

Was wir tun müssen, um Weltstadt zu werden

BONBONS FÜR

Alles soll schöner und besser werden – schließlich wollen wir den Anschluß ans nächste Jahrtausend nicht verpassen. Die Neugestaltung des Ruhrgebiets ist auch für die Landesregierung Dringlichkeitssache: Acht Mrd. Mark sollen in die "Internationale Bauausstellung Emscherpark" (IBA) fließen – viel Geld fürs Revier, aber auch nicht ohne Tücken. Solange wir nur Stückwerk betreiben und nicht völlig umdenken, werden alle noch so gutgemeinten Programme scheitern.



Arnold Voß rüttelt an Tabus – Planer entwerfen Bilder für die Zukunft des Reviers

PRINZ-Autor Dr. Arnold Voß lebt in Herne und arbeitet am Lehrstuhl Architektur der Uni Aachen

Moskau-Duisburg-Paris!

Das Ruhrgebiet muß sich als Teil des neuen Europas begreifen.

Nehmen wir einmal an, daß sich Europa nicht nur politisch verändert. Stellen wir uns vor, wie die weitere Verstädterung und der Siegeszug der Bahn als nationales und internationales Verkehrsmittel die räumliche Entwicklung unseres Kontinents bestimmen. Schon jetzt entwickelt sich eine Mega-Stadt längs des Rheins von Basel bis nach Rotterdam. Und das Ruhrgebiet gehört dazu – als räumliche "Ausbuchtung", die eine wichtige Rolle spielt. Durch diese Ausbuchtung verläuft in Ost-West-Richtung eine der wichtigsten Achsen des geplanten gesamteuropäischen Schnellbahnnetzes: von Moskau über Berlin direkt nach Brüssel, Paris und London. Zwischenstopp: Dortmund, Bochum, Essen, Duisburg. Keine Utopie, denn das Kernstück, die EC-Strecke Berlin-Paris, existiert heute schon.

Wenn Europa die Schiene als zukunfts-trächtigstes – weil schnelles und umweltfreundliches – Verkehrsmittel wählt, werden die Citys der vier Revierstädte die räumlichen Schnittstellen des Ruhrgebietes mit dem Europa der Zukunft sein. Das aber nur, wenn sich das Revier entschlossen Richtung Rhein orientiert und Berührungspunkte mit Köln und Düsseldorf abbaut. Beide Städte haben Ei-

senbahnknoten, Flughäfen und Spitzen-Kultur und damit den heißeren Draht zu den anderen Euro-Metropolen.

Für das Zusammenrücken ist kein Transrapid nötig. Eine beschleunigte IC-Verbindung und der direkte Bahnanschluß an die Flughäfen bringen mehr. Und was nützen die sagenhaften 8,5 Minuten Fahrtzeit zwischen Essen und Düsseldorf-Flughafen, wenn nur ein Drittel der Flugzeuge pünktlich landet und startet? Von den ökologischen Schäden, die solche Hochgeschwindigkeits-Trassen anrichten, ganz zu schweigen.

Nicht das Teilstück Essen-Düsseldorf, sondern die gesamte Ost-West-Schiene muß schnell gemacht werden. Und das geht vor allem über kürzere Taktzeiten. Die lassen sich allerdings nur dann erreichen, wenn das Ruhrgebiet nicht noch weiter auseinanderwächst. Auch deshalb:

Mehr Natur ins Revier!

Das Ruhrgebiet darf sich nicht weiter in die Landschaft fressen.

Wenn wir überleben wollen, haben wir keine andere Wahl: Jede weitere Zersiedlung fördert das Auto als Hauptverkehrsmittel und nimmt der Natur noch mehr Regenerationsraum. Das Ruhrgebiet muß sich deswegen in den nächsten 50 Jahren nach innen entwickeln, muß aufhören, immer weitere Flächen und Randbereiche zu beanspruchen. >>>

Unsere Chancen zur Weltstadt

► ► ► Die Zukunft heißt "Rückbau" und verlangt: Raus aus dem Ruhrtal und der Lippezone, Rekonzentration der nördlichen Gemeinden auf die gewachsenen Stadtteile der Emscherzone (Recklinghausen-Gelsenkirchen-Oberhausen) und noch mehr Verdichtung in den Innenstadtbereichen der Hellwegzone (Dortmund-Bochum-Essen-Duisburg).

Gerade der Zustrom von Aus- und Übersiedlern macht eine radikale Umkehr notwendig. So bitter der Schrumpfungsprozeß durch den Rückzug der alten Industrien auch ist – die damit verbundene historische Chance zum Rückbau und zur Entsiegelung des Bodens dürfen wir auf keinen Fall verpassen.

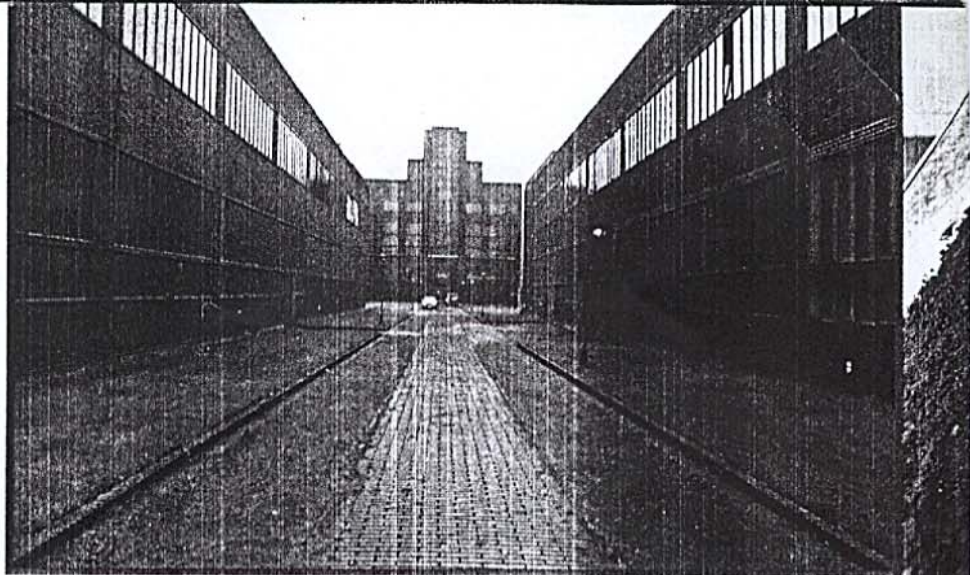
Was nicht heißt, daß jede frei werdende Fläche von jeglicher neuen Bebauung ausgeschlossen ist. Im Gegenteil: Industriebrachen in Stadt- oder Stadtteil-Zentren sollten (auch in der Emscherzone) wieder für neue Wohn- und Arbeitsplätze verwendet werden – wenn dort kein dringender Bedarf an Grünflächen und Naherholungsgebieten besteht.

Mut zur Metropole!

