

The background of the entire page is a painting of a sailboat with a large white sail on a river. In the background, there is a bridge and some buildings. The style is impressionistic with visible brushstrokes.

new ★★★★★ urban  
**landscapes**

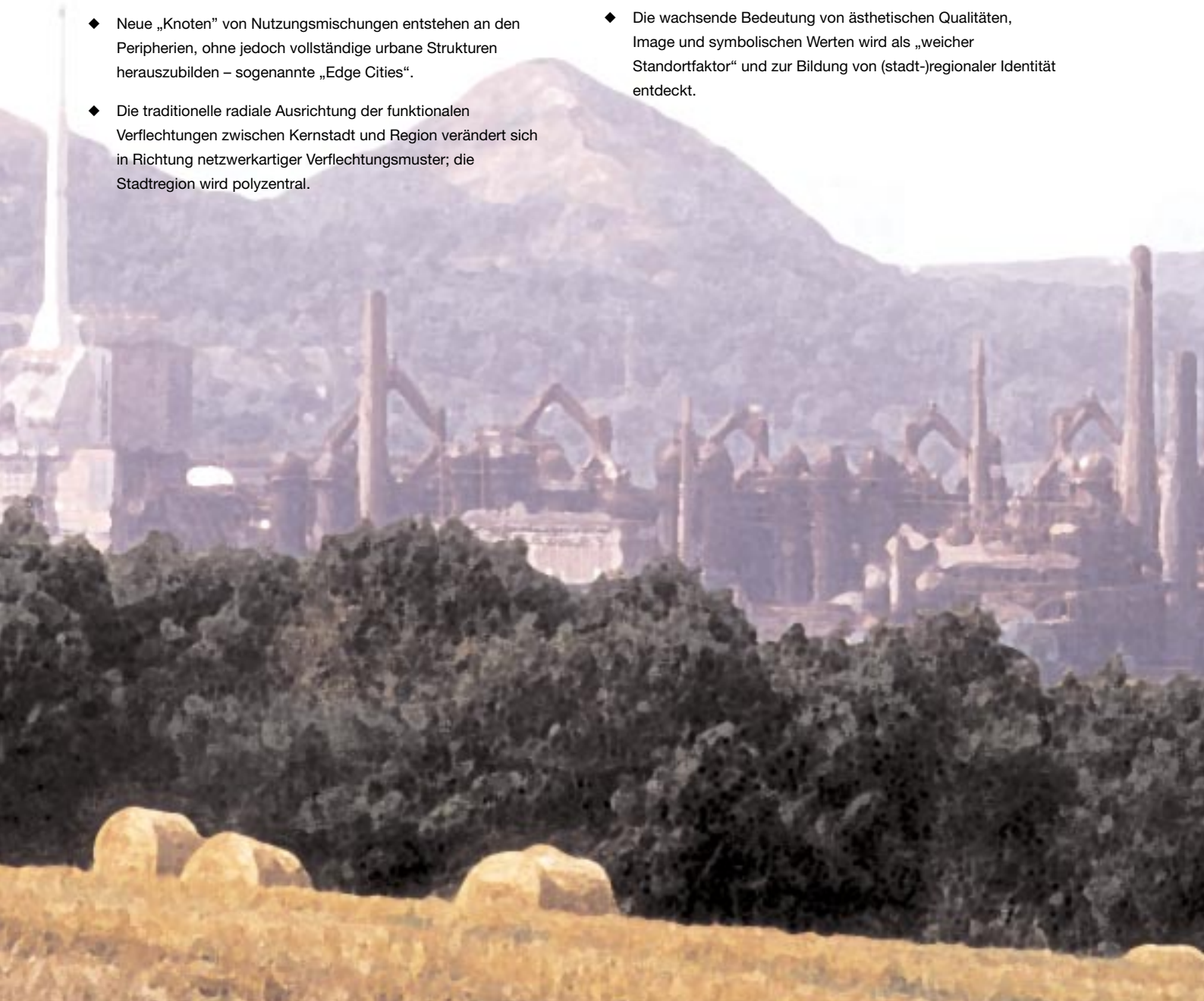
neue wege  
sozialverträglicher  
entwicklung von  
stadtlanschaften



## Ausgangslage

Die räumlichen Muster von Stadt und Landschaft in den Stadtregionen unterliegen derzeit einem gravierenden und rasanten Veränderungsprozess. Im Zuge des Wandels zu postindustriellen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen wachsen die Agglomerationen unvermindert weiter ins Umland. Dabei entsteht ein neuer Typus von StadtLandschaften mit neuen Gestaltqualitäten. Einige zentrale Merkmale von neuen StadtLandschaften und ihre wesentlichen (neuen) Planungsaufgaben können beispielhaft ausgemacht werden:

- ◆ Die Suburbanisationstendenzen erfassen zunehmend alle Funktionen und Nutzungen; auch höherwertige Nutzungen suchen periphere Standorte.
- ◆ Eine Auflösung des traditionellen Kern-Rand-Gefälles der Wertigkeiten und Intensitäten von Nutzungen ist die Folge.
- ◆ Neue „Knoten“ von Nutzungsmischungen entstehen an den Peripherien, ohne jedoch vollständige urbane Strukturen herauszubilden – sogenannte „Edge Cities“.
- ◆ Die traditionelle radiale Ausrichtung der funktionalen Verflechtungen zwischen Kernstadt und Region verändert sich in Richtung netzwerkartiger Verflechtungsmuster; die Stadtregion wird polyzentral.
- ◆ Eine zunehmende wechselseitige Durchdringung von Siedlungsraum und Freiraum bildet urbane Landschaften, die sich als neue StadtLandschaften charakterisieren lassen. Die klare Trennung von Siedlung und Freiraum wird zunehmend obsolet.
- ◆ Einem drohenden Funktionsverlust der Kernstädte und (historischen) Zentren steht der Versuch zu ihrer Wiederaufwertung durch Funktionswandel gegenüber.
- ◆ Die Revitalisierung von industriellen und anderen Brachflächen in z.T. prominenten und zentralen Lagen erhält eine hohe Bedeutung.
- ◆ Die Nutzungsstrukturen im Gefüge der Stadtregionen werden zunehmend durch Tourismus, Freizeit, Erholung sowie Kultur geprägt.
- ◆ Die wachsende Bedeutung von ästhetischen Qualitäten, Image und symbolischen Werten wird als „weicher Standortfaktor“ und zur Bildung von (stadt-)regionaler Identität entdeckt.



