgang.

Die Städte halten an dem Glauben fest, ungenutzte Immobilien oder Flächen ließen sich früher oder später wieder „in Wert setzen“. In ihrer „unternehmerischen“ Logik steht die Rückkehr von Industrie und Gewerbe und die damit verbunden geglaubte Steigerung von Einkommen und Kaufkraft als Ziel an erster Stelle. Die „unternehmerische Stadt“ kann Stadtentwicklung nur noch als Wirtschaftsförderung denken. Das zeigt auch deutlich der Wettbewerb der verschuldeten Ruhrgebietsstädte um öffentliche Fördergelder für Infrastruktur oder Kulturprojekte. Hier geht es um die Finanzierung harter oder weicher Standortvorteile, im Konkurrenzkampf der Städte im Ruhrgebiet gegeneinander. Aber müssen die Städte sich so verhalten, und kann „in Wert setzen“ nicht auch ganz anders gedacht werden?

Leerstände sind Räume voller Möglichkeiten! Ein vom ursprünglichen Zweck abgetrennter leerer Raum löst das Begehren aus, ihn neu zu definieren. Wer schon einmal in einer leeren Fabriketage gestanden hat, kennt dieses Gefühl: „Wow, was könnte man hiermit alles anstellen?“ „Wert“ erhält ein Raum erst durch seine Nutzung. Und eine Nutzung von leeren Räumen durch soziale und kulturelle Basisinitiativen ist für eine Stadt ganz besonders wertvoll. Ein „Recht auf Stadt“ bedeutet in diesem Sinne die Anerkennung einer Produktion von Leben, das sich nicht dem Zwang der Monetarisierung unterwerfen muss und das Freiräume benötigt, um sich entfalten zu können.

Im Ruhrgebiet finden kleine, sich selbst organisierende soziale und kulturelle Projekte früher oder später ihren Raum auf dem freien Immobilienmarkt. Die Angebotsqualität ist schlecht, aber sie ist vielfältig und die Mieten sind günstig. Beispiele dafür sind die »Goldkante« und das »Alsenwohnzimmer« in Bochum oder der »Nordpol« und der »Rekorder« in Dortmund.

Größere Projekte jedoch, die wenig Geld haben, aber viel Platz benötigen, vielleicht auch mal laut sein wollen, haben große Probleme, einen Ort zu finden. Hierzu gehören die Kampagnen und Besetzungen der Initiative »UzDo« in Dortmund, der Künstlerinitiative »Freiraum2010« und der Initiative »Bärendelle« in Essen oder des Netzwerks »DU it yourself« in Duisburg. Trotz ihrer geschickten Strategie, zwischen Konfrontation und Kooperation zu changieren, beißen sie sich an den ignoranten Verhältnissen im Ruhrgebiet die Zähne aus. Einige von ihnen haben sich inzwischen aufgelöst.

Der unkreative Umgang der Kommunen mit diesen Projekten verdeutlicht einmal mehr das im Ruhrgebiet festsitzende provinzielle Denken. Kulturelle oder soziale Basisinitiativen werden meist nicht als Bereicherung, sondern als ordnungspolitisches Problem wahrgenommen. Hier spielt sicher auch die diffuse Angst, unkontrollierbare, „gefährliche“ Orte zu etablieren, eine große Rolle. Dieses Denken findet sich nicht nur in den Stadtverwaltungen, sondern auch bei privaten Immobilienbesitzern. Viele ungenutzte Gebäude und Flächen befinden sich im Ruhrgebiet im Besitz der alten Montanindustrieunternehmen, wie z.B. ThyssenKrupp. Eine Nutzung fördernde und nicht behindernde Kooperation der unterschiedlichen

AkteurInnen könnte hier ganz andere Möglichkeitsräume aufschließen.

Einige kulturelle und künstlerische Initiativen erhoffen sich, an der Förderung der „Kreativwirtschaft“ zu partizipieren. Aber der versprochene „Motor des Wandels“ ist nie richtig gestartet und war als Entwicklungsstrategie für das Ruhrgebiet eine Lachnummer. Kreativität wurde hier nur beim Abgreifen von Fördermitteln entwickelt. Der Hype um die Kreativwirtschaft ist nach der Kulturhauptstadt Ruhr 2010 ganz leise geworden und hat lediglich ein paar monströse Leuchttürme wie das Dortmunder U hinterlassen, dessen Unterhalt jährlich rund 10 Millionen Euro verschlingt. Auch Institutionen wie das »European Centre for Creative Economy« (ECCE) dürfen weiterhin Gelder zur Förderung der Kreativwirtschaft verbrennen. Jedoch geht es dabei, wie der Name schon sagt, um Wirtschaft und nicht um die Unterstützung von prekären KünstlerInnen, die ein Atelier suchen.

Doch in einigen Städten ist eine Veränderung bemerkbar. Stadtteilbüros oder das Quartiersmanagement unterstützen bei der Vermittlung von Räumen für temporäre künstlerische Bespielungen. Diese neue Aufgeschlossenheit städtischer Institutionen für Zwischennutzungen kann als Abfallprodukt des Kreativwirtschaftsdiskurses gelesen werden. Hier wurde begriffen, dass Zwischennutzungen eine Möglichkeit sein können, „Verwahrlosungen“ vorzubeugen und Aufwertungsprozesse anzuschieben; richten sich die Angebote doch überwiegend an ein Publikum, das eher weiß, mittelständig und akademisch ist. Auch wenn die Förderung von Zwischennutzungen zu begrüßen ist, darf nicht vergessen werden: Künstlerische und mehr noch kulturelle und soziale Projekte benötigen Planungssicherheit und Kontinuität. Zwischennutzungen als Lösung anzubieten bedeutet, Prekarität als Normalzustand festzuschreiben. Und viele BesitzerInnen von leerstehenden Immobilien oder ungenutzten Flächen befürchten gerade deshalb, ZwischennutzerInnen nicht mehr loszuwerden, und lehnen eine temporäre Nutzung ab.

Bedeutet ein unkommerzielles „in Wert setzen“ von leeren Räumen nicht langfristig ihre Wertsteigerung auch im ökonomischen Sinn? Folgt den „Kreativen“ die Gentrifizierung? Diese Frage ist im Ruhrgebiet zu vernachlässigen. Hier stellt sich eher die Frage, wer die ganzen Leerstände denn überhaupt nutzen soll. Gibt es im Ruhrgebiet die kritische Masse, die alle diese Orte bespielen könnte? Die Vorstellung, die „Kreativen“ müssten eigentlich ins Ruhrgebiet strömen, weil es hier so leer und billig ist, steht im Widerspruch zum tatsächlich stattfindenden künstlerischen „Brain-Drain“. Neue Impulse und ein interessiertes Publikum finden „Kreative“ eher in echten Großstädten. Also lieber arm, aber sexy in Berlin?

Auch die Mehrheit der Studierenden der Hochschulen des Ruhrgebiets verlässt die Region nach dem Ende ihres Studiums. Nicht nur weil sie als qualifizierte WissensarbeiterInnen dort hinziehen, wo es Jobs für sie gibt, sondern auch weil sie die provinzielle Langeweile des Ruhrgebiets gegen ein wirklich urbanes großstädtisches Leben eintauschen wollen.

