

Progressive Strategien
für die Wirtschaftsmetropole
von morgen



(R)UHRZEIT **ZUKUNFT**

Ergebnisse der Konferenz vom
18. November 2019 in Bochum

FRIEDRICH
EBERT 
STIFTUNG
Landesbüro NRW

Impressum

Herausgeber
Friedrich-Ebert-Stiftung
Landesbüro NRW
Godesberger Allee 149
53175 Bonn

Erscheinungsjahr
2020

Verantwortlich
Petra Wilke
Henrike Allendorf

Gestaltungskonzept & Design
Petra Böhner / www.petrabaehner.de

Druck
Druckerei Brandt GmbH

Bildnachweis
Fotos: FES / Ulrike Reinker 2019, iStock

ISBN: 978-3-96250-521-9

Inhalt



- 04 **Petra Wilke, Henrike Allendorf**
Vorwort
- 06 **Christian Tribowski**
Zentrale Ergebnisse der Konferenz
- 12 **Carina Gödecke**
Eröffnungsrede zur Konferenz
- 16 **Johan Simons**
Ruhrvision: Horizonte erweitern
- 20 **Prof. Dr. Achim Truger**
**Makroökonomische und finanzpolitische Voraussetzungen
progressiver Wirtschaftsstrategien für das Ruhrgebiet**
- 24 **Anja Weber**
**Digitalisierung, Klimawandel, Mobilitätswende:
Wie muss sich das Ruhrgebiet aufstellen?**
- 28 **Prof. Dr. Uli Paetzel**
Eine Infrastrukturgenossenschaft für das Revier
- 34 **Ulrike Sommer**
Po(t)enziale heben: Bildungsmetropole Ruhr
- 40 **Ingo Kollosche**
Mobilitätswende im Ruhrgebiet
- 44 **Michael Zyweck**
Vernetzte neue Mobilität im Ruhrgebiet
- 46 **Michaela Evans**
**Arbeit im digitalen Zeitalter:
Neue Berufsfelder an der Ruhr**
- 52 **Enno Fuchs**
**(New) Work in Progress:
Die Zukunft gehört den Beschäftigten!**
- 56 **Michael Hübner**
Mit Mut das Ruhrgebiet von morgen gestalten!



Bildung

Mobilität

Zukunft der Arbeit

Vorwort

Das Ruhrgebiet ist eine der zentralen Wirtschaftsmetropolen in Deutschland und hat in den vergangenen Jahrzehnten eine enorme Wandlungsfähigkeit bewiesen. In vielerlei Hinsicht ist die Region ein Paradebeispiel für gelungenen Strukturwandel. Trotzdem steht das Ruhrgebiet auch heute noch – oder besser gesagt, mal wieder - vor enormen wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen.

Digitalisierung und Dekarbonisierung heißen die revolutionären Umbrüche, die sich derzeit in Gesellschaft und Wirtschaft vollziehen. Auch im Ruhrgebiet müssen sie bewältigt werden. Vor dem Hintergrund, dass soziale Ungleichheit und Armut hier weiter hoch, die Infrastruktur an vielen Stellen marode und Kommunen wegen hoher Schulden finanziell oft handlungsunfähig sind, steht die Region bei dieser Bewältigung vor besonderen Herausforderungen.

Die politisch komplexe Administration einer Region, die eine Koordinierung mit vielen Kommunen, verschiedenen Bezirksregierungen und Landschaftsverbänden erfordert, kommt noch hinzu.

Der Handlungsdruck ist groß.

Damit das Ruhrgebiet den wirtschaftlichen Anschluss nicht verpasst, müssen grundlegende Erneuerungen jetzt gelingen und entsprechende Voraussetzungen hierfür geschaffen werden. Aus diesem Grund lud das Landesbüro NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung am 18. November 2019 zu der eintägigen Konferenz „(R)Uhrzeit Zukunft: Progressive Strategien für die Wirtschaftsmetropole von morgen“ ins Jahrhunderthaus in Bochum ein.

Im Zentrum der Debatte um eine progressive, gemeinwohlorientierte Wirtschaftsstrategie für das Ruhrgebiet standen drei Kernaspekte, an denen sich die Zukunftsfähigkeit der Region messen lassen muss:

Mobilität, Bildung und die Zukunft der Arbeit.