## Zielsetzung des Projekts

Die Auflösung der tradierten Stadt-Umland-Dichotomie findet im Wandel der Lebenswelten und Lebensstile der Stadt-(regions-) Bevölkerung ihre Entsprechung. Im Zuge der aktuellen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Trends wandeln sich die Anforderungen an die "Freiräume" innerhalb wie außerhalb der bebauten Stadt. Die Einbeziehung sozialer und kultureller Aspekte wird zunehmend für wichtig erachtet. Charakteristisch dafür ist die Übernahme von sozialen und kulturellen Funktionen von öffentlichen Räumen in den StadtLandschaften, neben ihren klassischen Freiraumfunktionen ökologischer und produktiver Art. Um eine bessere Integration dieser Funktionen in eine räumliche Entwicklungsperspektive sowie in die Entwicklung und Realisierung konkreter Projekte zu gewährleisten, sind konzeptionell neue Ansätze erforderlich.

Die oben beschriebenen Prozesse des Wandels der Stadtgestalt werden aktuell überwiegend als „Bedrohung“ der europäischen Stadt wahrgenommen. „Auflösung der Stadt“, „urban sprawl“ oder „Amerikanisierung“ der Stadt sind dazu verwendete Schlagworte.

Ziel des InterregIIC-Projektes „Neue Wege sozialverträglicher Entwicklung von StadtLandschaften“ ist die Überwindung einer derartigen defensiven Haltung und die Entwicklung einer proaktiven Haltung der Raumplanung. Ein solcher raumplanerischer Ansatz greift die raumwirksamen Tendenzen auf, versucht sie zu steuern und nutzt gleichzeitig die spezifischen Potenziale der neuen StadtLandschaften.

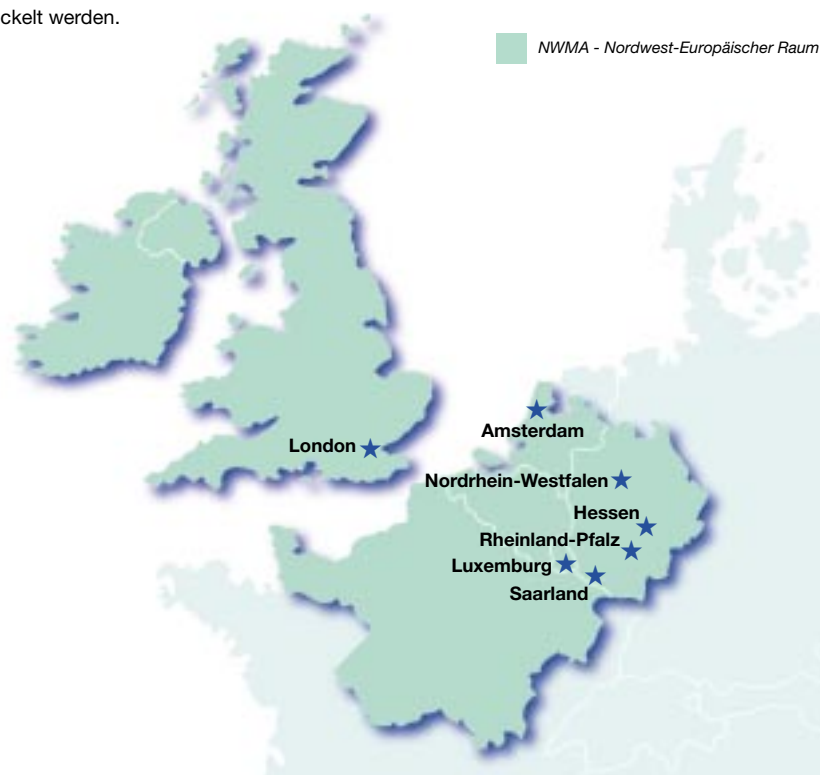
Zur praktischen Umsetzung dieser Perspektive ist es notwendig, „neue Wege“ in der Raumplanung zu beschreiten. Diese sollen anhand praktischer Planungsaufgaben im Rahmen von Pilotprojekten in den teilnehmenden Regionen entwickelt werden.



## Leitziele des Projektes sind

- ◆ die Gestalt der neuen StadtLandschaften besser zu begreifen und die ihrer Herausbildung zugrunde liegenden gesellschaftlichen und ökonomischen Prozesse vorurteilsfrei zu verstehen;
- ◆ die Entwicklungspotenziale neuer StadtLandschaften zu „entdecken“ und die sozialen und kulturellen Aspekte in eine sozialverträgliche Entwicklungsperspektive für unsere Stadtregionen zu integrieren ;
- ◆ diese Erkenntnisse zu nutzen zur Formulierung von planerisch-konzeptionellen Antworten (Instrumente und Planungsprozesse) auf die Fragestellungen, Aufgaben und Herausforderungen dieses neuen Typs der Stadtregion;
- ◆ der Transfer der Ergebnisse, einerseits als Beitrag zur Formulierung einer gemeinsamen Perspektive für die räumliche Entwicklung des nordwest-europäischen Raumes und andererseits in Form einer praxisorientierten Aufbereitung der Ergebnisse zur Hilfestellung für andere Stadtregionen bei der Bewältigung der neuen Aufgaben;
- ◆ den internationalen Austausch zwischen FachkollegInnen aus den beteiligten Regionen und Ländern zu fördern, fachliche und persönliche Netzwerke im internationalen Rahmen zu bilden und damit einen Beitrag zur europäischen Integration zu leisten.

## Partnerregionen



## Ein Leitbild für eine sozialverträgliche Entwicklung von neuen StadtLandschaften



Die Herausbildung und Gestaltung von neuen StadtLandschaften unterliegen komplexen, vielschichtigen Prozessen, bei denen soziale und ökonomische Prozesse (Globalisierung und Postindustrialisierung; Wandel der Lebenswelten und Lebensstile) mit räumlichen Veränderungen der stadt-regionalen Gestalt wechselseitig zusammen wirken. Daraus ergeben sich gleichermaßen Herausforderungen und Probleme wie Chancen und Gestaltungsmöglichkeiten.

