



# Der Emscher Landschaftspark

Vom Schutzraum zum Motor des Wandels und der Klimaanpassung

Der Emscher Landschaftspark ist im klassischen Sinne genauso wenig ein Park wie das Ruhrgebiet eine Metropole. In ihm drückt sich aber eine ganz eigene „Ruhrbanität“ aus, in der sich Stadt und Land permanent und polyzentral durchdringen. <br> Von Dr. Arnold Voss (Office for the Art of Planning)

## Zuerst: Ein Schutzraum für Mensch und Natur als planerische Gegenwehr

Der ELP ist einerseits der größte Stadtpark der Welt und andererseits nicht mehr und nicht weniger als der Ausdruck des ganz besonders gewalttätigen Verhältnisses von Natur und Technik in einer Industrieregion, die von Anfang an unter dem Druck globalisierter Märkte stand. Die besondere technologische und stoffliche Basis aus Kohlebergbau und Stahlproduktion verlangte nämlich auch einen ebenso rigorosen Umgang mit den vielen Menschen, die zu ihrem Zweck aus ganz Europa zusammengeholt wurden.

Es war eine durch die Rigorosität der Industrialisierung selbst gebotene und zugleich planerisch vorausschauende, gemeindeübergreifende Gegenwehr in Form eines Schutzraums für Mensch und Natur, die den Grundstein des heutigen Emscher Landschaftsparks legte. Ihren landschaftlichen Kern bildeten vier Nord-Süd-Grünzüge im Generalsiedlungsplan von Robert Schmidt, dem ersten Chef des Siedlungsverbandes Ruhrkohlebezirk (SVR). Ohne sie wäre der heute ELP nicht machbar gewesen.

## Dann: Der „blaue Himmel über der Ruhr“ als Zwischenstation des regionalen Bewusstseinswandels

Dass diese Freiräume nicht gänzlich unter dem permanenten Siedlungsdruck einer immer weiter wachsenden Industrieregion verschwunden sind, ist einem historischen Bewusstseinswandel zu verdanken, der zwar erst viele Jahre später aber aus derselben, durch die pure Not gebotenen Abwehrhaltung entstand: der Kampf der Revierbevölkerung gegen die Luftverschmutzung. Was in den 1950er Jahren noch ein fast aussichtsloser Kampf gegen eine übermächtige regionale und nationale Industrielobby war, führte über die auch das Ruhrgebiet erreichende Umweltbewegung der 1970er Jahre zu einer schrittweisen Neubewertung der noch verbliebenen Naturräume.

Es war die mittlerweile berühmt gewordene Forderung Willy Brandts nach dem „Blauen Himmel über der Ruhr“, die in den Zeiten des erneut unhinterfragten und weltmarktbedingten Wachstums des Montankomplexes nach dem Ende des zweiten Weltkrieges zwar nicht die Flächen- und Freiraumfrage stellte, sie aber über die Kritik an einer menschen- und umweltfeindlichen Technik im Bewusstsein hielt. Damit war auch im Ruhrgebiet der Boden für das große kommende Umweltthema bereitet: die Lebensqualität der Menschen jenseits von auskömmlicher Arbeit und effektiver regionaler Produktivität.

## **Die Grenzen des Flächenverbrauchs werden sichtbar und die Ansiedlungshoffnungen sinken**

Aber erst durch die massiven regionalräumlichen Auswirkungen der sich mit Beginn der 1960er Jahre rapide verändernden Weltmarktbedingungen im Kohle- und Stahlbereich konnten aus der Frage nach einem besseren Leben und einer besser geschützten Umwelt wieder eine nach der landschaftlichen Gestalt der Stadtregion werden. Der noch verbliebene und mittlerweile hoch fragmentierte Freiraum, der bislang nicht mehr und nicht weniger als der grüne Flächenrahmen des permanenten Strukturwandels, sprich seine immer geringer werdende Restgröße war, bekam nun die Chance, auf Basis eines ökologisch veränderten Bewusstseins selbst zu seinem Gegenstand zu werden.