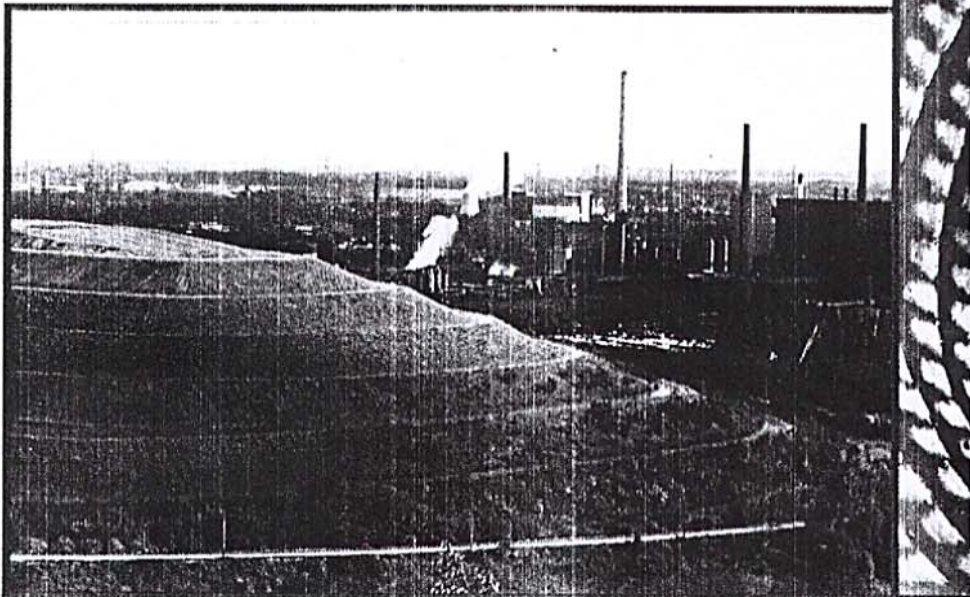
Fünf Millionen Menschen haben ein Recht auf Großstadt.

Das Ruhrgebiet ist weder Provinz noch Metropole, und das hat Vor- und Nachteile. Einerseits lohnt es sich innerhalb des Reviers kaum, den Wohnort zu wechseln, wenn es der Beruf nicht erfordert. Es gibt fast in jedem Ort irgendeinen Treffpunkt oder eine kulturelle Attraktion, für die – neben Freunden und Bekannten – es sich lohnt, in der Nachbarschaft zu bleiben. Andererseits findet man das vielfältige und niveauvolle Angebot an Kultur und Treffpunkten des Reviers an keinem Ort geballt und auf den Punkt gebracht. Wo ist ein gelungener Abend mit gutem Essen, spannenden Kneipen, hochwertigem Theater oder Kino und Dancing an einem einzigen Ort mit großer Auswahl möglich? Da kann es noch so interessante Herner Flottmannhallen, Oberhausener Musikzirkusse und Hertener Folk-Festivals, da kann es noch so berühmte Theater in Essen, Bochum, Mülheim und Gelsenkirchen geben: Solange diese vereinzelt Glanzlichter allein stehen, bleibt Urbanität im Ruhrgebiet ein allabendlich neu zusammenzusetzendes Puzzle, das zu 80 Prozent aus Autofahrt besteht.

Wer das ändern will, der muß die kulturelle Zentralisierung wollen, und zwar dort, wo sich auch die Zentren des Konsums und die besten Verkehrsverbindungen befinden. Das geht nur in den Citybereichen der Hellwegzone: Dortmund, Bochum, Essen und Duis-



Neues Leben für Industrieruinen: Die Schachanlage XII der Zeche Zollverein Essen-Katernberg soll über AB-Maßnahmen zu einem Industriedenkmal umfunktioniert werden (oben). Auf der Halde Beckstraße in Bottrop entsteht ein Aussichtspunkt mit Ausflugslokal – das Haldenereignis Emscherblick (beides Projekte der IBA-Emscherpark).



burg. Sie sind optimal durch die Bahn verknüpft und könnten im wahrsten Sinne des Wortes eine Kulturschiene bilden, die ohne Auto an einem Abend zugänglich wäre. Denn schon jetzt braucht ein Intercity für die ganze Strecke einschließlich Aufenthalt an allen Bahnhöfen nicht mehr als eine halbe Stunde. Der Rest ginge locker zu Fuß.

Nun muß deswegen nicht gleich die Zeche Carl an den Essener Hauptbahnhof verlegt werden. Ein direkte und schnelle Bus- oder Bahnverbindung täte es auch. In Dortmund aber könnten die freien Theater alle zusammen in die alte Hauptpost neben dem Bahnhof gehen. In Bochum böte sich das "Bermuda-Dreieck" dafür an – das Kneipenviertel Kortumstraße-Viktoriastraße-Engelbertbrunnen. Die Zeche und das Tarm-Center liegen viel zu weit vom Schuß. Bislang hat der Staat immer nur die Verlagerungen von Industriebetrieben an den Stadtrand unterstützt. Warum

nicht mal die Verlegung von Kulturbetrieben in die entgegengesetzte Richtung? Wer Urbanität will, muß auch die Orte dafür schaffen und alles zentral zusammenbringen, was Publikum aus der ganzen Region anspricht.

Dafür kann im Gegenzug anderes gerechter als bisher auf das gesamte Ruhrgebiet verteilt werden. Im Zeitalter von Telekommunikation und Computervernetzung müssen Verwaltungen nicht mehr konzentriert in den Innenstädten bleiben. Große Fabriken können in kleinere Einheiten zerlegt werden, auch Universitäten. Warum sollte das Westfälische Landestheater nicht auf Dauer in die Bochumer Innenstadt ziehen, wenn Castrop-Rauxel dafür einen Teil der Forschungsabteilungen der Ruhruniversität erhält? Auch bedeutende kulturelle Einrichtungen, die nicht unbedingt auf die Nähe zu anderen angewiesen sind, zum Beispiel Museen, sollten verstärkt in der Emscherzone angesiedelt werden. ► ► ►