Am Beispiel der Stadt Amsterdam kann aufgezeigt werden, dass die Tendenzen einer fortschreitenden räumlichen Fragmentierung und Expansion der Stadtregion zu einer wachsenden Bedeutung von öffentlichen und Freiräumen führen. Gleichzeitig kann eine quantitativ erhöhte Nachfrage nach Freizeitmöglichkeiten mit zugleich neuen Qualitätsanforderungen beobachtet werden. Zunehmende Individualisierung und fortschreitende Diversifizierung der Freizeitaktivitäten, denen auch immer häufiger außer Haus und innerhalb der Stadtregion nachgegangen wird, sind für die Raumplanung also wichtige Trends. Ihnen versucht die Planung mit einem wachsenden und qualitativ erneuerten Angebot gerecht zu werden. Die (gebaute) Stadt selbst, ihre Freizeitangebote, ihre kulturellen Stätten und ihre Verknüpfung mit einer abwechslungsreichen, „spannenden“ Landschaft sind dabei zentrale Elemente.

Um eine zukunftsfähige, aktiv gestaltende Entwicklung der neuen Stadtlandschaften zu ermöglichen, sind demzufolge nicht nur (isolierte) Lösungen für „klassische“ Fragen zur ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit zu suchen. Vielmehr steht die Einbeziehung der immer drängender werdenden Fragen nach sozialer Gerechtigkeit und sozialer Verträglichkeit, d.h. der sozialen Nachhaltigkeit, zunehmend im Mittelpunkt des Interesses, die, so eine gemeinsame Ausgangsthese der Partner in diesem Projekt, in der bisherigen Politik für unsere Stadtregionen zu wenig Aufmerksamkeit gefunden haben.

Die Orientierung der Planung für neue StadtLandschaften in diesem Sinne bedarf eines gemeinsamen Leitbildes für eine soziale Nachhaltigkeit. Die Entwicklung von universalen - materiellen - Kriterien und Kenngrößen erscheint dazu unter den beschriebenen Bedingungen und Prozessen als wenig aussichtsreich. Soziale Nachhaltigkeit kann demnach „nur“ prozesshaft und orientiert an einer Leitvorstellung zur Förderung der Entwicklung von „sozialem Kapital“ (im Sinne Bourdieus) verstanden werden. Auf dieser Basis können einige Prozess- und Qualitätsanforderungen sozialverträglicher Entwicklung und Gestaltung beispielhaft formuliert werden :

- ◆ Die (soziale) Zugänglichkeit und (physische) Erreichbarkeit von öffentlichen Räumen, in denen Menschen ihre vielfältigen Anliegen und Lebensstile zum Ausdruck bringen können, ist zu gewährleisten.
- ◆ Die Räume müssen dem zunehmenden Kommunikationsbedarf einer sich vernetzenden Stadtgesellschaft entsprechen und einen optimalen Austausch zwischen verschiedenen sozialen Netzwerken fördern.
- ◆ Räumliche Nutzungsvielfalt, Multifunktionalität, Qualität und Identität sowie auch die flexible Nutzbarkeit werden als wichtige planungsrelevante Faktoren identifiziert.
- ◆ Die stadtregionale Politik muss sich zusätzlich neuen Handlungsfeldern öffnen und durch Förderung der (sozialen) Teilhabe in der Zivilgesellschaft sowie die Ermöglichung intensiverer Formen der (politischen) Partizipation die Diversität der räumlichen Aneignungswünsche in einer zukünftigen Gesellschaft anerkennen und unterstützen.

Die Konkretisierung dieses Leitbildes für soziale Nachhaltigkeit wird für jede Region und für jede Aufgabenstellung immer wieder neu und maßgeschneidert erfolgen müssen. Daraus ergeben sich konkrete Herausforderungen und Gestaltungschancen in jeweils besonderen Handlungsfeldern.



Stadtlandschaft-Amsterdam



Ein pro-aktiver Umgang der Raumplanung mit den neuen StadtLandschaften, aufbauend auf den allgemeinen Anforderungen der Sozialverträglichkeit, erfordert gleichzeitig eine konzeptionelle, methodische und prozessuale Weiterentwicklung der raumplanerischen Ansätze. Neben thematischen Fragestellungen bezüglich Freizeit und Naherholung sind auch Fragen des Flächenmanagements und der Kooperation in der Planung anzugehen.



Innerstädtischer Bereich-Amsterdam

Neue Planungskonzepte:

### **Mobilisierung von Freizeit- und Naherholungspotenzialen**

Parallel zum Wandel und zur Ausdifferenzierung der Lebenswelten und Lebensstile der Stadt (-regions-) bevölkerung wachsen auch deren Anforderungen an die (Lebens-) Qualität der veränderten Landschaft. Auf sehr unterschiedliche Weise steht hier der Wunsch nach „Natur und Landschaft“, aber auch nach Kultur- und Freizeitangeboten im Vordergrund. Zugleich nimmt die Bedeutung der „weichen“ Standortfaktoren zu. Folglich müssen Regionen sich nicht mehr nur als Wirtschaftsstandorte, sondern auch als attraktive „Lebensräume“ bewähren.

Planerisch-konzeptionelle Antworten auf diese Anforderungen versuchen insbesondere, gut erreichbare, möglichst wohnumfeldnahe - oder gar ins Quartier integrierte - „Freiräume“ zu entwickeln. Diese bieten nicht nur eine ökologisch intakte Umwelt, sondern eine multifunktionale Verknüpfung von Siedlungsfunktionen und Freiraumfunktionen, von ökonomischen, ökologischen, kulturellen und freizeitbezogenen Nutzungen. Ansatzpunkte für die Entwicklung neuer Gestaltqualitäten von StadtLandschaften und die Mobilisierung ihrer Potenziale bieten folgende in allen unseren Regionen aktuelle Planungsaufgaben:

- ◆ Für Industriebrachen und Rohstoffabbaugebiete müssen/können Folgenutzungen konzipiert werden.
- ◆ Landwirtschaftsflächen, Wälder und Flussauen werden als Entwicklungspotenziale in den Stadtregionen „neu“ entdeckt.
- ◆ Der urbane Freiraum wird zum Schlüsselfaktor einer qualitativen Modernisierung; Erweiterung, Qualitätssteigerung und Vernetzung von Freiraum wird eine zentrale Aufgabe.
- ◆ Das Natur- und Kulturerbe der Region dient als regionales Potenzial zur Verbesserung der Erholungs- und Freizeitangebote sowie zur Imagebildung.
- ◆ Freizeitverkehre sollen umwelt- und sozialverträglich organisiert werden.