Aber auch hier stand der Abwehrkampf am Anfang der neuen Entwicklung. Dieses Mal wurde er vom damaligen NRW-Städtebau-Minister Christoph Zöpel eingeleitet, der gegen das bei den kommunal Verantwortlichen immer noch herrschenden Wachstumsdenken den Stopp des weiteren Flächenverbrauchs ausrief. Ein Ruf, der nicht nur zur harschen öffentlichen Kritik, sondern, da alle Beteiligten führende Mitglieder in der SPD waren, sogar zu innerparteilichen und innerregionalen Konflikten führte.

## Bedarf eines neuen Landschaftsverständnisses

Erst die zunehmend schwindenden Hoffnungen der Politiker vor Ort, auf den Brachen des sektoralen Strukturwandels erneut flächen- und arbeitsplatzmäßig großvolumige industrielle Neuansiedlungen zu realisieren, ließ den Widerstand sinken. Damit war endlich die regionalpolitische Chance gegeben, die mit Robert Schmidt begonnene defensive und reaktive Landschaftsrettung in eine offensive und proaktive Landschaftsgestaltung zu verwandeln und diese selbst zum integrativen Teil des regionalen Strukturwandels zu machen.

Dazu war auch ein neues Landschafts- und Stadtverständnis vonnöten, das berücksichtigt, dass sich im Ruhrgebiet Naturlandschaft immer mehr mit dem gebauten Raum und seinen technischen Infrastruktur vermischt hatte, ja zum Teil von ihnen völlig durchdrungen und überlagert war. Dies fand zum einen mit dem Begriff des Industriegewaldes und der Industrienatur sowie zum zweiten im Begriff der Zwischenstadt Berücksichtigung. Beide wurden dann später zur besonderen Kulturlandschaft Ruhr zusammengefügt und so der Tatsache Rechnung getragen, dass das Ruhrgebiet als stadtländliches Ganzes auf Grund seiner speziellen Technik-Geschichte ein fast komplett künstliches Landschaftsartefakt darstellt. Neue Stadtländlichkeitsvisionen für den Emscher Raum Dies galt und gilt in besonderer Weise für den Emscher Raum, in dem zusätzlich ein kompletter Fluss samt zulaufender Bäche im Rahmen der frühen Industrialisierung zur offenen Kloake umgebaut, respektive kanalisiert worden war. So kamen bei der im nördlichen Ruhrgebiet stattfindenden Internationalen Bauausstellung IBA Emscher Park (1989 – 1999) zwei für den Strukturwandel entscheidende stadträumliche Umgestaltungs-Visionen zusammen: Ein neuer Ost-West-Grünzug als Ergänzung zu den Schmidtschen Nord-Süd-Spangen und die Renaturierung des in gleicher Richtung verlaufenden Emscher Flusssystemes. Beide Visionen entsprachen dem sich parallel verändernden Verständnis vom Strukturwandel, bzw. seiner neuen theoretischen Fundierung, die mittlerweile zwischen den sogenannten weichen und harten Standortfaktoren unterschied und damit stadtländliche und stadtoökologische Rahmenbedingungen für mindestens genauso wichtig erachtete wie z.B. Verkehrserschließung, Arbeitskräfte- und Flächenpotential. IBA Emscher Park und die Entstehung neuer Strukturwandelkonzepte Mit dem IBA- Eröffnungs-Memorandum von 1989 wurde dann auch die räumliche Ausdehnung und Flächenstruktur des Emscher Landschaftsparks vorläufig festgelegt, wobei den Verantwortlichen spätestens zur Halbzeit der IBA klar war, dass es sich für die weitere Zukunft dabei um ein inhaltlich flexibles und räumlich dehnbares Landschaftskonstrukt handelt, dessen Gestaltung, Pflege und Vervollständigung letztlich demokratische Sache der ganzen Region und ihre Kommunen sein musste und sollte.