Diesem Dreisatz entsprechend lauten die Leitfragen unserer Konferenz:

- Wie können die **Möglichkeiten der Digitalisierung** für eine zukunftsfähige Infrastruktur sowie eine sozial- und klimagerechte Mobilitätswende genutzt werden?
- Wie können die **Potenziale der Bildungs- und Wissenschaftsregion** mit ihrer Vielzahl an Hochschulen zu einer gelingenden Integration und sozialem Aufstieg beitragen?
- Welche Berufe und Berufsfelder sind **Innovationstreiber für den erneuten Strukturwandel** und welche Förderung benötigen sie? Wie kann die Zukunft der Arbeit im Ruhrgebiet zu sozialem Ausgleich und besseren Arbeitsbedingungen für alle beitragen?

Durch praxisnahe Debatten mit Akteur_innen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik wurden auf der Konferenz konkrete Rahmenbedingungen, Handlungsperspektiven und Synergien zwischen den unterschiedlichen Teilaspekten einer progressiven Wirtschaftsstrategie für die Region formuliert.

Zwei Dinge wurden dabei schnell klar:

Eine zukunftsfähige Wirtschaftsstrategie verlangt nach Investitionen. Und die polyzentrische Region Ruhrgebiet kann nur durch eine gemeinsame Perspektive und koordinierte Planung und Steuerung erfolgreich sein.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre.

Petra Wilke

Leiterin Landesbüro NRW, Friedrich-Ebert-Stiftung

Henrike Allendorf

Referentin Landesbüro NRW, Friedrich-Ebert-Stiftung

Zentrale Ergebnisse der Konferenz:

Investitionen stärken, Vernetzung fördern!

Von Christian Tribowski

Mit der ersten Kohlekrise im Jahr 1957 begann im Ruhrgebiet ein zunächst schleichender, doch später radikaler Strukturwandel, der bis heute anhält. Zwar wurde in einigen Problemfeldern bereits viel erreicht. Doch das Revier zeichnet sich immer noch durch eine hohe Arbeitslosigkeit und ein niedriges Wirtschaftswachstum aus.

Gleichzeitig muss die Region Megatrends wie den Klimawandel und die Digitalisierung zukunftsweisend bewältigen. Und das alles geschieht dabei unter ungünstigen Bedingungen: einer **sozialen Spaltung** zwischen einem wohlhabenden Süden und einem deutlich benachteiligten Norden des Reviers, einer **maroden Infrastruktur** und **hochverschuldeten Kommunen**. Was muss also in einer solch angespannten Lage getan werden, um das Ruhrgebiet auf einen wirtschaftlich nachhaltigen Wachstumspfad zu bringen und die aktuellen Herausforderungen zu meistern?

Zu dieser Frage organisierte das Landesbüro NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung die „(R)Uhrzeit Zukunft“-Konferenz in Bochum. Auf ihr kamen Expert_innen aus unterschiedlichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereichen zusammen, um über eine progressive Strategie für die Wirtschaftsmetropole von morgen zu diskutieren. Dabei zeigte sich eines schnell: Es herrscht weitgehende Einigkeit darüber, dass sowohl die öffentlichen Investitionen als auch die interkommunale Vernetzung und Kooperation Kern einer jeden Strategie sein müssen.

Öffentliche Investitionen ermöglichen

Der Zusammenbruch der Montanindustrie belastet die Kommunen im Revier nach wie vor in zweierlei Hinsicht: Einerseits gingen Gewerbesteuererinnahmen und andererseits sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze verloren. Dadurch sanken die öffentlichen Einnahmen, während die Sozialausgaben stiegen.

»Verlust an staatlicher Handlungsfähigkeit«

Nach Prof. Dr. Achim Truger, Mitglied des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, folgten hieraus „permanente Ausgabenkürzungen sowie Personalabbau in den öffentlichen Verwaltungen.“ Die Konsequenz dessen sei ein erheblicher **„Verlust an staatlicher Handlungsfähigkeit“** – denn Investitionen in Infrastrukturen und öffentliche Güter und Dienstleistungen blieben aus.