Im Sinne der Sozialverträglichkeit sind der Aspekt der sozialen und verkehrlichen Erreichbarkeit der „Freiraum“-Angebote sowie eine auf Nutzungsvielfalt, Gestaltqualität und zunehmende Handlungsmöglichkeiten der Bevölkerung abzielende Entwicklung der StadtLandschaften von zentraler Bedeutung. Beiträge zu dieser konzeptionellen Perspektive liefern insbesondere vier praxisorientierte Pilotprojekte. Ausgangspunkt aller Pilotprojekte sind regionale Strategien zur integrierten Entwicklung der StadtLandschaften, die sich an dem als „Markenzeichen“ verwendeten Regionalpark-Konzept ausrichten.

Neue Planungsmethoden :

### sozialverträgliches Flächenmanagement

Die Inwertsetzung der Potenziale der neuen Stadtlandschaften erfordert die Gewinnung und Sicherung von geeigneten Flächen. Dazu wird Flächenmanagement betrieben. Zur Bewältigung der jeweiligen Zielsetzung stehen den Trägern eine Reihe von Instrumenten zur Verfügung. Das Instrumentarium wird heute in der Regel sektoral eingesetzt, sei es im Rahmen des kommunalen Bodenmanagements für die Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen, zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft oder bei sonstigen Fachplanungen wie der Flurbereinigung. Ökonomische und ökologische Aspekte stehen dabei im Vordergrund. Soziale und kulturelle Gesichtspunkte werden im Regelfall vernachlässigt, der Nachhaltigkeitsgedanke damit nicht konsequent umgesetzt.

Das Flächenmanagement stellt kein starres System dar, sondern zeichnet sich durch eine fließende Anwendung des zur Verfügung stehenden Instrumentariums aus. Im Rahmen einer Pilotstudie wird untersucht, wie ein nachhaltiges Flächenmanagement zur effizienten, sozialgerechten und zeitnahen Bereitstellung von Flächen beitragen kann und welche Handlungsansätze und Methoden Eingang in ein nachhaltiges Flächenmanagementsystem finden sollten. Hierzu werden Chancen und Möglichkeiten aufgezeigt, z.B. Eignung von Trägerschaftsmodellen für das Flächenmanagement oder Möglichkeiten zur Finanzierung bzw. Mobilisierung von Flächen.

Ergebnis des Pilotprojekts ist ein Leitfaden, der zur zielgerichteten Anwendung eines nachhaltigen sozialverträglichen Flächenmanagements beiträgt und Aussagen trifft, inwieweit die entwickelten Ansätze auf Regionen innerhalb des NWMA-Gebietes übertragbar sind.



Neue Planungsverfahren :

### Kooperative Planung

Eine Entwicklungsplanung für neue Stadtlandschaften und eine Mobilisierung ihrer Potenziale erfordern eine Veränderung der Planungspraxis auch auf prozessualer Ebene. Diese zielt auf den Bedeutungszuwachs einer breiten Palette von Planungsverfahren und Verfahrenselementen, die mit dem Stichwort „kooperative Planung“ belegt werden sollen. Die Bedeutung einseitiger, hoheitlicher, staatlicher Planung und Steuerung („government“) nimmt dabei ab zugunsten der Anwendung informaler, kooperativer Prozesse und multilateraler Verhandlungssysteme („governance“). Die folgenden Faktoren spielen dabei eine besondere Rolle :

- ◆ Die Vergrößerung der funktionalen Verflechtungsräume im Rahmen der Prozesse der Herausbildung der neuen Stadtlandschaften macht die interkommunale Kooperation auf stadtreionaler Ebene unverzichtbar.
- ◆ Die gleichzeitig ablaufenden Prozesse der Globalisierung, Regionalisierung und Lokalisierung führen zu einem Bedeutungszuwachs der regionalen Ebene und innerhalb Europas zu einer zunehmenden Verwirklichung grenzüberschreitender Regionen.
- ◆ Es entsteht ein steigender Kooperationsbedarf sowohl in horizontaler wie auch vertikaler Richtung, staatliche Akteure ebenso einbeziehend wie nicht-staatliche Akteure aus dem privaten und dem so genannten Dritten Sektor.
- ◆ Die Einbeziehung von (allen) betroffenen und interessierten (organisierten) Interessen in informalen, verhandlungsorientierten Konsensprozessen findet eine zunehmende Verbreitung und Anerkennung.
- ◆ Die Pluralisierung und Fragmentierung der stadtreionalen Gesellschaft erfordert aktivierende Formen der Partizipation der nicht organisierten Öffentlichkeit.
- ◆ Schlussendlich verlangt die Neuorientierung am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung eine partizipative Legitimierung von Planungsentscheidungen.

Von daher sind kooperative Planungsprozesse ein dritter Themenschwerpunkt im Projekt. In fünf Pilotprojekten werden für konkrete Planungsaufgaben aktuelle Prozesse der strategischen Planung wie der Projektentwicklung mit Hilfe kooperativer Ansätze praxisorientiert behandelt.

## Partnerregion London

(Government Office for London, Groundwork in London)



### Die Integration von strategischen Freiflächen in die neue Raumentwicklungsplanung in London

Im Juni 2000 führte die englische Regierung die Dezentralisierung weiter, indem sie in London eine Regionalverwaltung auf strategischer Ebene einführte. Eine der Hauptaufgaben des neu gewählten Bürgermeisters ist die Erstellung einer Raumentwicklungsstrategie auf der Grundlage des "Greater London Authority Act" von 1999 sowie der Prinzipien der Nachhaltigkeit gemäß dem Europäischen Raumordnungskonzept. Zur Förderung der Lebensqualität kommt dabei den Grünflächen eine übergeordnete Bedeutung zu.