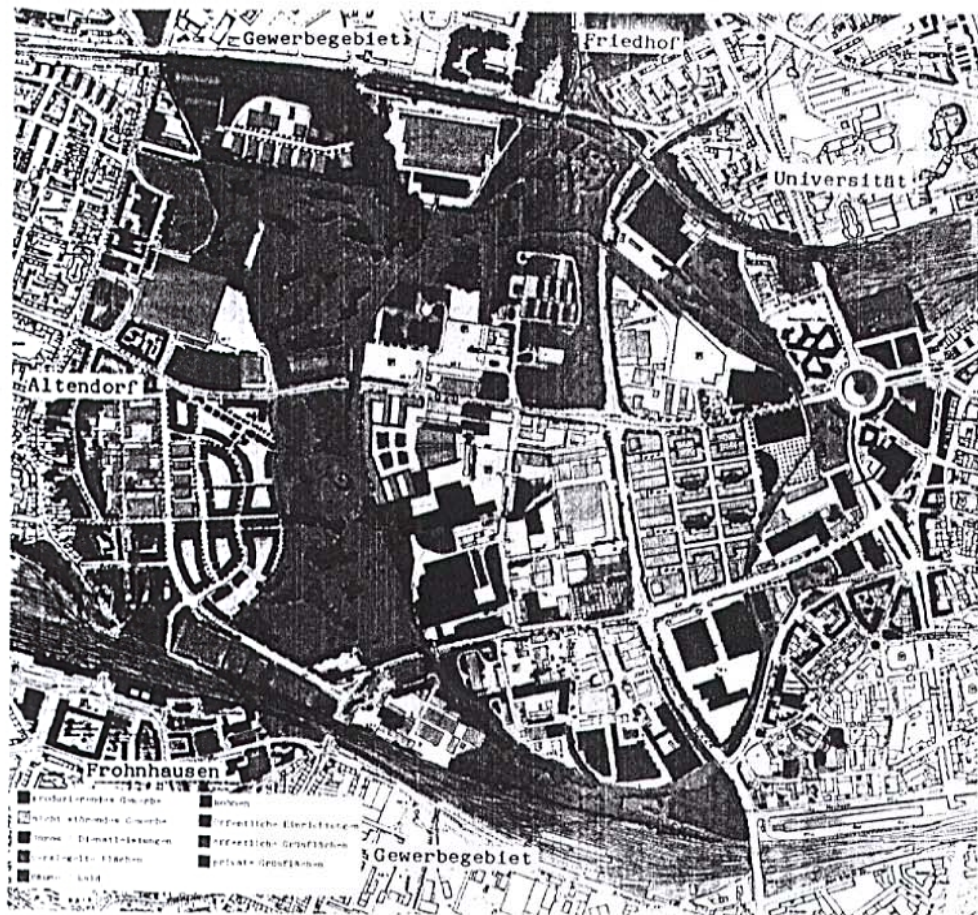
► ► ► Außerhalb der vier großstädtischen Mittelpunkte muß man sich jedoch von der krampfhaft hochgehaltenen Großstadt-Attitüde befreien. Warum können Castrop-Rauxel oder Herten, Bottrop oder Gladbeck nicht auf dörflichen oder kleinstädtischen Charakter stolz sein? Der "Ruhrie" hat doch starke Stadtteilbindungen. Daraus kann bei entsprechender Förderung eine blühende Basiskultur werden. Die Stadt Herne beispielsweise kann nur gewinnen, wenn sie ihr anerkannt fades Miettheaterprogramm streicht und das gewonnene Geld zu diesem Zwecke komplett an ihre Bezirksvertretungen weitergeben würde. Was da über kurz oder lang in manchen Stadtteilen entstehen würde, könnte selbst arrivierte Altfreaks aus der freien Szene in Erstaunen versetzen. Und das Revierdilemma "Metropole oder Provinz?" wäre gleich mitgelöst. Nicht mehr Weder-Fisch-noch-Fleisch, sondern Fisch-und-Fleisch.



FOTO: IBA

Ran ans Wasser! Duisburgs Innenhafen wird im Rahmen der IBA kräftig aufgeputzt. Ein "multifunktionaler Dienstleistungspark" soll entstehen, der mit Wohngebäuden und Kultureinrichtungen verknüpft wird. Duisburg als "Waterfront" mit Hafenstadt-Atmosphäre – die Uferpromenaden werden von der Innenstadt locker zu erreichen sein (oben).

Um Essens Atmosphäre sorgt sich dagegen Regina Stottrop von der Uni Aachen im Rahmen von "Ruhrwörks" (siehe S.43): Dem Industriegebiet zwischen Uni und Altendorf will sie einen Grüngürtel verpassen, der einen "sanften" Übergang von Stadtteil zu Industrie schafft.



Citys, zeigt Charakter!

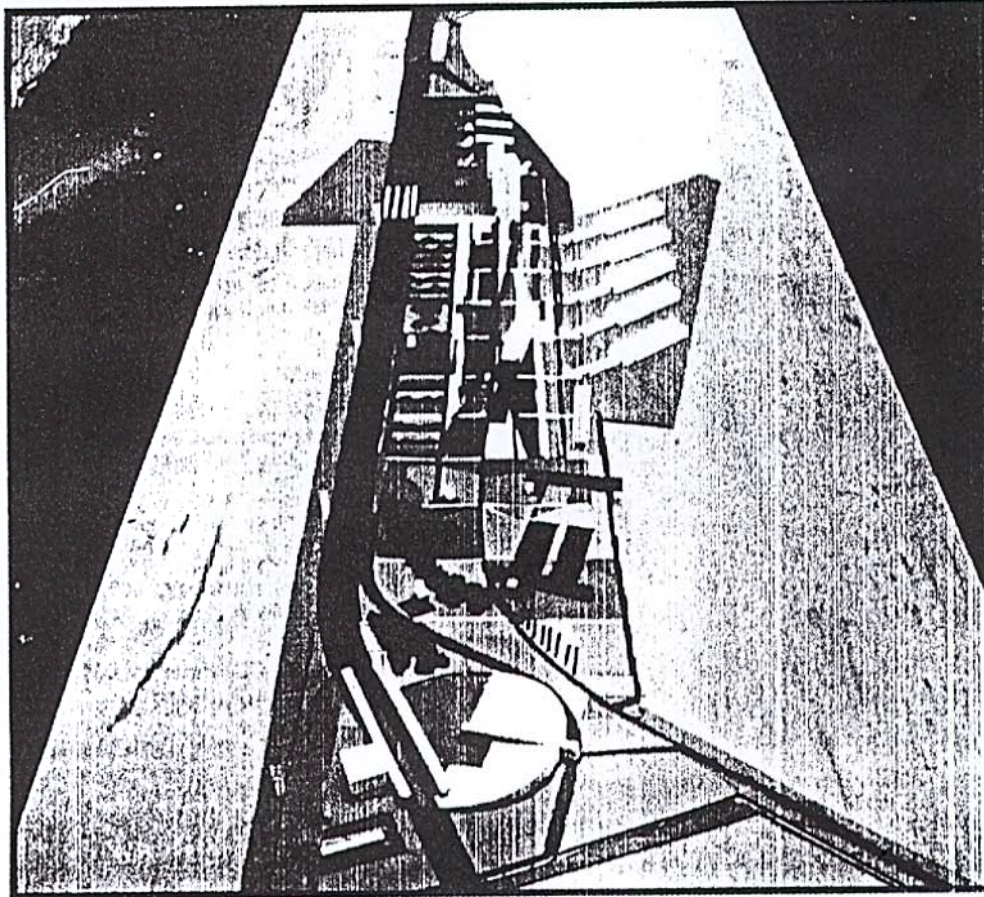
Die Hellwegzone: von der profillosen Bandstadt zum internationalen Städte-Band.