Für Anja Weber, Vorsitzende des DGB in NRW, muss deshalb heute mit der **Entschuldung der Kommunen** an der Ruhr begonnen werden. „Eine Vorbedingung für jede Entwicklungsstrategie für das Ruhrgebiet ist die Lösung des massiven Schuldenproblems, um den Kommunen ihre Handlungsfähigkeit zurückzugeben.“

Prof. Dr. Truger schlug daher **mehrere bundes- und landespolitische Maßnahmen** vor, um den finanziellen Spielraum der Ruhrgebietskommunen zu erhöhen. Erstens müssten Bund und Länder alle Möglichkeiten im Rahmen der Schuldenbremse voll ausnutzen, um die kommunalen Haushalte zu entlasten. Zweitens sei eine „langfristig angelegte öffentliche Investitionsoffensive“ in den Bereichen Infrastruktur sowie Bildung und Forschung notwendig. Drittens müssten die Altschulden durch einen Fonds übernommen werden. Auch ein besserer Lastenausgleich zwischen Ländern und Kommunen sei wichtig. Und viertens müssten gleichwertige Lebensverhältnisse über eine regionale Innovations- und Industriepolitik gestärkt werden.

Ein weiterer Vorschlag kam von Prof. Dr. Uli Paetzel, Vorstandsvorsitzender der Emschergenossenschaft und des Lippeverbandes: Für ihn löst eine **interkommunale Genossenschaft für Infrastruktur** zentrale finanzielle Probleme der Städte im Revier. Alle Ruhrgebietskommunen könnten Mitglieder in der Genossenschaft werden.



Daraus ergeben sich nämlich besonders zwei Vorteile:

- Schaffung einer langfristigen Finanzierung, indem Kommunen finanzielle Mittel regelmäßig verpflichtend auf die Organisation übertragen.
- Entlastung kommunaler Budgets, indem die Genossenschaft die Eigenanteile bei geförderten Projekten übernimmt.

Die Kommunen erhielten durch die Infrastrukturgenossenschaft, so Prof. Dr. Paetzel, trotz geringer eigener finanzieller Möglichkeiten deutlichen Handlungsspielraum zurück.

Strategiefähigkeit des Reviers herstellen

Nach wie vor handelt es sich beim Ruhrgebiet um eine Region, die aus 53 einzelnen Kommunen mit eigenen Verwaltungen, Infrastrukturen und Bürgermeister_innen besteht. Die Konsequenz hieraus ist, dass das Ruhrgebiet ein **enormes Koordinationsproblem** zu lösen hat. Denn jede Kommune hat zunächst eigene Ideen und Interessen hinsichtlich seiner zukünftigen Entwicklung

und der des Reviers. Gleichzeitig teilen die meisten Kommunen eine ähnliche montanindustrielle Vergangenheit. Besonders in den kreisfreien Städten des zentralen Ruhrgebiets fließen die Siedlungsgebiete zudem ineinander. Dadurch erstrecken sich Problemlagen und Herausforderungen oft über Stadtgrenzen hinweg. Volkswirtschaftliche und soziale Entwicklungen müssen deshalb interkommunal koordiniert und Lösungen regional gesucht werden.

Bisher bestand allerdings kein durchsetzungsfähiges Gremium, um diese Koordinationsaufgabe in der Region zu übernehmen. Stattdessen durchziehen die drei Regierungsbezirke Arnsberg, Münster und Düsseldorf das Revier. Das Koordinationsproblem verschärft sich hierdurch noch einmal, denn die wesentliche Aufgabe der Regierungsbezirke liegt in der Regionalentwicklung.

Interkommunale Organisationen

Karola Geiß-Netthöfel, Regionaldirektorin des Regionalverbands Ruhr, wies darauf hin, dass mit dem Gesetz über den Regionalverband Ruhr in der Fassung von 2019 weitreichende Kompetenzerweiterungen festgeschrieben wurden.

Pflichtaufgaben des RVR seien die **regionale Wirtschaftsförderung** und **das regionale Standortmarketing**. Zudem könne der Verband für seine Mitgliedskommunen viele freiwillige Aufgaben im Bereich des Klimaschutzes, des Betriebs von Freizeitanlagen und der Verkehrsentwicklung übernehmen. Hinzu komme, dass im Jahr 2020 die Bürger_innen des Ruhrgebiets die RVR-Verbandsversammlung, das „Ruhrparlament“, direkt wählen könnten. Der Verband erhalte dadurch eine politische Legitimation, was eine Koordination im Revier ermögliche.