Die Vernetzung von Grün- und Freiflächen zwischen innerstädtischen Lagen und den Randbereichen von London stellt eine der wesentlichen Qualitäten Londons dar. Die unterschiedlich geprägten und zugänglichen Freiflächen bilden einen wichtigen Kontrast zur ausgedehnten urbanen Struktur von London. Innerhalb des Londoner Ballungsraumes besteht eine hierarchische Gliederung dieser Freiflächen, deren Sozial- und Umweltfunktionen je nach Lage und Größe variieren. In diesem Kontext wurden auch die folgenden Pilotstudien - Burgess Park und Lee Valley Park - ausgewählt.

Trotz seiner Ausdehnung (54 Hektar) und seiner wichtigen Position am Südrand des städtebaulichen Erneuerungsgebietes von „London South Central“ ist der Burgess Park außerhalb seiner unmittelbaren Umgebung wenig bekannt und wird, relativ betrachtet, zu wenig genutzt. Die Erneuerungsinitiative für diesen subregionalen Bereich im unmittelbaren Einzugsgebiet von Zentral-London gewährt die einmalige strategische Möglichkeit, diese innerstädtische Freifläche einem größeren Einzugsbereich zugänglich zu machen.

Im Rahmen des Pilotprojektes werden der örtliche Status und die relativ geringe Nutzung des Parks im Verhältnis zu seiner zentralen Lage untersucht. Dies erfolgt auch im Zusammenhang mit dem geplanten Bau einer strategisch wichtigen Nord-Süd-Strassenbahntrasse, welche den Park durchschneiden soll. Die neue Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr ist mit der Landschaftsplanung und der Erholungsfunktion des Parkes abzuwägen.



Burgess Park

Nach Sir Patrick Abercrombie's Zukunftsvision für den Lee Valley Park sollten die fragmentierten Freiflächen im Osten von London zu einem großen regionalen Schutzgebiet entwickelt und über eine Grünachse durch Ost-London bis hin zur Themse verbunden werden. Aufgrund der strategischen Bedeutung dieses Grünzuges für ganz London wurde in den 60er Jahren die „Lee Valley Park Authority“ ins Leben gerufen, welche mittels staatlicher Zuschüsse und eines festen Beitrages aller 33 Londoner Bezirke finanziert wird. Die 4000 Hektar des Parks umfassen Flüsse, Trinkwasserreservoir, Naturschutzgebiete, industrielles Brachland, Marschland, Flussaue und auch Freizeiteinrichtungen. Die Regelungen des "Green Belt"-Gesetzes schützen das Gebiet vor weiterer Zersiedelung.

Ziel der Pilotstudie ist es, anhand von drei Fallbeispielen (Flussaue von Tottenham, Kanalschleuse von Stonebridge, stillgelegte Trinkwasser-Filterbecken von Essex) zu untersuchen, wie kooperative Planungsverfahren auf strategischer Ebene bei der Zielformulierung effektiver sein können, und wie die örtliche Bevölkerung sinnvoller im Rahmen von lokalen Partnerschaften an der Projektumsetzung beteiligt werden kann.



Lee Valley



Lee Valley

Partnerregion Rhein-Ruhr  
(Emschergenossenschaft)



**Stadtlandschaft Emscher 2020 -  
der Umbau des Emscher Systems**

Das 865 km<sup>2</sup> große Emschergebiet von Dortmund bis Duisburg war ein flaches Bruchland mit geringem Gefälle des Emscher-Flusses, der durch viele Mühlenwehre gestaut wurde. Aufgrund der Bergsenkungen wurden ehemals natürliche Gewässer ab 1906 kanalartig ausgebaut, die Sohlen mit Betonschalen ausgekleidet und, wo erforderlich, wurden Deiche angelegt. Die Emscher, in deren Umfeld etwa 2,4 Millionen Menschen leben, ist heute rund 83 km lang.

Nach dem weitgehendem Rückzug des Bergbaus hat die Emschergenossenschaft mit dem Umbau des Emscher-Systems begonnen. Die Umgestaltung der Wasserläufe zu naturnahen Leitstrukturen in der Stadtlandschaft des Emscherraumes ist in diesem Zusammenhang ein wichtiges Ziel, welches sich auch mit dem Bestreben der Regierung des Landes Nordrhein-Westfalen zur ökologischen Erneuerung der Region deckt.

Als ein Mittel dazu hatte die Landesregierung 1988 die Ausrichtung einer über 10 Jahre laufenden Internationalen Bauausstellung Emscher Park (IBA) beschlossen, die dem Strukturwandel neue und weiterführende Impulse geben sollte. Neben dem Leitprojekt "Ökologische Verbesserung des Emscher-Systems" sollten die Grundlagen für die Entwicklung des Emscher Landschaftsparks geschaffen werden. In diesem Rahmen hat der Umbau der Emscher eine zentrale Bedeutung.

In einem ersten gemeinsamen Schritt der kooperativen Gestaltung des Prozesses zum Umbau der Emscher auf regionaler Ebene werden bis zum Sommer dieses Jahres die vom Umbau betroffenen 10 Kommunen und 2 Kreise über die denkbaren Umgestaltungsalternativen diskutieren. Im dann anschließenden Prozess wird die Kooperation auf alle Planungsbeteiligten ausgeweitet, um zu einem regionalen Konsens der Umgestaltung zu kommen. Die Erfahrungen und Inhalte dieses Ansatzes werden im Rahmen der Pilotstudie verarbeitet.



*Der Tetraeder in Bottrop: eine Landmarke auf einer früheren Kohlenhalde*



*Die kanalisierte Emscher als Erbe der Industrielandschaft*



*Die ehemalige Kokerei Zollverein  
in Essen - ein kulturelles Ereignis*

## Partnerregion Bergisches Städtedreieck

(Regionalbüro)



### Die Wupper und ihre Nebenläufe - ein Leitprojekt der REGIONALE 2006

Das Bergische Land mit seinen frühindustriell gewachsenen Städten, mit seiner durch die Wupper und ihre Nebenläufe modellierten Landschaft, seiner dramatischen Topographie mit Höhenrücken und bewaldeten Hängen ist eine der ältesten Industrieregionen auf dem Kontinent. Heute leben 670.000 Menschen im "Bergischen Städtedreieck", welches die Städte Remscheid, Solingen und Wuppertal umfasst.