Für diejenigen, die hierbleiben, gibt die Kampagne »DU it yourself« aus Duisburg eine einfache Antwort: „Der Leerstand ist erst mal eine Chance für unkommerzielle Einrichtungen, die aus Eigeninitiative und sozialem Engagement getragen werden, von Menschen, die hier leben und tätig sein wollen.“ Das gilt es zu unterstützen!

**Ordnungspolitiken – Verbote, Ausschlüsse und Verdrängungen**

Der öffentliche Raum war schon immer umkämpft. Was die Ordnungspolitiken der Städte einerseits verbieten und andererseits als erwünschtes Verhalten hervorbringen sollen, wird bestimmt vom gesellschaftlichen Diskurs. In den letzten 20 Jahren ist das in erster Linie ein Sicherheitsdiskurs.

Der Identifizierung vermeintlicher oder tatsächlicher „Angsträume“ folgt die Forderung nach mehr Präsenz von Polizei, städtischem Ordnungspersonal, privaten Sicherheitsdiensten und flächendeckender Videoüberwachung. Der öffentliche Raum soll sicherer werden. Doch selbst die Polizeibehörden weisen inzwischen bei der Vorstellung ihrer jährlichen Kriminalitätsstatistiken darauf hin, dass die medial verstärkte, subjektive Verunsicherung mit einer realen Bedrohung meist nicht übereinstimmt. Dennoch ist der gesellschaftliche Sicherheitsdiskurs im Alltagsbewusstsein fest verankert und erzeugt diffuse Ängste.

Dort, wo öffentliche Räume in der Stadt vor allem zu marktförmigen Orten geworden sind, begleitet der Sicherheitsdiskurs handfeste ökonomische Interessen. Die KundInnen sollen beim Konsumieren nicht von Armut und sozialer Desintegration belästigt werden. Privatwirtschaftlich bestimmte Ordnungspolitiken, etwa von Einkaufszentren, werden auf den öffentlichen Raum ausgeweitet. Hier geht es nicht um die Herstellung von Sicherheit, denn wessen Sicherheit sollte zum Beispiel von Betteln bedroht sein, sondern um Ordnung und Sauberkeit und ein normiertes Verhalten. Ob ein Verhalten jedoch sanktioniert oder toleriert wird oder sogar erwünscht ist, hängt vom jeweiligen Ort und Kontext ab. Obwohl das Stadtrecht vieler Kommunen das Trinken von Alkohol im öffentlichen Raum untersagt, ist Alkoholkonsum vor und in den Fußballstadien des Ruhrgebiets ebensowenig ein Problem wie beim Junggesellenabschied im Bochumer »Bermudadreieck« oder bei einem Stadtfest. Nutzen dagegen Jugendliche eine öffentliche Sitzbank als sozialen Treffpunkt, an dem auch Alkohol getrunken wird, kann es Ärger geben.

Die Praxis der Ordnungspolitik im Ruhrgebiet ist uneindeutig. Manche Ordnungsverstöße werden geahndet, andere nicht. Der eine Obdachlose wird aus der Innenstadt vertrieben und der andere hat dort seinen festen Platz, an dem er toleriert wird. Auch rassistische Zuschreibungen entscheiden über den ordnungspolitischen Umgang mit einer Personengruppe. Das betrifft aktuell besonders südosteuropäische EinwanderInnen im Ruhrgebiet, die z.B. in Dortmund angehalten werden, nicht die Innenstadt zu betreten.

Der oft willkürliche Umgang mit „Randgruppen“ bleibt meist unsichtbar, weil diese weder als Kläger auftreten, noch eine Lobby besitzen. Grauzonen im Ordnungsrecht oder Sicherheitsdienste, die sich selbst eine Aufgabe stellen, die weder legal ist noch gefordert wurde, führen zu Willkürmaßnahmen. Der ordnungsrechtliche Rahmen und die ordnungspolitische Praxis sind oft nicht identisch.

Ist die Mehrheitsgesellschaft im öffentlichen Raum mit Armut, sozialer Desintegration, Prostitution, Drogenkonsum oder im weitesten Sinne unangepasstem Verhalten konfrontiert, entstehen Konflikte. Die Ordnungspolitik zielt darauf ab, diese Probleme aus dem öffentlichen Raum zu drängen und sie unsichtbar werden zu lassen, denn lösen kann sie sie nicht. Dass die Verdrängung der Junkies aus der Dortmunder Innenstadt erst in die Vororte und dann in die Nordstadt das Problem nur verlagert hat, wo es sich mit anderen Konflikten verdichtet, ist auch den Behörden und der Polizei bewusst. Immerhin sind dort einige konkrete Hilfsangebote für DrogenkonsumentInnen entstanden. Auch die Auflösung des Dortmunder Straßenstrichs, entgegen allen Warnungen, dass damit die Prostitution nicht verschwindet, sondern sich von einem relativ geschützten Raum in eine gefährliche Anonymität verstreut, ist ein deutliches Beispiel für eine hilflose Task-Force-Politik, die nicht mehr „Sicherheit“ schafft, sondern in erster Linie politische Reaktion und behördliche Aktivität demonstrieren soll. Verbote, Ausschlüsse und Verdrängungen lösen keine Probleme, sondern schaffen neue.

Entstehende Konflikte im öffentlichen Raum muss eine Stadt als Gemeinwesen aushalten und moderieren können. Denn das Recht auf Stadt ist unteilbar. Niemand darf der freie Aufenthalt

verwehrt werden, insbesondere nicht im öffentlichen Raum. Gerade die nicht vorgesehenen Nutzungen, das Unerwartete, das Umfunktionieren, Aneignen und Bespielen von öffentlichen Räumen lassen eine Stadt lebendig werden. Das Gemeinwesen Stadt wird zum Beispiel durch ein spontanes, selbstorganisiertes Straßenfest, etwa nach dem Vorbild New Yorker Block Partys, nicht gestört, sondern gestärkt. Die Versuche des »Euromayday Ruhr«, in Dortmund zum Abschluss der Parade in ein solches Fest überzugehen, werden in jedem Jahr mit absurden Auflagen von der Ordnungsbehörde torpediert. Hier paart sich die Ordnungspolitik mit der für das Ruhrgebiet so typischen provinziellen Borniertheit.

**Armut – Die verwaltete Segregation**

Das Ruhrgebiet ist eine der größten Armutsregionen in Deutschland. Nördlich der A40 zieht sich entlang der Emscherzone ein Armutsgürtel von Duisburg und Oberhausen über den Essener Norden bis nach Gelsenkirchen, Herne und Dortmund. Die Arbeitslosenquote liegt hier mit rund 11 % deutlich über dem NRW-Landesdurchschnitt von 7 %. An der Spitze stehen Gelsenkirchen mit 15 %, Duisburg mit 14 % und Dortmund mit 13 %.

In einigen Stadtbezirken hat sich in den letzten Jahren eine hohe sozialräumliche Verdichtung der Armut eingestellt. So leben in der Dortmunder Nordstadt rund 50 % aller Kinder von Leistungen nach SGB II. Im Gelsenkirchener Bezirk Neustadt sind es sogar 60 %. Die Abwanderung qualifizierter Bevölkerungsgruppen und die insgesamt schrumpfende Einwohnerzahl im Ruhrgebiet lassen dort, wo die Armen zurückbleiben, ihren Anteil an der Gesamtbevölkerung zusätzlich in die Höhe schnellen. Die Armut ist immobil und hat oft einen migrantischen Hintergrund. Diese krasse Form der Segregation, die regelrechte Armutsquartiere hervorbringt, ist eine relativ neue Entwicklung.