Das Ruhrgebiet ist nicht Paris, London oder New York. Zusammen mit Köln und Düsseldorf kann es aber den Anschluß an die internationale Metropolen-Entwicklung gewinnen. Dazu bedarf es weder des kurzatmigen internationalen Flairs einer Olympiade noch einer Werbekampagne, die unter Ausblendung der Realität ein kosmopolitisches "Ruhrvalley" herbeischönt. Notwendig ist vielmehr eine dauerhafte und qualitätsvolle Arbeitsteilung von Dortmund, Bochum, Essen und Duisburg, die aus der profillosen Bandstadt an der Ruhr ein weltoffenes Städteband mit unterscheidbarer Kontur macht.

Die Städte müssen in ihren Citys einen eigenen, metropolitanen Charakter finden. Dabei sollten sie sich auf die Bereiche konzentrieren, in denen sie bislang im Konkurrenzkampf untereinander schon die Nase vorn hatten. Einmal Größe ist in jedem Fall besser als viermal Mittelmaß. Entscheidend ist nur, daß die jeweiligen Schwerpunkte von den anderen akzeptiert werden.

Essen ist die Konzernleitstelle des Reviers. Hier werden die wichtigsten wirtschaftlichen Entscheidungen getroffen, und das darf man einer Stadt auch ruhig ansehen. Warum sollte das geplante Welthandelszentrum nicht als weiterer charakteristischer Turm in Essen-Mitte stehen, statt eine große, freie Fläche am Rhein-Herne-Kanal in Gelsenkirchen zu fresen?

Dortmund hat mit Hilfe einer forcierten Technologiepolitik Bochum den ► ► ►

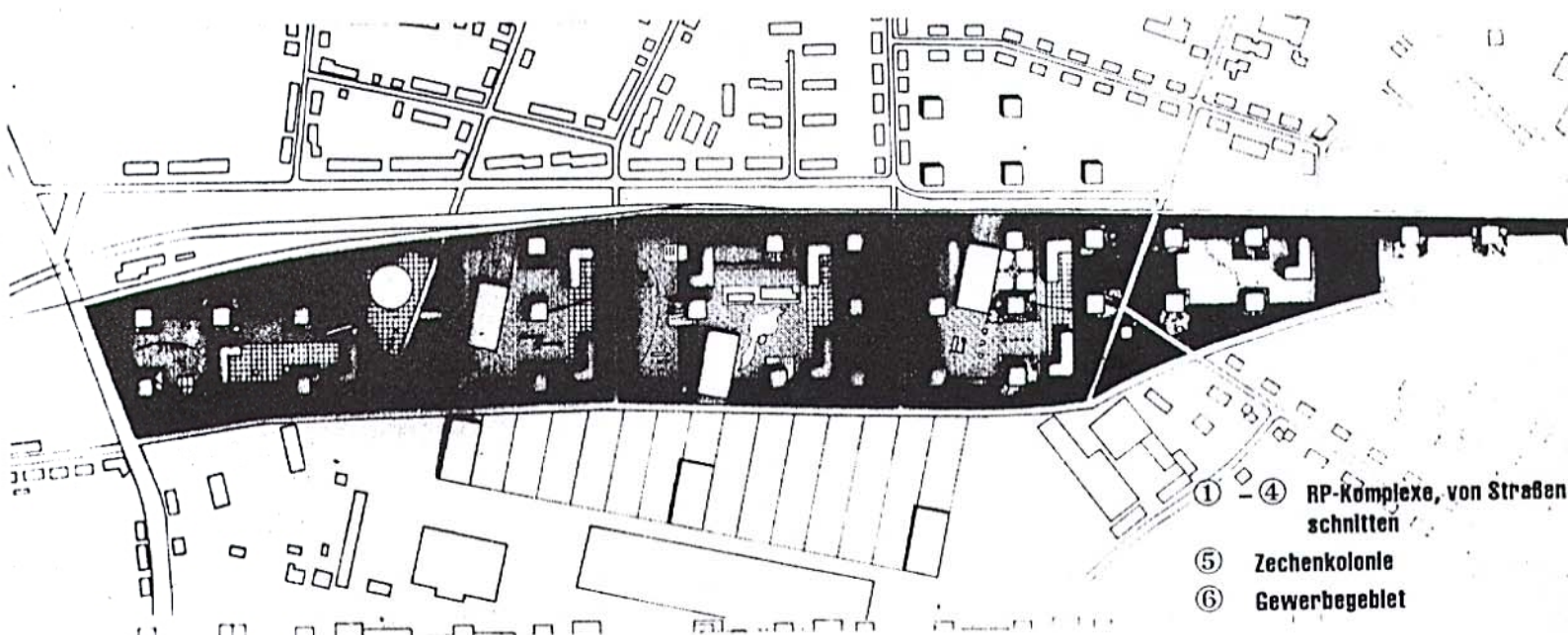


Das ist "Patchwork": Die Sommerakademie-Studentengruppe um John Keen und Terry Riley mischt auf dem brachliegenden Bundesbahn-Schwellenwerk in Bottrop Bahnhof, Ausstellungshalle, Marktplatz, Umweltpark, Schrebergärten, Kunst-See, Forschungszentrum, Taubenschlag, einen lokalen Sender, einen öffentlichen Autowaschplatz und ein Ruhrgebietsarchiv (Sommerakademie).

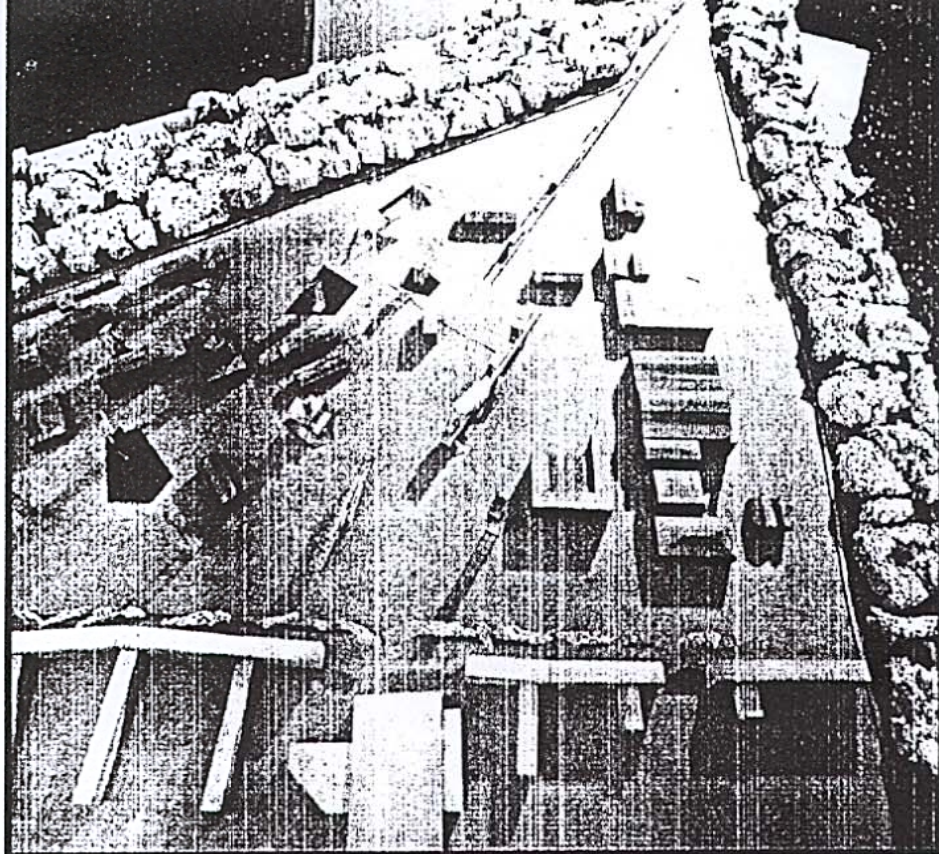
➤ ➤ ➤ Rang als Universitätsstadt des Reviers abgelaufen. Das Technologiezentrum an der B1 platzt aus allen Nähten, und drumherum entsteht eine neue Wissenschaftsstadt. Warum wird die dortige Hochbahnversuchsstrecke nicht bis zum Dortmunder Hauptbahnhof und darüber hinaus in den Norden verlängert? Zugleich als städtebauliches Wahrzeichen und als die schnellste Verbindung zwischen Dortmunds technologischen Zentren in Nord und Süd.