Damit waren für diesen Teil des räumlichen Strukturwandels von Anfang an zwei regionale Organisationen in der Pflicht, die selber ein Teil der industriellen Geschichte des Ruhrgebietes sind: der schon erwähnte Siedlungsverband Ruhrkohlebezirk, der mittlerweile Kommunalverband Ruhr hieß, und die Emscher Genossenschaft. Während die IBA, 10 Jahre lang geleitet von Karl Ganser, während dieser Zeit aus der Natur der Sache heraus den regionalen Strukturwandel medial dominierte, hatten die Emscher Genossenschaft und der RVR für die dazugehörige und darüber hinausreichende Kontinuität des Wandels zu sorgen. Heute: der Umbau des Emscher Systems und ein neues regionales Verhältnis zum Wasser Das galt vor allem für den Umbau des sogenannten blauen Rückgrats des ELP, dem Emscher System, der erst im Jahre 2020 abgeschlossen sein wird und für den vom Anfang bis zum Jahre 2016 ein weiterer regionaler Vordenker verantwortlich war: der langjährige Vorstandsvorsitzende der Emscher-Genossenschaft Jochen Stemplewski. Während die IBA für ein neues Verhältnis der Region zu ihrer Industriellen Vergangenheit und zu ihrer besonderen Stadtländlichkeit sorgte, hat die Emscher Genossenschaft für ein neues regionales Bewusstsein für Wasser und den Klimawandel gesorgt. Dabei stand die IBA, trotz höchstem internationalen Lob, auf Grund ihrer Event- und Leuchtturmkultur immer wieder in der regionalen und überregionalen Fachkritik während weder der für sie räumlich rahmengebende Landschaftspark noch der Umbau des Emscher Systems bis heute ernsthaft oder dauerhaft hinterfragt werden. Bei beiden mag das auch daran liegen, dass sie trotz ihrer Bedeutung für den Strukturwandel bis heute nicht im alltäglichen Bewusstsein eines Großteils der Bewohner angekommen sind.

Beim Umbau des Emscher Systems könnte ein Grund für die geringen Bekanntheit darin liegen, dass die Renaturierung des für die Bevölkerung am meisten sichtbaren Hauptlaufes erst abgeschlossen werden kann, wenn das unterirdische Röhrensystem fertiggestellt und dort das Schmutzwasser konzentriert ist. Beim ELP ist es gerade seine Durchdringung mit der sonstigen Stadtländlichkeit, die ihn, obwohl von vielen benutzt, als eigenständigen Raum nur schwer wahrnehmbar macht. Es ist sozusagen seine Allgegenwärtigkeit, die ihn zugleich unsichtbar macht, weil es an großen, geschlossenen und so stadträumlich markanten Wald- und Grünflächen mangelt. Eine neue Art der regionalen Infrastruktur Dabei ist das „Neue

Emschertal“ zusammen mit seinen schon renaturierten und noch zu renaturierenden Flussräumen zu einer neuen Art der regionalen Infrastruktur geworden, weil mittlerweile seine stadtoökologische Funktion nicht mehr als unproduktives räumliches Beiwerk sondern als überlebensnotwendige „Green Infrastructure“ gewertet wird. Dazu war ein weiterer gesamteuropäischer Bewusstseinswandel nötig, der erst nach der IBA eintrat, der aber schon im Masterplan ELP 2010 und im damit geprägten Begriff des „produktiven Parks“ aufscheint: Die weltweite Diskussion des fortgeschrittenen Klimawandels und seiner Bedeutung für die regionale Zukunftsentwicklung. Verantwortlich für die diesbezügliche regionale Debatte war neben der Emschergenossenschaft auch der Kommunalverband Ruhr, und dort besonders Michael Schwarze-Rodrian. Er hatte dort schon die IBA systematisch begleitet und den Landschaftspark darüber hinaus unter seine fachlichen und organisatorischen Fittiche genommen. Zugleich war er durch seine sonstigen Tätigkeiten soweit mit den Problemen der regionalen Wirtschaftsförderung und des regionalen Strukturwandels vertraut, dass er den Emscher Park auf diese neue Stufe zu heben in der Lage war. Der Regionalpark als grünes Flächen- und Verbindungsnetzwerk Der ELP als Grüne Infrastruktur bedeutet nämlich sowohl in der Praxis als auch in der Theorie des Strukturwandels, ihn nicht nur von einem weichen in einen harten Standortfaktor (rück) zu verwandeln, sondern damit auch die für die regionale Zukunft so wichtige Gesamtvision von der regionalen Versöhnung der Ökologie mit der Ökonomie ein wichtiges Stück weiter voranzutreiben. Unter stadtoökologischen Gesichtspunkten ist dabei genau das, was den ELP so wenig sichtbar macht, besonders wichtig: sein integrativer Netzwerkcharakter, der ihn nicht nur zum Regionalpark, sondern vor allem zu einem regionalökologischen Verbindungssystem macht.