Was unter Armut verstanden wird, ist umstritten. Hier gibt es aber einen ganz einfachen Indikator: Haushaltseinkommen unterhalb oder auf dem Sozialhilfe- oder SGB-II-Bedarfsniveau. Hierunter fallen also auch die sogenannten „AufstockerInnen“, die „Working Poor“. Dieser einfache Armutsbegriff hat den Vorteil, dass sich gut ablesen lässt, wie sich die verwaltete Armut entwickelt und auf Sozialräume innerhalb der Stadt verteilt.

Die Armut im Ruhrgebiet ist eine direkte Folge des sogenannten „Strukturwandels“. Auch nachdem die Kohle- und Stahlindustrie im Ruhrgebiet weitestgehend verschwunden ist, hat der Prozess der De-Industrialisierung nicht aufgehört. Die Schließung des Bochumer Opel-Werks ist ein aktuelles Beispiel dafür. Produktivitätssteigerungen durch neue Technologien, die Ausweitung der Globalisierung und eine neue Form von Kapitalismus sind die Gründe für den Bedeutungsverlust der industriellen Arbeit. Im „kognitiven Kapitalismus“ von heute sind Wissen und Kommunikation die entscheidenden Produktivkräfte. Die Bedeutung der Hochschulen im Ruhrgebiet wird von der politischen Klasse erst in jüngster Zeit wirklich wahrgenommen.

Schon seit Mitte der 80er Jahre arbeiten im Ruhrgebiet mehr Menschen in Dienstleistungsberufen als im produzierenden Gewerbe. Sicherlich hat auch die Auslagerung von unmittelbar auf industrielle Arbeit bezogenen Dienstleistungen in eigene Unternehmen den Dienstleistungsbereich statistisch vergrößert. Dennoch – das Wachstum des Dienstleistungssektors konnte den Verlust der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe des Ruhrgebiets niemals ausgleichen.

Mit dem Ende des fordistischen Akkumulationsregimes gerät auch das sogenannte „Normalarbeitsverhältnis“ in die Krise. Die Ausweitung prekärer Arbeitsverhältnisse, besonders im Dienstleistungsbereich, wie etwa Teilzeitarbeit und nicht existenzsichernde Einkommen, sind

weitere Gründe für die Zunahme von Armut, nicht nur im Ruhrgebiet.

Diese Entwicklung war absehbar. Doch gelang es der Montanindustrie, im Bündnis mit Gewerkschaften und Sozialdemokratie ihr Sterben durch Milliarden-Subventionen zu verlängern und zugleich andere Entwicklungsmöglichkeiten zu blockieren. Die Ruhrkohle AG (RAG Deutsche Steinkohle AG) erhielt bis 2006 rund 3,5 Mrd. Euro öffentliche Subventionen pro Jahr. Bis zur Stilllegung der letzten Zeche im Jahr 2018 sollen weiterhin jährlich rund 1,5 Mrd. Euro an den Zombie RAG gezahlt werden. Welche Alternativen hätten mit diesen gewaltigen Summen im Ruhrgebiet gefördert werden können? Der sozioökonomische Niedergang des Ruhrgebiets ist auch eine Bankrotterklärung der politischen Klasse, die hier in der Regel sozialdemokratisch verortet ist. Sie weigert sich bis heute, den Traum von einer Zukunft der großen Industrien aufzugeben. Die Stadtregierung von Bochum möchte z.B., dass sich auf den frei werdenden Flächen des Opel-Werks in erste Linie wieder produzierendes Gewerbe ansiedelt.

Der Lebensalltag der Armen ist nicht nur finanziell prekär. Als BezieherInnen von Sozialleistungen nach SGB II verlieren sie die Souveränität, über ihr Leben selbst zu bestimmen. Der Umzug in eine andere Wohnung muss z.B. von den Sozialbehörden genehmigt werden. Er kann sogar erzwungen werden, wenn die Kosten der Unterkunft das dafür vorgesehene Budget der Transferleistung übersteigen. Mit Gängelungen, Kontrollen und Sanktionen bei Fehlverhalten zeigt sich der Sozialstaat von seiner repressivsten Seite. Der gesellschaftliche Diskurs und das Verhalten der Behörden vermitteln den Armen das Gefühl, Bittsteller zu sein, die zudem pauschal des Missbrauchs verdächtigt werden. Wer arm ist, erfährt eine erschreckende Entwürdigung, die sich tief in die Psyche eingräbt. Armut individualisiert die Menschen.

Die Destruktion der Subjekte multipliziert sich, wenn die verfestigte Armut an die nachfolgende Generation „vererbt“ wird. Kinder, die in Armutsstrukturen aufwachsen, haben ungleich schwierigere Startbedingungen als etwa der Nachwuchs von Mittelstandsfamilien. Der Zusammenhang zwischen Einkommen der Eltern und Bildungschancen der Kinder ist hinreichend bekannt. Gesundheit, Sprachkompetenz, Kreativität und ganz allgemein der Habitus sind wichtige Voraussetzungen für eine positive Entwicklung, über die Kinder aus armen Familien meist nicht verfügen, wenn sie nicht explizit gefördert werden. Armut nimmt die Menschen in eine Art destruktive Gefangenschaft, die ihre soziale Mobilität blockiert.

Rund um die Armut ist im Ruhrgebiet ein Kanon von „Hilfen“ entstanden, die das Problem Armut nicht lösen, sondern Armut dauerhaft lebbar machen sollen. Hierzu gehören nicht nur Sozialkaufhäuser, Kleiderkammern, Suppenküchen und Tafeln, sondern auch Maßnahmen wie die „Bürgerarbeit“, in die dauerhaft Erwerbslose oder nicht mehr voll Erwerbsfähige, sogenannte „Minderleister“, z.B. als HausmeisterInnen oder KüchenhelferInnen vermittelt werden. TeilnehmerInnen dieser „existenzunterstützenden Maßnahmen“ verbleiben in Armut, weil das dort erzielte Einkommen eben nur existenzsichernd ist. In der perfiden Logik der Arbeitsgesellschaft ist es sinnvoll, auch diejenigen, die dauerhaft aus dem Produktionsprozess herausgefallen sind, irgendeiner Art von Verwertung zuzuführen, um das Prinzip von Leistung und Gegenleistung aufrechtzuerhalten. Gesellschaftliche Integration ist hier nur in Form von Arbeit denkbar.

Die Mehrheitsgesellschaft und insbesondere die unter Druck geratenen Mittelschichten treten der Armut gleichgültig gegenüber; allenfalls taugt sie als Angstszenario für den eigenen sozialen Abstieg. Der gesellschaftliche Konsens, der Armut in einem reichen Land einfach akzeptiert, ist nicht hinnehmbar. Recht auf Stadt bedeutet die Teilhabe aller an einem guten

Leben, unabhängig davon, ob sie dafür etwas leisten können oder nicht. Denn Vollbeschäftigung wird es im Ruhrgebiet nie wieder geben. Die nicht mehr benötigten fordistischen MassenarbeiterInnen bleiben zurück als eine Art „Überflussbevölkerung“, die verwaltet wird, aber ansonsten nicht weiter interessiert.