Im Jahre 2006 soll die REGIONALE in dieser Region ausgerichtet werden. Gegenstand der REGIONALE ist die gemeinschaftliche Vorbereitung, Realisierung und Präsentation von Projekten, Ereignissen und Initiativen, die in der Region in einem konzeptionellen Zusammenhang entwickelt werden, um das regionale Profil zu schärfen. Eines der Leitthemen ist "Die Wupper und ihre Nebenläufe". Das Element Wasser und insbesondere die wirtschaftliche, kulturelle, stadtgestalterische und ökologische Bedeutung der Wupper werden so zu einem regionalen Thema. Dies erfolgt konkret beispielsweise durch die Entwicklung der Wupper mit ihren Uferbereichen zu einer auch in der Innenstadt benutzbaren und attraktiven Flusslandschaft.

Starke regionale Akteure, wie das Regionalbüro des "Bergischen Städtedreiecks", die REGIONALE 2006-Agentur oder auch der Wupperverband, sollen künftig, unter Einbeziehung weiterer Akteure, gemeinsam einen kooperativen Prozess gestalten, um das Potenzial der Wupper und ihrer Nebenläufe zur Stärkung einer ganzen Region zu nutzen.

Im Rahmen der Pilotstudie soll die aktuelle Phase der Initiierung dieser Kooperation für das Leitprojekt begleitet und ausgewertet werden. Von besonderem Interesse sind dabei die Verknüpfung der neuen kooperativen Initiative mit den bereits etablierten Formen und Institutionen der regionalen Kooperation sowie die längerfristigen Entwicklungsmöglichkeiten der Kooperation.



Die Wupper und die Schwebbahn - Elemente für eine attraktive Stadtlandschaft

## Partnerregion Rhein-Main

(Planungsverband Frankfurt Region RheinMain)



### Route der Industriekultur in der Region Rhein-Main

Das Image der Region Frankfurt/Rhein-Main ist stark durch ihre wirtschaftlichen Funktionen geprägt. Mit dem Wachstum des Ballungsraumes ist eine polyzentrische Siedlungsstruktur entstanden mit einem Gemisch unterschiedlicher Stadtfunktionen, die als „neue StadtLandschaft“ beschrieben werden kann. Deren Freiräume werden gesichert, und durch den Regionalpark Rhein-Main gestaltet; zugleich werden neue Angebote für Freizeit und Erholung geschaffen. Der Regionalpark ist ein langfristiges Projekt des Planungsverbandes und besteht aus einem Band aus parkartigen Wegen, Grünanlagen und attraktiven Plätzen, welches die regionalen Grünzüge untereinander verbindet.

Als ein Teil des Regionalparks soll die Route der Industriekultur in der Region Rhein-Main entstehen. Das industrielle Erbe hat bislang im Bewusstsein der Region kaum eine Rolle gespielt, obwohl die Region auch eine interessante Industriegeschichte aufzuweisen hat und einige Unternehmen von Weltgeltung beherbergt. Das industrielle Erbe der Region setzt sich aus einer Anzahl kleinerer, gleichwohl interessanter Objekte zusammen, die für sich genommen jedoch nicht ausreichen, die Bedeutung der Industrialisierung für die Entwicklung der Region Frankfurt/Rhein-Main erlebbar zu machen. Erst im Verbund untereinander läßt sich dieser Aspekt anschaulich vermitteln.

In der Pilotstudie werden die Zeugnisse der Industriekultur entlang des Mains und des Rheins durch bessere Erschließung und mit gestalterischen Mitteln zu einer Route zusammengefasst. Die Objekte, seien es Bauten der industriellen Produktion und der dazugehörigen Infrastruktur oder technische Denkmäler und Kunstwerke, werden erhalten oder aufgewertet, neu gestaltet und (um-)genutzt für soziale oder kulturelle Zwecke.



Stillgelegtes Kraftwerk der Opelwerke

Innerhalb des Interreg IIC-Projektes zeigt die Pilotstudie demnächst Wege auf, um auch die industrie-historischen Potenziale einer Region zur Ergänzung der Naherholungsinfrastruktur sowie zur Verbesserung des regionalen Images zu nutzen.



Neue Route der Industriekultur am Main

## Partnerregion Luxemburg (Innenministerium Luxemburg)



### Der Süden Luxemburgs – eine Industrieregion im Wandel

Das Untersuchungsgebiet in Luxemburg – die Südregion – befindet sich in der südwestlichen Ecke des Landes, unmittelbar an der Grenze zu Frankreich und Belgien. Auf einer Gesamtfläche von 200 km<sup>2</sup> wohnen und leben hier 127.000 Einwohner. Im räumlichen Gefüge Luxemburgs stellt die polyzentrisch strukturierte Südregion ein wichtiges urbanes Gegengewicht zur wirtschaftlich dominierenden Agglomeration um die Stadt Luxemburg dar.

Die Entwicklung und das heutige Erscheinungsbild der Südregion sind durch den Aufbau und die Umstrukturierung der Stahlindustrie geprägt. Räumlich betrachtet äußert sich dies in einem Verflechtungsmuster, welches sowohl stark urbanisierte als auch ländlich geprägte Gebiete und insbesondere ehemals oder heute noch genutzte Industrieareale und Ablagerungsflächen beinhaltet. Hinzu kommen die ökologisch wertvollen ehemaligen Erzabbaugebiete, welche auch für die Naherholung eine überragende Bedeutung haben.

Zur Zeit stehen in der Südregion, ohne die Erzabbaugebiete, 650 Hektar Industriebrachen für eine Neunutzung zur Verfügung. Der Konversionsprozess soll, da eine regionale Verwaltungsebene nicht existiert, in einen regionalen Entwicklungsprozess eingebunden werden, der zur Zeit aufgebaut wird. Strategische Zielsetzungen sind die Herstellung einer ausgeglicheneren räumlichen Struktur auf nationaler Ebene, eine Umorientierung der regionalen Flächennutzung sowie die soziale, ökonomische und ökologische Aufwertung der Region.

Im Rahmen dieser Pilotregion werden zwei Fragestellungen schwerpunktmäßig untersucht. Zum einen soll über die Entwicklung einer räumlichen Vision zur Vernetzung der regionalen Naherholungspotenziale aufgezeigt werden, wie in einem großräumigeren Ansatz die Lebensqualität und das Image der Region verbessert werden können. Parallel dazu werden Wege zur Konkretisierung und Optimierung der Regionalentwicklung und ihrer Verknüpfung mit der Wiedernutzung der Industriebrachen aus Sicht kooperativer Planungsverfahren untersucht.