War der ELP zu Karl Gansers Zeiten, neben seiner räumlichen Rahmensetzung, vor allem Standortgeber für bauliche Leuchttürme, so besteht seine Zukunft, schon beispielhaft angedeutet durch den Begriff der Route der Industriekultur, in dem was in der angelsächsischen Welt der Stadtoökologie „Greenway“ genannt wird. Wege, die vor allem durch durchgrünte Räume führen, die ausschließlich von Fahrzeugen benutzt werden dürfen, die vorrangig durch menschliche Kraft betrieben werden. Das Fahrrad und der ELP: eine ideale Verbindung Das hatte auch schon die IBA Emscher Park erkannt, als sie ehemalige harte Standortfaktoren der Industriegesellschaft, wie z.B. die Güterzugstrecken, prototypisch zu Radwegen umbauen ließ. Zu ihrem weiteren Ausbau kommt in naher Zukunft ein komplettes Netz von renaturierten Bach- und Flussläufen der Neuen Emscher im Neuen Emscher Tal, so dass man aus stadtoökologischer Sicht mit Fug und Recht von einem sich ideal ergänzenden grün-blauen und regionsübergreifenden Rückgrat des ELP reden kann.

Dazu gehört aber nicht nur ein neuer Ausbaustandard der alten und neuen Greenways, sondern ihre komplette und barrierefrei Einbindung in das restliche städtische Fahrradwegenetz, sowie schnelle Anschlüsse an den regionalen ÖPNV. Dabei spielt auch der vom KVR und seinem Planungschef angestrebte Ost-West-Radschnellweg eine hervorgehobene Rolle, der nicht nur den ELP in dieser Ausrichtung in der ganzen Länge räumlich begleitet, sondern auch seine Nord-Süd-Grünzüge immer wieder kreuzt und somit selbst einen überlokalen Zugang zu ihm darstellt. Ein neues stadtoökologisches Verkehrs-Raster für die Region Er ist, was den ökologischen Strukturwandel der Region betrifft, von weitaus größerer Bedeutung als der Umbau der A 42 zur sogenannten Parkautobahn, erst recht, wenn er um einen parallel verlaufenden Radschnellweg/Greenway entlang des Rhein-Herne-Kanals, bzw. zwischen ihm und dem Emscher-Hauptfluss ergänzt würde. So könnte das regionale Autobahnraaster stufenweise durch ein Fahrrad-Schnellverkehrsraster ergänzt werden. Zusammen mit dem Netz der Greenways des ELPs und ihrer Anbindung an die lokalen Fahrradwegenetze des urban verdichteten Bereichs des Ruhrgebietes könnte so eines der wichtigsten und zugleich bis heute nicht ernsthaft angegangen Probleme des regionalen Strukturwandels auf ökologische Weise gelöst werden: die immer noch geringe Bereitschaft der Ruhrgebietsbevölkerung, auch im Alltags- und Berufsverkehr auf das Fahrrad umzusteigen. Fahrradtechnologie als entscheidende regionale Zukunftstechnologie Dabei spielt für diese besonders disperse und bandstadtartige Stadtregion eine weitere technische Mobilitätsinnovation eine ganz besondere Rolle: Das E-Bike, bzw. das elektrisch unterstützte Pedelec. Erst durch diese, sich seit einigen Jahren immer weiter verbreitende und zunehmend ausgefeilte, Fahrradtechnologie kann der bislang bevorzugte Fahrradnutzungsradius zwischen 5-15 Kilometern ohne besondere Fitnessbemühungen bis ins hohe Alter auf 50-60 Kilometer erweitert werden.