Bochum dagegen hat an Kultur und Vergnügungszentren die anderen Gemeinden überholt. Besonders das "Bermuda-Dreieck" mit seinen Diskotheken, Kinos und Kneipen ist bei den Nachtschwärmern des Ruhrgebiets beliebt. Warum nicht in diese Richtung weitergehen? Warum hatte die Stadt nicht den Mut, das neue Superkino in die Innenstadt zu zwingen, vom "Bermuda-Dreieck" über die Gleise in Richtung Stadttheater. Nach dem ersten Verkehrsstau würde selbst der notorischste

Politische Macht ins Ruhrgebiet!
Auf demselben Schwellenwerk erdreisten sich Leonore Kill und Andreas Wiegel, den Sitz des neuen Regierungspräsidenten Ruhrgebiet zu errichten – ohne Berührungsgänge in Wohn- und Gewerbegebiet integriert (Sommerakademie).



- ① - ④ RP-Komplexe, von Straßen schnitten
- ⑤ Zechenkolonie
- ⑥ Gewerbegebiet



Gift-Pioniere: Auf den mit Altlasten verseuchten Flächen der Zeche König Ludwig 1/2 in Recklinghausen sollen Firmen in Konkurrenz an Ort und Stelle Methoden der Dekontamination erproben. Vertikale Elemente drücken den Umgang mit dem Boden aus, in den horizontalen wird wissenschaftlich disputiert (Gruppe Mecanoo/Wintermans/Kennerknecht, Sommerakademie).

Autofahrer begreifen, wie optimal die neue Attraktion mit der Bahn zu erreichen wäre.

Duisburg hat dafür seinen fantastischen Hafen am Rhein, der sich bis in die Innenstadt erstreckt: zusammen mit der umliegenden Seenplatte und der Ruhrmündung eine Wasserfront, um die sie die anderen Ruhrgebietsstädte noch beneiden werden. Wenn dieser wichtige Standortvorteil systematisch genutzt wird, kann er das zukünftige Stadtbild als "Waterfront" des Ruhrgebiets prägen.

Eine solche Arbeitsteilung bedeutet natürlich nicht, daß Bochum in Zukunft alle Theater und Kinos, Dortmund alle Forschungseinrichtungen für sich vereinnahmen sollte. Es geht lediglich um die Verteilung der Hauptrollen.

Kleinstadt ganz groß!

Die Emscherzone: vom Hinterhof zum Vor-
garten des Reviers.

Castrop, Bottrop, Herne, Wanne-Eickel, Gelsenkirchen, Oberhausen sowie der Norden von Dortmund und Essen – das sind die Underdogs des Reviers. Sie sind das eigentliche Ruhrgebiet, das nicht >>>

Sommerakademie: "Weg mit dem Vorortbrei"

Zum Architekten-Mekka wurde im letzten Sommer Herne: Zwölf international renommierte Fachleute zerbrachen sich mit 85 Studenten den Kopf über die städtebauliche Zukunft des Ruhrgebiets. Aufgabenstellung: Was fängt man mit Zechenbrachen, Kanaluferzonen und verlassenen Eisenbahngeländen in Bottrop, Castrop-Rauxel, Herne und Recklinghausen am besten an? Auftraggeber waren die genannten

Städte, das Geld gab das Land. Die zum Teil hervorragenden Entwürfe der "Sommerakademie" gibt's im September als Buch.

Klaus Janke sprach mit der Initiatorin Ingrid Krau, die als Städtebau-Architektin in Bochum arbeitet.

PRINZ: Was kann ein Projekt wie die Sommerakademie überhaupt konkret ausrichten?

Krau: Die Sommerakademie zielte nicht auf unmittelbare Umsetzbarkeit, sondern hatte eine Vordenker-Rolle für die Region. Deswegen haben wir Architekten als Dozenten eingeladen, die nicht so nah an der Realität kleben.

PRINZ: Wahrscheinlich nicht so einfach ...

Krau: Richtig. Es gibt in der deutschen Städtebauer-Landschaft eine Kluft zwischen Leuten, die in sehr abstrakten Szenarien denken, und Praktikern, die sich mit kleinen, ohne weiteres machbaren Details beschäftigen. Wir wollten ökonomische Impulse für die großen Brachen mit Hilfe des Zeichentifts faßbar machen.

PRINZ: Was soll denn Ihrer Meinung nach mit den alten Industrieflächen der Emscherzone geschehen?

Krau: Wir wollten eine Alternative sowohl zur Entwicklungsstrategie der Konzerne als auch zur gängigen Praxis, die Montanbrachen mit kleinen Gewerbebetrieben vollzusiedeln. In unserer Strategie schließen sich kleine intelligente Unternehmen kooperativ zusammen, um Vorteile in Technologieanwendung, Produktentwicklung, Marketing und so weiter zu haben.

PRINZ: Üblich ist, die großen Flächen zu zerschneiden, bis Schuhkarton neben Schuhkarton steht, und sie so zum Verschwinden zu bringen.

Krau: Genau das ist ein großer Fehler: Die Zechen waren weithin sichtbare bauliche Dominanten. Die neuen Unternehmen auf den leerge-räumten Flächen müssen wieder zu Merkzeichen werden, sonst bekommen wir im Revier einen unerträglichen Vorortbrei. Diese Merkzeichen sollen auch den ökonomischen Aufbruch signalisieren. Dafür wäre auch ein Vorschlag der Arbeitsgruppe um die New Yorker Architektin Karen van Lengen interessant: Danach verbindet eine Schwebebahn produzierende Unternehmen am Rhein-Herne-Kanal, die Natur und Technik aussöhnen. Es käme zu einer Art Emscher-Bandstadt aus einzelnen Bausteinen, die voll in den Landschaftsraum eingepaßt wären und die Wohnen, Arbeit und Freizeitgestaltung verbinden würden.