Wenn die Industriearbeit verschwindet, aber die Menschen, die sie ausgeübt haben, bleiben, und wenn der Sozialstaat die Armut nur verwaltet und die Armen bekämpft, anstatt die Armut, muss über ganz neue Formen von Einkommensverteilung nachgedacht werden. An erster Stelle steht die Entkoppelung von Arbeit und Einkommen durch ein bedingungsloses Grundeinkommen. Das bedingungslose Grundeinkommen ist eine direkte Antwort auf die Prekarisierung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse und strategisch auf der Höhe der Zeit. Es würde eine grundsätzliche Neubewertung von gesellschaftlicher Arbeit in Gang setzen.

Um die einschließenden Armutsmilieus aufzubrechen, ist aber auch eine gezielte Förderung von Wohnumfeldverbesserungen und besonders von Bildungsmöglichkeiten notwendig. Schulen und Kindertagesstätten könnten hier deutlich mehr leisten, wenn sie finanziell und personell entsprechend ausgestattet und konzeptionell darauf ausgerichtet wären. Wenn öffentliche Gelder ins Ruhrgebiet fließen, sollten sie in erster Linie für soziale Infrastruktur und in diesem Sinne kommunale Gemeingüter verwendet werden und nicht für monströse Leuchtturmprojekte oder tote Industrien.

**Solidarische Ökonomien – Die Produktion des Gemeinsamen**

Der Siegeszug des neoliberalen Wirtschaftssystems und der Bedeutungsverlust der industriellen Arbeit, insbesondere im Ruhrgebiet, hinterlässt nicht nur Armut, Deprivation und Selbstzerstörung. Menschen in prekären Arbeits- und Lebensverhältnissen entwickeln durchaus kreative „Überlebenstechniken“. Meistens steht dabei der individuelle Vorteil im Mittelpunkt.

In einigen Einwanderer-Communitys im Ruhrgebiet existieren z.B. informelle Netzwerke, die zwar konkrete Hilfen organisieren, jedoch gegen Bezahlung. So bieten diejenigen, die schon länger hier leben, den gerade erst Angekommenen ihr Wissen über den Umgang mit Behörden, etwa als Beratung bei einer Antragstellung, als zu bezahlende „Dienstleistung“ an. Einkommen wird hier auf unterster Stufe durch die Nutzung von Not und Abhängigkeiten innerhalb der Community generiert. Diese Art von unterstützenden Netzwerken reproduziert Ausbeutung und Machtstrukturen. Sie sind in anderer Form auch in der deutschen Mehrheitsgesellschaft zu finden. Hier gibt es nichts zu romantisieren.

Ganz anders dagegen funktionieren Systeme solidarischer Ökonomien, die ebenfalls als Reaktion auf die Zerstörung wirtschaftlicher und sozialer Strukturen entstehen – auch im Ruhrgebiet. Sie können als hoffnungsfrohe Gegenbewegung zur neoliberalen Transformation der Gesellschaft gelesen werden.

Solidarische Ökonomien sind vielfältige Formen des Wirtschaftens, die menschliche Bedürfnisse auf der Basis freiwilliger Kooperation, Selbstorganisation und gegenseitiger Hilfe befriedigen: zum Beispiel Kooperativen und Volksküchen. Bei den beteiligten AkteurInnen löst ihr Engagement zudem Prozesse der Emanzipation und Selbstermächtigung aus. Ein Beispiel, das viel internationale Aufmerksamkeit erregte, war der Umgang der Bevölkerung Argentiniens mit dem Zusammenbruch ihrer Wirtschaft 2001. Landesweit wurden Fabriken besetzt und die Produktion von den Beschäftigten als Kooperative fortgeführt.

Systeme solidarischer Ökonomien entstehen gerade neu in Europa. Besonders in den südeuropäischen Staaten, die unter dem Druck der Schuldenkrise ihre Gesellschaften prekarisieren, entwickeln sich zahlreiche Basisinitiativen, um Versorgungsstrukturen im Ernährungs-,

Bildungs- und Gesundheitsbereich aufrechtzuerhalten. In Griechenland gibt es selbst organisierte Gesundheitszentren, die auf der Basis von Spenden und freiwilliger, unbezahlter Arbeit medizinische Grundversorgung leisten.

Von einer solchen existenziellen Not ist das Ruhrgebiet weit entfernt. Solidarische Ökonomie sieht hier anders aus und ist in ihrer Bedeutung sehr viel bescheidener. Manchmal bleibt sie auch unsichtbar. In Bochum gibt es z.B. eine Community von „Einheimischen“ und „EinwanderInnen“, die ein bemerkenswertes Netzwerk gegenseitiger Hilfen entwickelt hat: Sie reichen von Nachhilfe und Sprachunterricht für die Kinder, Kinderbetreuung, Krankenpflege und Hilfe in seelischen Notlagen bis hin zu Reparaturarbeiten sowie manufakturähnlicher handwerklicher Produktion. In Form von regelmäßigen Versammlungen sind sogar Ansätze vorhanden, die Gemeinschaft basisdemokratisch zu organisieren.

Andere, institutionalisiertere Formen im Ruhrgebiet sind die Umsonstläden, Tauschbörsen, Foodkoops, Nachbarschaftsinitiativen oder Wohnprojekte, aber auch Repair-Cafés, Do-it-yourself-Initiativen oder Urban-Gardening-Projekte. Die meisten AkteurInnen dieser Praktiken alternativer, solidarischer Ökonomie oder des „neuen urbanen Aktivismus“ sind nicht karitativ oder durch ihre Armut motiviert. Viele der AktivistInnen im Ruhrgebiet haben einen akademischen Hintergrund und sind in einer sozialen Position, in der sie sich Verzicht leisten können. Vielleicht sind es gerade die fehlende Not und das Verfügen über das notwendige Wissen, die es ihnen ermöglichen, Prozesse solidarischer Ökonomie zu initiieren. Die „Armen“ sind damit vielfach überfordert und angesichts ihres prekären Lebensalltags zu erschöpft. Auch in Lateinamerika oder Südeuropa werden die sehr viel existenzielleren Alltagshilfen auf der Basis noch nicht zerstörter sozialer und politischer Strukturen organisiert.

Gemeinsam ist diesen Initiativen eine Kultur des Teilens, die bewusst gegen die warenförmige Vermittlung von Ressourcen gesetzt wird und die kapitalistische Wachstumsideologie kritisiert. An dieser Stelle grenzen sich die Ansätze solidarischer Ökonomie auch von dem ab, was „bürgerschaftliches Engagement“ genannt wird. Es geht nicht darum, dort kostenlos soziale Arbeit und Almosen zu organisieren, wo sich der Sozialstaat zurückgezogen hat, sondern um die Entwicklung tatsächlich anderer Modelle der Sorge und Teilhabe. Die Kritik an der Rolle der Tafeln ist dafür ein gutes Beispiel. Sie helfen, die Armut zu stabilisieren, anstatt daran zu arbeiten, selbst überflüssig zu werden. Dennoch ist „bürgerschaftliches Engagement“ nicht grundsätzlich abzulehnen, und manchmal ist die Abgrenzung gegenüber dem, was solidarische Ökonomie ist, auch nicht trennscharf.