Nicht nur, dass damit eine Fahrradtour auf dem zukünftigen Bike-High-Way z.B. zwischen Dortmund und Duisburg unterhalb der in Metropolräumen zumutbaren einen Mobilitäts-Stunde verbleibt. Käme im Ruhrgebiet auch noch ein systematisch verbesserter und organisatorisch sowie räumlich integrierter ÖPNV hinzu, der sinnvollerweise vom Regionalverband, bzw. von einer einzigen regionalen Verkehrsgesellschaft gesteuert wird, so kann endlich auch die Vision einer Metropole neuer Art realisiert werden. Eine Stadtregion, in der polyzentrale Dispersion und ökologische Mobilität nicht mehr einander

ausschließen, sondern sich mittels eines Stadtparks neuer Art und seiner Greenways zu einer neuen Vision von ökologischer Urbanität verdichten: Zur Ökometropole Ruhr. Klimawandel, ELP und regionale Verkehrswende. Es wird höchste Zeit, dass sich die Metropole Ruhr dieser Dimension des ELPs annimmt, weil ohne eine Einschränkung des regionalen Autoverkehrs die anvisierten regionalen und nationalen Klimaziele nicht erreicht werden können. Die Verbindung zwischen der weiteren ökologischen Qualifizierung der besonderen Stadt- und Kulturlandschaft des Ruhrgebietes mit einer endlich konsequent anzugehenden regionalen Verkehrswende muss die nächste Entwicklungsepoche dieser Stadtregion bestimmen. Wobei es nicht nur um die Veränderung der Infrastruktur sondern auch um den entsprechenden Wandel der Verkehrskultur gehen sollte.

Die von der Kulturhauptstadt 2010 geprägte – wenn auch überstrapazierte -Formel „Wandel durch Kultur- Kultur durch Wandel“ geht dabei eine unmittelbare Verbindung mit der grünen Infrastruktur der Region ein und macht den ELP zu einem Experimentierfeld für neue Mobilität, die ohne eine Strukturveränderung der alten und fossil befeuerten nicht gelingen kann. Zwingende Voraussetzung für diesen Wandel ist, ähnlich wie beim Jahrhundert-Projekt des Umbaus des Emschersystems, dass die Bevölkerung der Region systematisch, sinnlich erfahrbar und interaktiv daran beteiligt wird.

*Autor: Dr. Arnold Voss*



Emscher Landschaftspark/Logo ©RVR

## Regionalpark

Der Begriff des Regionalparks ist im Kern eine raumstrategische Erweiterung des klassischen Parkbegriffs, mit der man die Freiraumsituation großer städtischer Ballungsräume und das neue ökologische und klimatische Gewicht ihrer Landschaftspotentiale für die zukünftige städtische Entwicklung zu erfassen sucht. Dabei ist vor allem ihr Netzwerkcharakter und die damit gegebene regionalökologische und regionalgestalterische Dimension von Bedeutung, die zusammen mit ihren lokal angebunden klassischen Parkelementen eine besondere Nutzungs- und Zugangsvielfalt bieten. Zugleich erfordern sie ein wesentlich komplexeres Parkmanagement, das überkommunal organisiert werden muss, ohne die lokalen Identifikationsbezüge der Anwohner zu vernachlässigen. Der ELP gilt aus Sicht der Fachwelt dabei als einer der am weitesten fortgeschrittenen Regionalparks weltweit und zugleich, ähnlich der IBA-Emscherpark selbst, als weltweit beachtetes Vorbild. Ihm wird auch für den Strukturwandel eine besondere Katalysatorenrolle zugestanden. Regionalpark auf Wikipedia



Logo ©Kularuhr

## Kulturlandschaft Ruhr

Die Kulturlandschaft Ruhr ist der begriffliche Versuch, die spezielle, der Industriegeschichte des Ruhrgebiets geschuldete Durchdringung von Stadt und Land zu beschreiben und steht so in engem Zusammenhang zum Begriff der Ruhrbanität. Auch diesbezüglich hat sich ein interdisziplinäres Forschungsvorhaben namens KuLaRuhr aufgemacht, die Chancen und Instrumente eines nachhaltigen Landmanagements im Ballungsraum Ruhrgebiet zu untersuchen. Im Fokus standen dabei die Weiterentwicklung der urbanen Kulturlandschaft, die Perspektiven der urbanen Landwirtschaft, die Optionen für ein regionales Parkmanagement und die Relevanz interkommunaler Zusammenarbeit. Wasserwirtschaftliche, energetische, ökologische, ökotoxikologische, klimatische und soziologische Untersuchungen zu einzelnen Fallbeispielen im Emscher Landschaftspark rundeten die interdisziplinären Arbeiten ab. KuLaRuhr [www.youtube.com](http://www.youtube.com)