Städtebauliche Vordenkerin der Region: Ingrid Krau



► ► ► enden wollende Bergarbeiterdorf mit städtischen Einsprengseln und immer noch beeindruckender Industriekulisse. Hier war und ist der Strukturwandel am härtesten, hier wird um jeden Arbeitsplatz gekämpft, und sei er für die Umwelt noch so schädlich. Hier durfte und darf jeder Investor das Stadtbild verschandeln, wenn er nur zusätzliche Steuereinnahmen verspricht. Hier darf man jede noch so kostbare Freifläche mit Reihenhäusern zubauen, Hauptsache, die Einwohnerzahlen werden gehalten. Was hier seit vielen Jahren aus berechtigter Sorge um die immer noch steigende Arbeitslosigkeit geschieht, ist Selbstmord aus Angst vor dem Tod.

Der Grund – neben den äußeren wirtschaftlichen Zwängen – liegt in einem tiefsitzenden Minderwertigkeitskomplex. Wie lange haben die Politiker hier zu der Erkenntnis gebraucht, daß in den alten Arbeitersiedlungen durchaus hohe Wohnqualität steckt? Und wann werden sie begreifen, daß ihre städtebauliche Zukunft dort liegt, wo sie nicht im Schatten der Hellwegzone stehen? Sondern in den kleinstädtischen, ja dörflichen Strukturen und ihren wohnungsnahen Grünflächen, die stellenweise bis ans Münsterland und die Lippezone heranreichen. Man traut es sich kaum zu schreiben,

aber die Emschergegend ist in großen Teilen eine fantastische Wohngegend. Preiswert, familien- und kinderfreundlich und bei einem funktionierenden Nahverkehr nur einen Katzensprung von den großstädtischen Zentren der Hellwegzone entfernt.

Deshalb sollte man vor allem die ehemaligen Industrieflächen am Rande von Siedlungen entweder als natürliche, raue Landschaften belassen oder Freizeitflächen daraus machen. Hier liegt der Standortvorteil, den die Emscherzone aus dem Schrumpfungsprozeß ziehen kann, nicht in Einkaufsvierteln oder Fußgängerzonen! Der ökologische Bauernhof sollte im nächsten Jahrhundert fester Bestandteil dieser Region werden und Wochenmärkte direkt beliefern.

Um die Durststrecke des Gesundheitschumpens finanziell durchzustehen, braucht die Emscherzone jedoch die Hilfe der Landesregierung und der Hellwegzone – etwa über einen interregionalen Finanzausgleich. Langfristig wird die Emscherzone so viel an Qualität gewinnen, daß sie zukunftssträchtige Arbeitsplätze anzieht und nicht weiter Subventionsgebiet bleiben muß. Nimmt sie jedoch weiterhin "alles was kommt", hat sie zwar kurzfristig Erfolg, langfristig aber das Nachsehen.

Verteidigt die Wildnis!

Neben Metropole und Kleinstadt muß auch das raue Ruhrgebiet erhalten bleiben.

Die spezielle technologische Entwicklung des Ruhrgebiets hat es so gewollt: Das Revier ist voller Nischen, die Wildnis waren, Wildnis geblieben oder wieder dazu geworden sind: Freies Grabeland, Gleisinseln, Bergsenkungsgebiete, verlassene Kanalhäfen, Halden, leerstehende Fabriken, Tümpel, Sumpfgebiete und andere dschungelartige Waldreste bieten zudem Platz für alle Formen von Subkultur und Außenseiter-Kreativität. Dieses wilde Ruhrgebiet ist nicht nur Teil der regionalen Geschichte, es ist auf seine Weise schön und muß mit Zähnen und Klauen gegen den kleinstädtischen Ordnungssinn vieler Politiker, Planer und Anwohner verteidigt werden. Neben der Metropole und der Provinz muß die Wildnis als unregelmäßiges Drittes erhalten bleiben. Sie ist das letzte Besondere dieser Stadtlandschaft.

Die Wildnis ruft: Zwischen stillgelegten Gleisen, auf dem Gelände der ehemaligen Zeche "Erin" in Castrop-Rauxel, zeigt sich das Revier von seiner rauhesten Seite – eine Seite, die auf keinen Fall einfach mal so wegfallen darf.

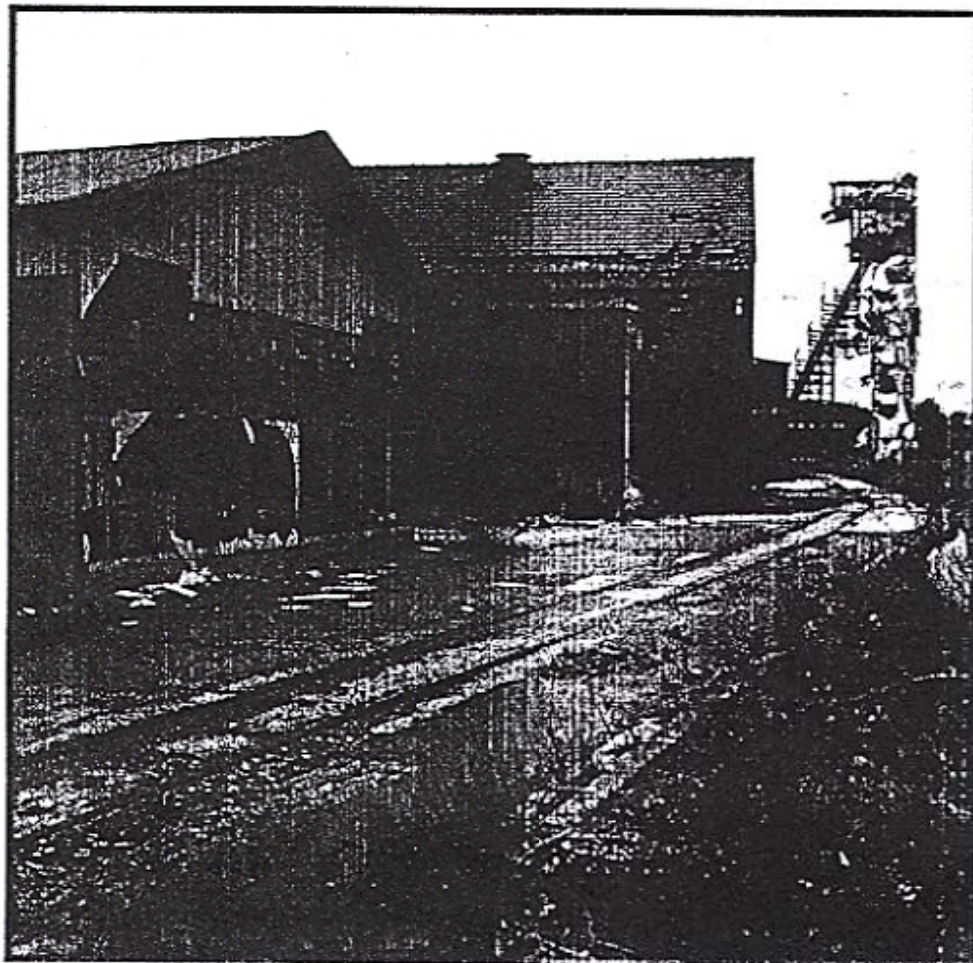
Stoppt das Automobil!