Die im Ruhrgebiet noch bescheidenen Ansätze, solidarisch zu „wirtschaften“ und sich dabei gegenseitig zu unterstützen, könnten ausgebaut und gefördert werden, zum Beispiel durch die Bereitstellung von Räumen. Interessant wird es dann, wenn urbaner Aktivismus und informelle Netzwerke aufeinander treffen; wenn das Wissen und die unterschiedlichen Praktiken zirkulieren, sich aufeinander beziehen, sich verknüpfen und ergänzen. Das könnte Prozesse auslösen, die ein Recht auf Stadt im Sinne einer Partizipation aller nicht nur einfordern, sondern im Rahmen der Möglichkeiten solidarischer Ökonomie auch praktisch werden lassen.

**Solidarität? – Solidarität!**

Im Januar 1988, auf dem Höhepunkt der Proteste gegen die Schließung des Stahlwerks in Duisburg Rheinhausen, zog eine Demonstration von rund 50.000 Menschen zur Rheinbrücke Rheinhausen-Hochfeld und benannte sie um in »Brücke der Solidarität«. Der Name wurde wenig später von der Stadt Duisburg offiziell übernommen.

Solidarität ist im Ruhrgebiet ein Schlüsselbegriff für die Abwehrkämpfe der Beschäftigten in der Kohle- und Stahlindustrie, die in den 60er Jahren mit dem Zechensterben begannen. Denn es waren die Stahlkocher und Kumpel, die als männliche Familienernährer ein gutes Leben garantierten und mit denen das gesamte Ruhrgebiet solidarisch sein musste. Ihre starken Gewerkschaften konnten im Bündnis mit der Sozialdemokratie und den Montankonzernen das Verschwinden der Industriearbeit im Ruhrgebiet nicht verhindern, jedoch hinauszögern und sozial abfedern. „Niemand fällt ins Bergfreie." Dieser Satz gilt auch heute noch für die in Abwicklung befindliche Arbeiteraristokratie. Solidarität wird hier als machtvolle Praxis erfahren.

Ganz anders erging es der Textilindustrie, die neben Kohle und Stahl in einigen Städten des Ruhrgebiets eine wichtige Bedeutung hatte und sich ab Anfang der 60er Jahre relativ lautlos in die Weltmarktfabriken des Südens verlagerte. Der Niedergang dieser Branche ist im öffentlichen Gedächtnis des Ruhrgebiets kaum mehr vorhanden – handelte es sich doch „nur" um niedrig entlohnte Frauenarbeit.

Als die Beschäftigten des Opel-Werks Bochum Ende 2004 gegen die Stellenstreichungspläne des Mutterkonzerns General Motors in einen wilden Streik traten, schwammen sie auf einer Welle der Solidarität, die das gesamte Ruhrgebiet erfasste. Zeitgleich eskalierten bundesweit die Proteste gegen die Einführung der Hartz IV-Gesetze durch die rot-grüne Regierungskoalition. Die Montagsdemonstrationen waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht in der Hand leninistischer Splittergruppen. Doch auf die Proteste gegen die angekündigte Demütigung aller Langzeitarbeitslosen reagierten die Opelbeschäftigten und ihr Netzwerk der Solidarität, von wenigen Ausnahmen abgesehen, weder mit aktiver Unterstützung noch mit solidarischer Bezugnahme, sondern mit Ignoranz. Solidarisch sind die Industriearbeiter des Ruhrgebiets in erster Linie mit sich selbst.

Die klassische „Arbeitersolidarität" ist im Ruhrgebiet ein Auslaufmodell wie die Industriearbeit selbst. Mit der individualisierenden Massenarbeitslosigkeit und Verarmung, mit der Entgarantierung der Arbeits- und Lebensverhältnisse, gerät auch dieses Modell partizipierender Solidarität in die Krise. Denn es ist immer gekoppelt an Arbeit, so wie auch die Leistungen des Sozialstaats. Diese Solidarität ist nicht bedingungslos. Solidarität und Wertschätzung erfahren nur diejenigen, die etwas leisten. In der Forderung „Gutes Geld für gute Arbeit" spiegelt sich das alte Arbeitsethos der Arbeiterbewegung, das immer noch in großen Teilen der Gewerkschaften und in der Sozialdemokratie fest verankert ist. Dieses Verständnis von Solidarität schließt nicht nur diejenigen aus, die nicht lohnarbeiten, sondern ist angesichts eines Kapitalismus, der seine Produktivität heute aus dem menschlichen Leben als solchem schöpft, mehr als rückständig.

Die klassisch gewerkschaftlich-sozialdemokratische Vorstellung von Solidarität lebt fort als eine von vielen Ruhrgebietsmythen: Die Menschen im Ruhrgebiet sind offen, hilfsbereit und stehen in der Not zusammen. Bei anstehenden Betriebsschließungen, in Wahlkämpfen oder bei Identität stiftenden Kampagnen wird gerne auf diese Ruhrgebietsfolklore zurückgegriffen, zuletzt in der Auseinandersetzung um das Ende der Automobilproduktion in Bochum. Aber dieses kollektive „Wir" gibt es nicht. Auch wenn die politische Klasse immer wieder bemüht ist, es anzurufen. Im Ruhrgebiet, dessen Entstehung auch eine hundertjährige Geschichte der Einwanderung ist, verlaufen die Spaltungslinien nicht nur entlang der Einkommenshöhe oder der Bildungschancen, sondern auch entlang ethnischer oder rassistischer Zuschreibungen. Der offen rassistische Umgang mit südosteuropäischen EinwanderInnen hat in Duisburg, Gelsenkirchen und Dortmund ein besonders hässliches Gesicht des Ruhrgebiets gezeigt.

Ist der Begriff der Solidarität noch zu retten? Ist es möglich, ihn neu zu denken und ihn sich auf diese Weise wieder anzueignen? Das Recht auf Stadt ist ein Recht auf Teilhabe. Mit dem bedingungslosen Grundeinkommen, der Förderung von sozialer Infrastruktur als Gemeingüter und einem Verständnis von Stadt als Gemeinwesen, der Nutzung von Leerständen für soziale und kulturelle Zwecke sowie der Entwicklung von Systemen solidarischer Ökonomie liegen Ansätze vor, die es ermöglichen, Solidarität im Konkreten neu zu bestimmen. Wenn Solidarität bedeutet, Bedingungen zu schaffen, unter denen sich Menschen in ihrer Unterschiedlichkeit unterstützend aufeinander beziehen und kooperieren können, sollte heute vielleicht weniger von Solidarität als vielmehr von einer Produktion des Gemeinsamen gesprochen werden. „Der Übergang, von dem wir hier ausgehen, verlangt hingegen die zunehmende Autonomie (…) gegenüber privater wie staatlicher Kontrolle; die Metamorphose sozialer Subjekte mittels Ausbildung und Einübung in Kooperation, Kommunikation und Organisation gesellschaftlicher Begegnungen; und damit eine fortschreitende Akkumulation des Gemeinsamen.“ (Michael Hardt, Antonio Negri/Common Wealth, 2010)