Pendlerströme © SER

## Ruhrbanität

Mit diesem, von Frau Professor Christa Reicher von der TU-Dortmund geprägten Begriff, wird der Versuch unternommen, eine spezifische Urbanität des Ruhrgebiets städtebaulich zu fassen und zu definieren. Ausgangspunkt ist die besondere städtebauliche Dispersion und Desintegration dieser Agglomeration ohne ein überragendes Zentrum, in der nichtsdestotrotz städtisch verdichtetes und kulturell vielfältiges Leben stattfindet. Dabei nennt sie folgende dafür wesentliche „ruhrbane“ Eigenschaften und Begabungen: Polyzentralität, Fragmentierung, Brennpunkte, Pluralität, Heterogenität, Soziales Mosaik, Infrastruktur, Innere Ränder, Siedlungskultur. In dem zusammen mit Klaus R. Kunzmann und Jan Polívka herausgegebenen und preisgekrönten Buch „Schichten einer Region: Kartenstücke zur räumlichen Struktur des Ruhrgebietes“ sind die diesbezüglichen Untersuchungsergebnisse ausführlich dokumentiert und bebildert. Dirk E. Haas von der in Duisburg angesiedelten gemeinnützigen Forschungsgruppe Legenda spricht in diesem Zusammenhang ergänzend vom „Gemengelageurbanismus“ des Ruhrgebiets, den es allerdings auch in anderen Stadtregionen gibt. [www.staedtebauleitplanung.de](http://www.staedtebauleitplanung.de) [legendista.wordpress.com](http://legendista.wordpress.com)



Greenway © Gordon Joly, Flickr

## Greenway

Dieser Begriff stammt aus der angelsächsischen Planungsliteratur und setzt sich mit dem stadtlandschaftlichen Phänomen grüner Reisträume auseinander, die sowohl zu urban dicht besiedelten als auch zur naturräumlichen Umgebung von Siedlungsräumen bzw. zu flächendeckend zersiedelten Regionen gehören können. Ihr grüner Netzwerkcharakter, der zugleich naturnahe Wegebeziehungen (Trails) ermöglicht oder sogar zur Voraussetzung hat, macht sie erst zu sogenannten Greenways bzw. eröffnet ihre systematische Herstellung durch stadtplanerische und wegebauliche Maßnahmen. Dazu gehören in den USA, aber auch in Europa, mittlerweile auch sogenannte Grüne Routen, die als Fahrradwege nicht nur regionalen sondern auch überregionalen Charakter und Bedeutung haben. Auf regionaler Ebene bilden sie in ihrer partiellen und streckenweisen Ausweitung und ihrem Anschluss an größere geschlossene Freiräume eine stadtökologische Gesamtstruktur die über ein ganz eigenes Landschaftspotential verfügt. Hier besteht dann auch die Verbindung zum Begriff des Regionalparks und zu dem der Green Infrastructure bzw. der Grünen Infrastruktur. Greenway auf Wikipedia Grüne Route auf Wikipedia



Hinweisschild © RVR

## Die Route der Industriekultur

Die „Route der Industriekultur“ ist ein regionales Tourismus-Projekt in der Trägerschaft des RVR. Sie ist ein besonders anschauliches Beispiel für die Bewahrung und Neubespaltung bedeutender Industriedenkmäler sowie deren touristischer Erschließung. Und sie bietet im wahrsten Sinne des Wortes „erfahrbare“ Geschichte. Auf einem ca. 400 km langen ausgeschilderten Straßenkurs führt sie die Besucher zu den Highlights und verborgenen Schätzen der Industriekultur an Emscher und Lippe, Rhein und Ruhr. Sie erschließt das einzigartige industriekulturelle Erbe der Metropole Ruhr und ermöglicht einen spannenden Streifzug durch 150 Jahre Industriegeschichte. [www.route-industriekultur.ruhr](http://www.route-industriekultur.ruhr)

## Verfügbare Artikel der Kategorie

- Der Emscher Landschaftspark
- Der Emscher Landschaftspark (SR)