Das Ruhrgebiet muß endlich den öffentlichen Nahverkehr ausbauen.

Zugegeben, solange für die meisten Menschen der Wagen das einzige in ihrem Leben ist, das sie noch selbst steuern können und dürfen, wird es schwer bleiben, die Leute vom privaten Pkw abzuhalten. Auch wenn der Nahverkehr attraktiver und die Klimakatastrophe zum akuten Notstand wird.

Das gilt erst recht, wenn die Nahverkehrsfahrpläne so sind wie im Ruhrgebiet: eben nicht Fahr-, sondern Steli- und Wartepläne. Wer vor dem Antritt der Reise schon dicke Bücher mit den verschiedensten Ausnahmeregelungen wälzt, muß trotzdem feststellen: Zwischenaufenthalte mit der Bahn sind nur mit einem Stapel Illustrierten zu überstehen, und der B1-Stau im warmen Auto ist der zügigen und meist sitzlosen Haltestelle allemal vorzuziehen.

Dabei braucht man zum Beispiel mit der Bahn von Dortmund bis Essen schlappe 18 Minuten. Mit dem Auto ist das selbst bei völlig leerer B1 nicht zu schaffen. Aber was nützt das, wenn es dann nicht schnell und ohne großen Aufenthalt weitergeht. Damit sieht es beim öffentlichen Nahverkehr vor allem in Nord-Süd-Richtung zappenduster aus. ► ► ►



➤➤➤ Von Gelsenkirchen-Buer nach Bochum-Mitte, das ist weniger als die Hälfte der eben genannten Strecke, braucht es ein zigfaches dieser Zeit, und das Auto ist selbst mit *rush hour* und Parkplatzsuche in Bochums City unschlagbar. Will man womöglich noch zum Ruhrpark, kann man sich mit dem ÖNV auf eine Tagesreise einstellen.

Wenn Bahn und Bus konkurrenzfähig werden wollen, muß folgendes her:

- ein Nord-Süd-Expreß-System, das zwischen den Bahnhöfen der Emscherzone und der Hellwegzone genauso kurze Fahrzeiten ermöglicht wie in Ost-West-Richtung;
- zusätzliche Ost-West-Buslinien auf den Trassen von B1 und Emscherschnellweg statt sechsspürigen Ausbaus;
- kürzere Taktzeiten bis in die späten Abendstunden, um ein flexibles Fortkommen ohne exakte Zeitplanung zu ermöglichen.

Heraus käme ein schachbrettartiges regionales Schnellsystem, dessen Knotenpunkte zugleich die Verbindung zu lokalen Bahn- und Busnetzen darstellen. Dieses System wäre ein idealer Ausgangspunkt für Park & Ride oder besser noch die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr. Ohne eine gleichzeitige, politisch durchgesetzte Verteuerung des Autofahrens läßt sich jedoch der massenhafte Umstieg vom Auto zu Bus und Bahn nicht durchsetzen.

Der Kanal ist für alle da!

Die IBA – eine Idee nicht ohne Tücken.

Der Rhein-Herne-Kanal ist weit mehr als ein Schifffahrtsweg. Hier erleben und genießen weniger Betuchte und Abenteurer ihre Freizeit am Wasser – ein Eldorado von idyllischen Inseln, verschwiegenen Angel- und Badeplätzen oft in direkter Nachbarschaft zu Industriebrachen, Müll- und Schrottbergen, mit kleinen und großen Häfen, teilweise in Betrieb, teilweise von den Anwohnern zum Freibad umfunktioniert.

Schon jetzt kann man ohne große Umstände stundenlang mit dem Fahrrad direkt am Wasser entlangfahren, in einem Tag vom Duisburger bis zum Dortmunder Hafen. Was fehlt, sind eigentlich nur ein paar Kneipen direkt am Kanal, um den Durst zu löschen.

Ansonsten – was Landschaft und Leute vor allem im Sommer betrifft: Emscherzone hoch drei, der gelungene Kontrapunkt zum Ruhrtal.

Diese Idylle haben nun auch Planer und Architekten entdeckt, und sie werden nicht ruhen, bis aus der Wildnis ein Park geworden ist. Das will auch die Internationale Bauausstel-

IBA: Auf dem Weg zum "Touristik-Ereignis Emscherregion"

Die Internationale Bauausstellung Emscherpark (IBA) in Gelsenkirchen sammelt architektonische Entwürfe für die Zukunft der Emscherregion von Duisburg bis Bochum. Der sogenannte Lenkungs Ausschuß hat bereits 56 Vorschläge ausgewählt, die vor allem das Land finanziell entlasten sollen. Insgesamt sollen etwa acht Mrd. DM weggewendet werden.

Fragen an IBA-Sprecher Gerhard Selmann:

PRINZ: Was will die IBA?

Selmann: Die IBA ist ein Prozeß, der die Vorteile der Emscherregion – enges Netz an Industrie- und Dienstleistungseinrichtungen, dichte Infrastruktur, großer Markt – nutzt und die Nachteile ausgleicht, die vor allem in der mangelnden städtebaulichen Qualität und den ökologischen Problemen liegen. Gerade in diesen Bereichen liegen die Standortvorteile "aktueller Industrieregionen". Doch Frankfurt und Stuttgart etwa kommen jetzt ebenfalls im städtebaulichen und ökologischen Grenzbereich. Deshalb hat die Emscherregion auch international wieder eine echte Chance.