Sebastian Müller

**Der Lack ist ab**
**Das Ruhrgebiet braucht eine armutsorientierte Regionalpolitik**

Es hilft nichts, sich oder anderen einen vorzumachen. Die Großindustrie, die diese Region seit der Mitte des 18. Jahrhunderts ihren Stempel aufgedrückt hat, hat seit den ersten Krisen nach dem Zweiten Weltkrieg versagt, ihr Zerbrechen und Zerbröseln abzuwenden. Eine historische Rückkehr von Kohle und Stahlindustrie in alter Schönheit und Hässlichkeit wird es hier nie wieder geben. Die diversen millionenschweren staatlichen Ruhrgebietsprogramme haben das nicht aufgehalten. Die Bürgermeister der Ruhrgebietsstädte haben mit ihrer Kirchtumpolitik als Bestatter funktioniert. Das Ergebnis haben Millionen von Einwohnern der Region auszubaden – die, die weg gegangen sind, und die 5,1 Millionen, die bis heute im Ruhrgebiet geblieben sind. Davon zeugen die Statistiken. In den Jahren 2012/2013 war jedes dritte Kind armutsgefährdet. Die Hitliste der armutsgefährdeten Städte in Deutschland führte schon 2012 nicht eine Kommune in den neuen Bundesländern an. Nein, Köln und Dortmund taten es mit einem Rekordnivau von 26,4 bzw. 25,5 Prozent armutsgefährdeter Einwohner (Institut der deutschen Wirtschaft, 13)[27]. Die Armutsgefährdungsquote für Dortmund war von 2005 bis 2011 um 30 Prozent gesprungen (DPWV 2012,8)
Ein Viertel der Bevölkerung ist also arm und ohne tragende wirtschaftliche Betätigung. Unsere ökonomisch prekarisierten Mitbewohner, und das sind ja nicht wenige, sammeln sich mittlerweile wieder in Quartieren, in denen schlechte Wohnverhältnisse mit einer 30-40% hohen Mietbelastung am Einkommen bezahlt werden müssen und wo die Betroffenen gesellschaftlich marginalisiert wurden und werden. Die A40 als Armutsäquator des Ruhrgebiets ist nur eine Symbol für die regionalen Fragmentierungen der Armut geworden. In den anderen Ruhrgebietskommunen sieht es nicht besser aus als in Dortmund.

Die mittlerweile unerträglichen neoliberalen Rahmenbedingen in der Bundesrepublik haben in den letzten 10 Jahren wesentlich zu diesem Elend beigetragen. Wenn öffentliche Haushalte in der Bundesrepublik durch Steuervorteile für Kapital-Investoren abgegriffen werden, kommunale Haushalte durch steigende Kosten der Unterkunft unter erheblichen Druck geraten und durch exzessive Einsparmaßnahmen und Staatskommissare so gut wie an die Wand gefahren werden, dann ist nichts Großartiges mehr zu leisten. Die Städte des Ruhrgebiets können ihre öffentliche Infrastruktur nur noch entweder überteuern oder abwickeln, selbst wenn sie es anders wollten. Hier reichen öffentliche Haushalte und Kaufkraft von 5,1 Millionen

27 Statistik, auch Armutsstatistik, ist ein Versuch, Lebenswirklicheit in Zahlen, oft in Durchschnittsgrößen, abzubilden. Das geht immer irgendwie schief. Das Bild, das ich hier benutze und das das Institut der deutschen Wirtschaft in“ Einkommensarmut in Deutschland aus regionaler Sicht“ 2014 gezeichnet hat, ist nicht grobschlächtiger als andere. Er fußt auf einer 70-Prozent-Stichprobe des sog. Mikrozensus für das Jahr 2012, die das Forschungsdatenzentrum (FDZ) der statistischen Ämter des Bundes und der Länder erhoben hat. Dann hat das FDZ die Einzeldaten auf einer untersten Raumebene in sog. Anpassungsregionen mit einer Größe von meist um die 500 000 Einwohner zusammen geführt. Dortmund ist eine solche Region, bezieht aber vielleicht noch das eine oder andere Befragungsergebnis aus Castrop, Lünen, Unna usw. ein. Das dürfte die Durchschnitte aber nicht dramatisch verzerren.

Bewohnern nicht mehr aus, um dem entgegen zu steuern. Dafür ist die herrschende politische Klasse der Bundesrepublik wesentlich verantwortlich.

AMOS/AKOPLAN und ihre Gäste haben das alles und mehr am 5. und 7. September in Dortmund aus Anlass der Ausstellung „ruhr-impulse“ des Regionalverbands Ruhr (RVR) diskutiert, die Ergebnisse eines Ideenwettbewerbs des RVR für Elemente einer zukünftigen Regionalentwicklung im Ruhrgebiet zeigte. Da waren viele gute Ideen dabei. Aber sie machen nur dann Sinn, wenn sich die Region von der Lebenslüge „Metropole Ruhr“ verabschiedet, die angeblich allen Chancen bietet, und wenn sich die Region, die Wirtschaft und die politische Klasse radikal realistisch auf fehlende Wirtschafts- und Kaufkraft für große Sprünge und Leuchttürme der Planung einstellen. Tun sie das nicht, dann werden die Ansiedlung von Unternehmen, der Bau neuer Wohnungen, der Ausbau von Lebens- und Wohnqualität, das Beseitigen von Verkehrsinfarkten und die Entwicklung fortgeschrittener Urbanität im Wesentlichen dem demonstrativen Konsum der schicken Leute und den disparaten Interessen subjektivistischer Milieus folgen.

Will man die Leitplanken einer regionalen Entwicklung aus den Maßstäben der Mehrheit im Ruhrgebiet gewinnen, die vom Wunsch ehemaliger und aktueller Immigranten und normaler Arbeitnehmer/Familien/Paare/Jugendlicher nach Teilhabe an auskömmlichen Standards für den Alltag, für Kultur, Ausbildung, Sport, Mobilität und Konsum geprägt wurden und werden, dann bedeutet das Armutsbekämpfung und Gemeinwirtschaft. Das könnte aktuell noch gerade funktionieren und würde die Ruhrgebietsgesellschaft widerstandsfähiger darin machen, gegen Risiken der Armut vorzugehen.

Die Anstrengungen gegen den Klimawandel oder für solide Modernisierung großer Teile der Wohnungsbestände laufen aber ins Leere, wenn es nicht gelingt, die Kaufkraft durch Einkommenszuwächse für die gesellschaftliche Mehrheit zu steigern und den Zugang zu Mitteln aus öffentlichen Kassen und Krediten durch öffentliche Bürgschaften oder zinslose Abgabe für Ärmere und Ältere zu erleichtern. Selbst eine erkleckliche Anzahl kleiner und dispers verteilter Projekte wird nur dann neu entstehen, wenn Armutsbekämpfung als primäres Entwicklungsziel in regionalem Umfang politisch Vorrang bekommt, gesellschaftlich und politisch getragen wird und dadurch Masseneffekte ausgelöst werden. Deswegen muss auch der Regionalplan des RVR auf den Tisch und darauf geprüft werden, ob er mit seinen Festlegungen für die Fläche diesem Entwicklungsziel nachkommt.