Belval – West, stillgelegtes Stahlwerk in Süd Luxemburg

## Partnerregion Amsterdam (Universität van Amsterdam)



### Das Midden-Delfland – eine ländliche Kulturlandschaft als agglomerationsnahes Erholungsgebiet



Freizeitnutzung in der Kulturlandschaft

Das Midden-Delfland, eine offene, landwirtschaftlich genutzte Landschaft von etwa 6665 Hektar, befindet sich im Südwesten der niederländischen Randstad, umgeben von den Städten Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Rotterdam und Delft. Im Laufe der Zeit wurde das Midden-Delfland zunehmend mit einer Verschlechterung der Rahmenbedingungen für den Landbau (Absinken der Polder) sowie einem hohen Flächenbedarf für Wohnungsbau und Naherholung konfrontiert.

Aus diesem Grunde wurde bereits in den siebziger Jahren ein Gesetz verabschiedet mit den Zielsetzungen, die Verbauung der Landschaft zu stoppen, die Bedingungen für die Landwirtschaft in der Region zu verbessern und gleichzeitig die Schaffung von Freizeiteinrichtungen zu ermöglichen. Dabei sollte der Charakter und die Identität der Landschaft bewahrt werden.

In den vergangenen Jahren haben die beteiligten Verwaltungsorgane und die Reconstructiecommissie auf der Grundlage des Programmes „Reconstructie Midden-Delfland“ begonnen, die Landschaftsentwicklung gemäß den Bedürfnissen der Landwirtschaft, aber auch der Stadtbevölkerung zu gestalten. Die spezifischen Potenziale des Gebietes, wie zum Beispiel Denkmäler und archäologische Funde aus der Eisen- und Römerzeit sowie dem Mittelalter, werden im Rahmen von Radwanderwegen und Wanderwegen für die Naherholung in Wert gesetzt. Zusätzlich zu den Aktivitäten auf dem Land sind die wassergebundenen Aktivitäten (Segeln, Surfen, Angeln ...) von großer Bedeutung. Eine spezielle Organisation (Recreatieschap Midden-Delfland) ist für das Management der meisten Freizeitangebote verantwortlich.

Die Pilotstudie soll im Raum „Midden-Delfland“ darlegen, wie in einer agglomerationsnahen Landschaft der steigende Naherholungsbedarf im Einklang mit anderen, ehemals dominierenden Nutzungen und auf Basis der bestehenden Potenziale bewältigt werden kann.

## Partnerregion Saarland

### **Regionalpark Saar : StadtLandschaften von morgen – Wege zu einer nachhaltigen Entwicklung im Verdichtungsraum Saar**



*Weltkulturerbe Völklinger Hütte*

Der Verdichtungsraum Saar trägt bis heute die Merkmale einer Alt-Industrieregion und Bergbau-Folgelandschaft. Frühe Industrialisierung, Bergbau und Verstädterung im Umfeld der Montanstandorte hinterließen eine zerrissene Kulturlandschaft, die im angrenzenden lothringischen Kohlerevier ihre

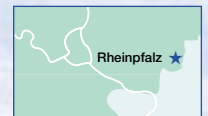
Fortsetzung findet. Heute sucht das Saarland nach einer neuen Identität und Rolle im Wettbewerb und Zusammenspiel der Regionen.

Die Restrukturierung der Bergbau- und Industrie-Altstandorte steht noch am Anfang. Sollen hier neue Standortqualitäten für das Saarland entstehen, erfordert dies Folgenutzungen auf hohem Niveau, auch in Bezug auf ihre architektonischen Qualitäten. Der Strukturwandel betrifft jedoch nicht nur Einzelstandorte, sondern große Teile der Stadtlandschaft. Die Rekultivierung dieser Bergbau-Folgelandschaften wird nicht mehr nur unter dem Gesichtspunkt einer Wiederaufforstung oder Begrünung gesehen, sondern als Ansatzpunkt für eine neue Identität und Innovation verstanden. Herausragende Zeugnisse der Industriekultur, wie das Weltkulturerbe Völklinger Hütte, spielen eine Vorreiterrolle. Die Neudefinition dieser Relikte muss in den Kontext der umgebenden Landschaft gestellt werden, deren charakteristisches Merkmal die von Südwesten nach Nordosten querende Waldachse ist. Sie bildet einen scharfen Kontrast zu den Siedlungsagglomerationen. Die Umsetzung der naturnahen Waldwirtschaft auf über 30% der Fläche in der Stadtregion wird deren Gesicht ebenso verändern wie der Umstrukturierungsprozess der Landwirtschaft in den Randbereichen des Verdichtungsraumes.

Ziel muss es sein, diesen Wandel zu nutzen, um die kohärente und nachhaltige Entwicklung einer Stadtlandschaft mit hoher Lebensqualität zu erreichen. Der Regionalpark Saar als Initiative des Ministeriums für Umwelt des Saarlandes soll mit einem Gesamtkonzept Impulse zur Entwicklung der landschaftlichen Qualitäten im Verdichtungsraum setzen und eine Plattform bieten, um lokale Projekte und Initiativen einzubinden. Im Rahmen des Interreg-Pilotprojekts soll in einem ersten Schritt versucht werden, Erholung und Freizeit als wesentlichen Aspekten für die Lebens- (bzw. Standort-) qualität der Stadtregion mehr Gewicht zu verleihen. Es sollen Wege gefunden werden, Erholungs- und Freizeitnutzungen im Rahmen der Umstrukturierungen in Bergbau, Wald- und Landwirtschaft in weitaus stärkerem Maße als bisher zu integrieren. Leitprojekte sollen konkrete Beiträge liefern zur Umsetzung des Regionalpark-Konzeptes, das Entwicklungsschwerpunkte setzt.