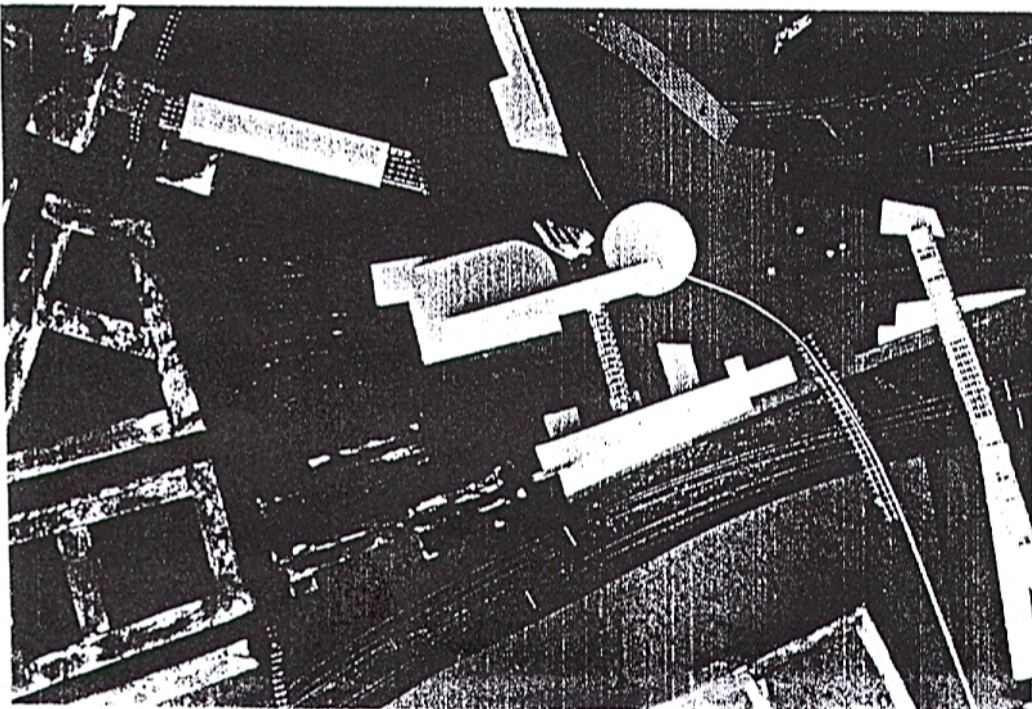
PRINZ: Das Ruhrgebiet ist für seine Kirschturmspolitik bekannt. Gibt es kein Geran-

Dortmund rückt zusammen: Die "Drehscheibe" (Bahnhof, deutsch-sowjetisches Handelshaus, internationales Jugendhaus, weißer Komplex in der Mitte) soll auf der heute brachliegenden Fläche westlich vom Hauptbahnhof Norden und Süden der Stadt über eine Hochbahn verbinden. Ein Park soll im Nordwesten die Verbindung zum Hafen herstellen. Im Westen (braune Teile) entsteht ein neues Stadtviertel – ein Gedankenspiel von Birgit Walter und Thomas Müller ("Ruhrwürks").

lung Emscherpark (IBA). Diese Aktion ist zweifellos gut gemeint, wird aber nur erfolgreich sein, wenn die Planer behutsam vorgehen. Die im Januar beschlossene teilweise Renaturierung der Emscher und die ökologische Modernisierung der Arbeitersiedlungen sind vorbildlich. Das geplante Wohnen am Wasser, kombiniert mit Kultur-, Gewerbe- und Wissenschaftsparks, birgt jedoch auch Gefahren:

So könnten einige Flächen nebst Uferzone der Allgemeinheit nicht mehr zugänglich sein, wenn sie privatrechtlich vergeben werden. Darüber hinaus wird die Kanalzone viele neue Menschen anziehen, die die bisherigen Anwohner und Nutzer vertreiben könnten. Neue Arbeitsplätze am Kanal führen zu neuer Zersiedlung und mehr Autoverkehr, zudem sie nur unzureichend an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sind. Der überwiegende Teil der Brachen an der Uferzone sollte deshalb völlig unbebaut und naturrauh bleiben.

Für die meisten der dort von der IBA anvisierten zukunftssträchtigen Arbeitsplätze ist die Wasserzone des Duisburger Hafens allemal attraktiver. Zentral gelegene Flächen am Wasser bietet zum Beispiel auch Dortmunds Hafen mit seinen zur Innenstadt anschließenden Industrie- und Gleisbrachen in unmittelbarer Reichweite des vielbefahrenen Hauptbahnhofs, und dann ist da noch das Thyssen-





IBA-Sprecher Gerhard Seltmann

im Kampf um die attraktivsten IBA-Projekte?

Seltmann: Bis jetzt sind alle Projekte einvernehmlich von Städten, Naturschutzverbänden und Wirtschaft beschlossen worden. Im übrigen gibt es eine Reihe von Vorhaben, zum Beispiel die Emscher-Landschaftsparks, für die eine Reihe von Städten besondere Arbeitsgemeinschaften gegründet haben.

PRINZ: Die IBA ist ein langer Prozeß mit Ergebnissen, die sich in ihrer weitflächigen Ausbreitung kaum als "Ausstellung" wahrnehmen lassen. Wird es schwer, die IBA der Öffentlichkeit zu vermitteln?

Seltmann: Allerdings. Aus diesem Grunde haben wir ja Emscherbahn, Radweg und die Schifffahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal im Programm. Die Vision ist: In einigen Jahren steigt man morgens in Duisburg in den Bus, fährt mittags mit dem Schiff auf dem Rhein-Herne-Kanal und kommt abends mit dem Fahrrad in Bergkamen an. Ein derartiges touristisches Ereignis gibt es sonst nirgends auf der Welt.

FOTO: IBA

gelände in Gelsenkirchen-Mitte.

Entscheidend für die Zukunft des Ruhrgebiets ist nun mal nicht, daß jede Stadt gleichviel Arbeitsplätze hat, sondern daß die Gesamtsumme stimmt.

Entschärft die Armuts-Bombe!

Das Ruhrgebiet braucht eine neue Solidarität der Starken mit den Schwachen.

Der gegenwärtige Wirtschaftsboom schlägt sich auch im Revier nieder. Trotzdem bleiben gerade hier bei der Verteilung des Kuchens immer mehr außen vor – eine Tatsache, die die "Wir-an-der-Ruhr-nach-vörn"-Trommler sehr gern verdrängen. Noch wird die Entwicklung zur Armut durch Omas Knappschaftsrente und relativ niedrige Mieten in Grenzen gehalten. Wenn aber außer zusätzlichen Sozialhilfeprogrammen nichts passiert, dann wird die Bombe aus Armut, Langeweile und Frustration bald die letzten nachbarschaftlichen Traditionen der Arbeitersiedlungen sprengen. Arbeitsplätze um jeden Preis sind aber nicht das Allheilmittel. Wichtiger sind vielmehr Arbeits-

zeitverkürzungen, Weiterbildung, Umschulung und statt Sozialhilfe ein garantiertes Mindesteinkommen. Es gibt zu viele in dieser Region, die unverdient in die Armut abgerutscht sind und sich als Bittsteller zu Recht diskriminiert fühlen. Bezahlen müssen das natürlich die, die vom Strukturwandel profitieren, auf Arbeitgeber- wie auf Arbeitnehmerseite, und zwar in ihrem ureigenen Interesse.

CBS - THE FAMILY OF MUSIC:

BILLY JOEL - LIVE

STORM FRONT HITS GER-

MANY - 5. MAI KÖLN - SPORT-

HALLE - 7. MAI FRANKFURT -

FESTHALLE - 9. MAI MÜNCHEN

- OLYMPIAHALLE - 15. MAI

HAMBURG - SPORTHALLE



DAS ALBUM ZUR TOUR STORM
FRONT - CBS 465658

BILLY JOEL

CBS
The Family of Music