Es ist trotz objektiver Notwendigkeit und obwohl es x Beispiele solidarischer Projekte auch im Ruhrgebiet gibt, nicht damit zu rechnen, dass es jetzt zu einer umfassenden armutsorientierten Regionalpolitik im Ruhrgebiet und dem dafür nötigen gesellschaftlichen Umdenken kommt. Das wird zu Recht von der sozialen Bewegung im Ruhrgebiet angegriffen werden. Die ungezählten bürgerschaftlichen Initiativen von Hamm bis Duisburg, die sich abgemüht haben, gegen Atomkraftwerke, Betriebsschliessungen und unzumutbare Kraftwerkspläne, gegen die Vergiftung von Gärten und Wohnumgebung durch industrielle Abfallproduktion und Immissionen, gegen Privatsierung, Abriss, Verschlampung und Verteuerung sozialer Wohnungsbestände oder sinnlose neue Straßenbauprojekte vorzugehen, sie werden nicht plötzlich

verstummen und aufgeben. Für den Erhalt der Arbeitersiedlungen im Ruhrgebiet haben sie gekämpft und sie tun das noch, indem sie für Bestandswohnungen Erneuerungsvorschläge und Wohnungsgenossenschaften entwickeln. Experten und Aktivisten arbeiten daran zusammen. Für zweite Arbeitsmärkte und -gelegenheiten sind sie angetreten und für echte Sozialtickets für Hartz IV-Bezieher_innen im Regionalverkehr ebenso wie für ein Netz der Umnutzung der Bergehalden für Gärten oder die Gewinnung von Solarenergie. Heute streitet sie für Quartiersmanagement in sozial abdriftenden Stadtteilen, für Netzwerke der Nachhilfe und den Spracherwerb im Deutschen für Kinder von Einwander_innen, für Urban-Gardening-Projekte und gegen die rassistischen Zumutungen für nicht deutschstämmige Profifußballer und die südosteuropäischen Einwanderer. Warum sollten sie damit aufhören?

Mit AMOS/AKOPLAN und ihren Gästen saß auch die „Bürgerinitiative „Rettet das ehemalige Museum am Ostwall“ in dem leer gezogenen Museum, das der Veranstaltungsort der Diskussionen am 5. und 7. September war. Sie brachte Besucher dort hin und sammelte an die 80 Unterschriften für ihr Anliegen „Altes Museum am Ostwall – das bleibt!“ Die Stadt Dortmund hatte es für vier Tage kostenfrei überlassen. So was nennt man heute „Zwischennutzung“. Niemand war fies davor. Das Vorläufige solcher Arrangements wird wert geschätzt, denn bessere Rahmenbedingungen für eine armutsorientierte Regionalentwicklung können nicht herbei gebetet werden. Jede noch so unscheinbare Chance wird genutzt, um Alternativen zu realisieren. Mehr Menschen müssen sie kennen lernen, sie zu gesellschaftlich akzeptierter Regulation machen und mit Hilfe hartnäckiger Koalitionen der Verständigen, Willigen, Vermögenden und Mächtigen oder mächtig Gewordenen zu wirklichen Projekten werden lassen.

(Leicht geänderte Fassung gegenüber der Erstveröffentlichung in: AMOS 3-2014, S. 21-22, Marl)

Informationen zu den AutorInnen und ReferentInnen

Benjamin Benz
Jg. 1973, Diplom-Sozialarbeiter (FH) / Doktor der Sozialwissenschaften.
Zunächst Sozialarbeiter in der Jugendarbeit (Herten, Datteln), dann Hochschulreferent (Bochum) und Referent eines familienpolitischen Fachverbandes (Bonn, Berlin), von 2007-2011 Professor für Politikwissenschaft an der Evangelischen Hochschule Freiburg, seit 2011 in gleicher Funktion an der Evangelischen FH Rheinland-Westfalen-Lippe, Bochum.
Schwerpunkte: Armutspolitik im politischen Mehrebenensystem, politische Interessenvertretung in der Sozialen Arbeit.
www.efh-bochum.de/homepages/benz/index.html, benz@efh-bochum.de

Hermann Bömer
Jg. 1947, Dr. rer.pol., Dipl.-Volkswirt
bis 2010 Dozent an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund, Fachgebiet Politische Ökonomie
Mitglied der AG Alternative Wirtschaftspolitik (Memorandumgruppe) und Mitglied der AG Europäische Alternativökonomen
www.alternative-wirtschaftspolitik.de bzw. www.euromemo.eu

Wiebke Claussen
Jg. 1962, Dipl. Ing. Raumplanung
freiberuflich tätige Stadtplanerin, Moderatorin von Beteiligungs- und Schulentwicklungsprozessen und Mediatorin; vorher in der integrierten Stadtteilerneuerung im Stadtplanungsamt Hamm und im Institut für Raumplanung an der TU Dortmund (IRPUD) tätig, Schwerpunkte ihrer Arbeit: setting-bezogene Gesundheitsförderung, Bildung und Schulentwicklung, Partizipationsprozesse und Organisationsentwicklung sowie integrierte Stadtteilarbeit
im Vorstand des Zukunftswerkstättenvereins
www.claussen-projektberatung.de, www.socius.de

Jürgen Eichel
Jg. 1964, Sozialwissenschaftler und Verkehrsplaner
tätig u.a. bei Kundenbefragungen im öffentlichen Verkehr und als Referent für den fairen Handel
Sprecher Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband NRW
Mitglied im Ausschuss für Tarif und Marketing und für Verkehr und Planung im VRR
Mitglied im Beirat Bochum Agenda 21

Stefan Hochstadt
Jg. 1963, Dr. rer. pol., studierte Soziologie u.a. an der FU Berlin, Promotion am FB Sozialwissenschaften der Uni Oldenburg
Lehrtätigkeiten an mehreren Universitäten und Fachhochschulen in NRW
1996 bis 2012 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am FB Architektur der FH Dortmund, ab 2006 verantwortlich für den Forschungsbereich „Planen und Bauen im Strukturwandel“
seit 2012 Wissenschaftlicher Referent der Fraktion der Piraten im Landtag NRW für „Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr“.
Hochstadt hatte dankenswerterweise die Moderation der beiden Werkstattgespräche übernommen.

Heiko Holtgrave
Jg. 1951, Stadtplaner
Vorsitzender von Akoplan e.V.
Mitstreiter im Dortmunder Sozialforum, bei den Sozialticket-Initiativen NRW und in weiteren Zusammenhängen

Sebastian Müller
Jg. 1940, Dr. phil., Stadtsoziologe, Planungs- und Wohnungswissenschaftler
bis 2006 Dozent an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund, Fachgebiet Soziologie
Mitglied und Mitbegründer von Akoplan e.V.
Mitglied von INURA e.V. (International Network of Urban Research and Action) und von AMOS e.V.
Schwerpunkte: von den globalen Finanzmärkten gesteuerte Großeigentümer von Mietwohnungen in Deutschland, soziale Konsequenzen für ihre Bewohner und die Wohnungsmärkte, Regionalpolitik und –planung im Ruhrgebiet
www.planungspolitik-forschung.de/index.htm

Neşe Özcelik
Büro für Chancengleichheit/Leben im Alter, Stadt Oberhausen
Dipl.- Ing. Raumplanerin
seit 1996 beschäftigt bei der Stadt Oberhausen, in 3 Stadtteilprojekten (Knappenviertel, Lirich und City) und seit 2006 im Schwerpunkt „Leben im Alter“
seit 2013 auch bei WohnBund Beratung NRW tätig, Projekt Beratung von Immobilieneigentümern mit Migrationshintergrund
seit 2010 Geschäftsführerin von pro wohnen international e.V. (erst städt. Projektkoordination des ExWost-Projektes Pro Wohnen – internationales Wohnen in Oberhausen-Tackenberg, nach Projektende Übergang in eine Vereinsstruktur)