Auf dieser Grundlage muss eine Diskussion über neue Leitbilder für die Stadtlandschaft an der Saar initiiert werden. Der Regionalpark soll – zumal die regionale Planungsebene im Saarland fehlt – eine Kooperationsplattform für die regionalen und lokalen Akteure anbieten. Das Pilotprojekt soll dazu – aufbauend auf bestehenden, auch grenzüberschreitenden Kooperationen im saarländisch-lothringischen Grenzraum und der Euroregion SaarLorLux – Optionen zur Ausgestaltung der regionalen Kooperation erarbeiten.

## Partnerregion Rheinlandpfalz (Planungsgemeinschaft Rheinlandpfalz)



### **Flächenmanagement aus sozialer Sicht**

Als Pilotprojekt wurde der linksrheinische Bereich des Regionalen Landschaftsparks Rhein-Neckar- Pfalz, die sogenannte „Grüne Brücke“ im Rhein-Neckar Dreieck ausgewählt. Der Regionale Landschaftspark stellt eine überörtliche und Bundesländer übergreifende Aktion zur nachhaltigen Entwicklung dieses Siedlungs- und Landschaftsraumes dar.

Das Pilotprojekt zielt auf eine regional abgestimmte Vorgehensweise bei der Freiflächensicherung und -entwicklung ab. Zu diesem Zweck wird im Rahmen einer Bestandsanalyse geklärt, ob und in welcher Form die relevanten Entscheidungs- und Maßnahmenträger (z.B. Kommunen, Fachbehörden) Managementaufgaben zur Sicherung von ökologischen Ausgleichs- und Erholungsflächen sowie zur Entwicklung von Einzelprojekten wahrnehmen. Ferner wird geprüft, wie sich sektorale Ansätze zur Etablierung eines regional übergreifenden Modellvorhabens bündeln lassen und welche Chancen einem organisierten regionalen Flächen-Managementsystem eingeräumt werden.

Die Erfahrungen und Anregungen aus dieser Pilotstudie finden im Rahmen des InterregIIC-Projektes Eingang in einen Leitfadens für ein sozialverträgliches Flächenmanagementsystem.



*Regionaler Radweg zwischen Ludwigshafen/Rhein und Bad Dürkheim*

# Partner, Adressen, Kontakte

## Hessen



Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr  
und Landesentwicklung

Martin Orth  
(Lead - Partner)

Hessisches Ministerium für  
Wirtschaft, Verkehr und  
Landesentwicklung

Tel: +49-611-815 2916  
m.orth@wirtschaft.hessen.de

FEH

Volker Kliemt  
(Projektkoordinator)  
Dr. Kerstin Jaensch

Forschungs- und  
Entwicklungsgesellschaft  
Hessen mbH (FEH)

Tel: +49-611-774 339 / 334  
volker.kliemt@feh-hessen.de  
kerstin.jaensch@feh-hessen.de



Planungsverband Frankfurt  
Region RheinMain

Dr. Peter Sturm  
Dr. Wolfgang Pannitschka  
Reinhard Henke

Planungsverband Frankfurt  
Region RheinMain

Tel: +49-69-2577 1560 / 1610 / 1611  
peter.sturm@pvfrm.de  
wolfgang.pannitschka@pvfrm.de  
reinhard.henke@pvfrm.de

## Nordrhein-Westfalen



Staatskanzlei des Landes  
Nordrhein-Westfalen

Wolfgang Schneider

Staatskanzlei NRW

Tel.: +49-211-837 1615  
wolfgang.schneider@stk.nrw.de



Rainer Kestermann  
Bettina Knolle

Institut für Landes-  
und Stadtentwicklungsforschung  
des Landes NRW (ILS)

Tel: +49-231-90 51 233 / 218  
rainer.kestermann@ils.nrw.de  
bettina.knolle@ils.nrw.de



BERGISCHES  
STÄDT-  
DREIECK  
REIMSCHIED  
SCHÜNSSEN  
WUPPERTAL

Dr. Hans-Peter Neumeyer

grünplan –  
büro für landschaftsplanung

Tel.: +49-231-52 90 21  
gruenplan.do@t-online.de

Roland Schneider

Bergisches Städtedreieck  
Regionalbüro

Tel: +49-202 - 563 59 46  
roland.schneider@gb0.wuppertal.de

## Rheinland-Pfalz



Hans-Egon Baasch

Ministerium des Inneren  
und für Sport

Tel.: +49-6131-162 785  
Hans-Egon.Baasch@ISM.rlp.de

Dr. Claus Peinemann

Planungsgemeinschaft Rheinpfalz

Tel: +49-621-107 08 28  
peinemann@region-rhein-neckar-dreieck.de

## Saarland



Brigitte Jülch

Ministerium für Umwelt und  
Landesplanung

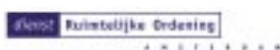
Tel: +49-681-5014604  
b.juelch@umwelt.saarland.de

Andrea Hartz

AGL - Saarland

Tel: +49-681-61766  
andreaartz@agl-online.com

## Amsterdam



Dr. Jos Gadet  
P.J.Rijnaarts

Municipality of Amsterdam  
Physical Planning Department/  
Ruimtelijke Ordening

Tel: +31-20-552 78 61 / 78 62  
gdt@dro.amsterdam.nl  
rns@dro.amsterdam.nl



UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM

Drs. Enrico van Dijk

Universiteit van Amsterdam  
Amsterdam Study Centre for the  
Metropolitan Environment

Tel: +31-20-525 4008  
enrico@frw.uva.nl

## Luxemburg

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Philippe Peters

Ministère de l'Intérieur -  
Direction de l'Aménagement  
du Territoire et de l'Urbanisme

Tel: +35-2-478 6924  
philippe.peters@mat.etat.lu

## London



GOVERNMENT OFFICE  
FOR LONDON

Detlef H. Golletz  
Tony Thompson

Government Office for London  
Strategic Planning Section

Tel: +44-20-7217 3349  
dgolletz.gol@go-regions.gsi.gov.uk  
tthompson.gol@go-regions.gsi.gov.uk



Clive Fox  
Jayne Engle-Warnick

Groundwork  
Regional Office for London and  
the South East

Tel: +44-20-7922 1230  
cfox@groundwork.org.uk  
jengle-warnick@groundwork.org.uk

Internet : [www.new-urban-landscapes.org](http://www.new-urban-landscapes.org)



Das Projekt "Neue Wege sozialverträglicher Entwicklung von StadtLandschaften" wird im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative Interreg IIc von der Europäischen Union kofinanziert.