Bastian Pütter
geb. 1975 in Dortmund, Historiker, leitet die Redaktion des sozialen Straßenmagazins „bodo“, das von Wohnungslosen und Menschen in Armut auf der Straße verkauft wird. Pütter ist beteiligt am Netzwerk „Recht auf Stadt – Ruhr“, das mit „Von Detroit lernen“ kürzlich ein Manifest zur Zukunft des Ruhrgebiets vorgelegt hat.
www.bodoev.de
www.rechtaufstadt-ruhr.de

Tobias Scholz
Raumplaner, Dr.-Ing.
wiss. Mitarbeiter und Promotion an der Fakultät Raumplanung der TU Dortmund (2005 bis 2010)
seit 2010 Wohnungspolitischer Sprecher beim Mieterverein Dortmund
www.mieterverein-dortmund.de

Jürgen Stitz
Stadtsoziologe und passionierter Radfahrer
ehem. Mitarbeiter des Stadtplanungsamts Dortmund

Martin Tönnes
Jg. 1959, Dipl.-Ing. Raumplanung
von 1997 bis 2011 Tätigkeit als Planungsexperte in der grünen Fraktion des NRW-Landtags, bis Mai 2011 zudem Mitglied des Rates der Stadt Dortmund und Mitglied in der Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr (RVR)

seit Mai 2011 beim Regionalverband (RVR) Bereichsleiter für Planung sowie allgemeiner Vertreter der Regionaldirektorin RVR
www.metropoleruhr.de/regionalverband-ruhr

Manfred Walz
Stadtplaner, Dr.-Ing., ehemals Professor der FH Dortmund, FB Architektur
Mitstreiter bei (und Illustrator von) der Ruhrgebiets-Zeitschrift AMOS
www.amos-zeitschrift.eu
Lebt und arbeitet in Bochum.

6762/5 City-Anzeiger 3.9.2014

Eine neue Schau im ehemaligen Museun beschäftigt sich mit Wettbewerbsbeiträgen zum Revier. F: Archiv

# Zur Zukunft der Metropole Ruhr

## Ausstellung im Alten Museum am Ostwall

**STADTMITTE.** Eine Ausstellung zum Wettbewerb „Zukunft der Metropole Ruhr" ist vom 4. bis zum 9. September ist im Alten Museum am Ostwall, Ostwall 7, zu sehen. Eröffnet wird die Schau am Donnerstag, 4. September um 16 Uhr mit Vertretern des Regionalverbands Ruhr (RVR).

Die Ausstellung wurde vom RVR zusammengestellt und präsentiert die wichtigsten Ergebnisse eines Ideenwettbewerbs.

Begleitend wird Akoplan mit zwei Diskussionen zu Aspekten der regionalen Entwicklung organisieren. Die erste Werkstatt am Freitag wird sich um wirtschaftliche Perspektiven des Ruhrgebiets und um Verkehrsfragen drehen. In der zweiten Werkstatt, am Sonntag, wird es um Armut und ihre Bekämpfung, Wohnen und benachteiligte Quartiere gehen.

Zu den Veranstaltungen sind kritische Geister aus Wissenschaft und Bewegung(en) eingeladen, die die Diskussion eröffnen werden. Sie haben sich mit den fünf Wettbewerbsbeiträgen befasst und werden zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen: Was gibt die Region an Rhein und Ruhr her? Wo liegen ihre Schwächen, wo ihre Stärken? Was kann sie, was kann sie nicht? Es wirken mit: Dr. Hermann Bömer (vormals TU DO), Frau Nese Özcelik (Büro für Chancengleichheit), Tobias Scholz (Mieterverein DO), Benjamin Benz (FH BO), Bastian Pütter (bodo), Jürgen Stitz (Stadtplaner), Jürgen Eichel (VCD) und Heiko Holtgrave (Sozialticket-Initiativen).

Termine der Werkstätten:

- Fr, 5. September, 19 Uhr Werkstatt Zukünfte den wirtschaftlichen Perspektiven des Ruhrgebiets, Verkehr/ Mobilität
- So,.7. September, 12 Uhr Werkstatt zu Armut und soziale Ausgrenzung, Wohnungsmarkt/Wohnungsversorgung, benachteiligte Quartiere

Öffnungszeiten am FR, SA, MO und DI 18-21 Uhr. Der Eintritt ist frei.

Freitag, 5. September 2014
DOLO2, Nr. 206, 36. Woche RN DO

# Planer-Visionen zur Zukunft der Metropole Ruhr

## Ausstellung im alten Ostwall-Museum

Wie kann sich das Ruhrgebiet zu einer starken Metropole Ruhr entwickeln? Eine Frage, der Planer aus ganz Europa beim Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr nachgegangen sind. Ihre Vorschläge werden seit gestern im alten Museum am Ostwall ausgestellt.

Hintergrund ist die geplante Aufstellung eines Regionalplans Ruhr durch den Regionalverband Ruhr (RVR). Vorbereitet wird der Planungsprozess mit einer Vielzahl an Veranstaltungen vom Kreativwettbewerb für Bürger über Gesprächsforen bis zur Planerwerkstatt. Beim Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr entwickelten fünf international besetzte Planungsteams ihre Visionen. Mit höchst unterschiedlichen Ergebnissen. Während die einen die kleinteilige Struktur der 53 Städte im Revier als Chance sehen, plädieren andere für „eine großstädtische Regierungsführung".

Das Thema Mobilität spielt für alle eine Schlüsselrolle. Ein Planerteam schlägt dazu eine Ringbahn durchs Ruhrgebiet vor. „Es gibt faszinierende Ideen, die durchaus in den Regionalplan einfließen könnten", stellte RVR-Planungsdirektor Martin Tönnes anerkennend fest.

Die Ausstellung ist bis zum 9. September täglich (außer Sonntag) von 18 Uhr bis 20 Uhr im alten Museum am Ostwall zu sehen. Heute (5. 9.) gibt es ab 19 Uhr eine Diskussion zu wirtschaftlicher Entwicklung und zum Verkehr, Sonntag ab 12 Uhr zur Sozial- und Quartiersentwicklung. *Oli*

**Heiko Holtgrave vom Büro Akoplan (l.) und RVR-Planungschef Martin Tönnes eröffneten die Ausstellung im Lichthof des alten Museums am Ostwall.** RN-FOTO MENNE

*>>Außerdem hat man noch den Partikularismus.*
*Partikularismus ist, wenn eine Stadt*
*nicht einsehen will, daß die Hegemonie*
*der Nachbarstadt ein Naturgesetz sei;*
*wenn sie im Gegenteil sagt: baust Du ein Hochhaus,*
*mache ich eine Ausstellung.*

*Die Oberbürgermeister verkehren miteinander*
*wie weiland Eduard VII. mit Wilhelm II. Sie spielen*
*Einkreisungspolitik.*
*Sie stecken auf der Generalstabskarte Interessensphären ab*
*und stehlen sich gegenseitig mit Hilfe ministerieller Beziehungen*
*die fetten Bissen aus den Landkreisen weg.*
*Der Maßstab, der Sinn dieser Aktionen: die Eifersucht.*
*Jeder fremde Machtzuwachs begründet eine eigne Eroberung.<<*

aus: Erik Reger, Ruhrprovinz (1928)