Auch die **Business Metropole Ruhr** wurde als gutes Beispiel für transkommunale Koordination genannt. Im Bereich des Flächenmarketings habe die BMR etwa das Mandat, kommunale Flächen zu entwickeln und zu vertreiben. Dadurch sei ein Flächenmanagement über Stadtgrenzen hinweg möglich.

»„Kirchturmmentalität“ im Revier muss überwunden werden«

Deutlich wurde in der Diskussion, dass eine „Kirchturmmentalität“ im Revier überwunden werden muss – und dass inter- und transkommunale Steuerungsstrukturen notwendig sind. In vier Themenfeldern zeigte sich dabei ein besonderer öffentlicher Investitions- und Kooperationsbedarf: Mobilität, Bildung, Wirtschaftsförderung und die Zukunft der Arbeit an der Ruhr.

Mobilität

Aufgrund seiner hohen Siedlungsdichte zeichnet sich das Ruhrgebiet auch als **Pendlerregion** aus. Viele Menschen bewegen sich tagtäglich über Stadtgrenzen hinweg. Zwar bietet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ein Forum für

den Austausch; geht es aber um vernetzte Mobilität, dann bearbeitet jede Kommune diese für sich selbst. Das führte in der Vergangenheit zur parallelen und isolierten Planung von Systemen. Die Folgen hieraus sind Doppelstrukturen, fehlende Passungen (zum Beispiel Spurbreiten von U-Bahnen) und nicht geschlossene Mobilitätsketten. Dabei sei es in einer Metropolregion wie dem Ruhrgebiet essentiell, Mobilität integriert zu planen, um soziale, ökologische und ökonomische Kosten möglichst gering zu halten. Das Ziel müsse heute ein an den Lebensumständen der Bewohner_innen orientierter **„Modal Split“** (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) sein. Auch die Mobilitätsgerechtigkeit sei damit verbunden. Gesellschaftliche Partizipation hängt von den Zugängen zu Mobilität ab, wie Ingo Kollosche vom IZT Berlin betonte.

Daraus folgen zwei Anforderungen an die Mobilitätswende: die **Finanzierbarkeit** und die **soziale Gestaltung**. Als wichtigste Maßnahme sah Michael Zyweck vom VRR, den Anteil von ÖPNV und Rad-/Fußverkehr zu erhöhen, da PKW und LKW heute bereits das Ruhrgebiet erheblich belasten. Ein Modal Split in Richtung mehr ÖPNV ließe sich aber nur durch interkommunale Zusammenarbeit erreichen. Er folgerte in seinem Vortrag: „Es ist daher wichtig, dass die Mobilitätsverantwortlichen der Region in einen intensiveren Dialog mit kommunaler Politik und Verwaltung zu den Mobilitätsherausforderungen und Chancen treten.“ Als mögliches Forum für diesen Dialog sah er das Zukunftsnetz Mobilität NRW an, das in Gelsenkirchen eine Koordinationsstelle unterhält.

Bildung

Der Bildungsbereich gehört ebenfalls zu den Sektoren, die zwar wirtschaftlich hochgradig relevant sind, aber unterfinanziert und nicht inter- und transkommunal koordiniert werden. Zwei Bereiche thematisierten die Expert_innen dabei in ihren Vorträgen besonders: **Bildungsgerechtigkeit** und die Bedeutung von **Vernetzung im Bildungsreich**.

Ulrike Sommer von der Bildungsinitiative RuhrFutur stellte die **gespaltene Bildungslandschaft im Ruhrgebiet** dar.

»Kooperationsstrukturen, die über kommunale Grenzen hinausgehen«

Im nördlichen Ruhrgebiet zeige sich eine sehr starke soziale Segregation in den Schulen. Häufig hätten Kinder und Jugendliche hier Schwierigkeiten, eine geschlossene Bildungsbiographie zu entwickeln. Der Übergang in den Arbeitsmarkt sei zu oft gefährdet. Sie schlussfolgerte daher: Die Kommunen müssten ihre Arbeit intensivieren und sich mit freien Bildungsträgern vernetzen. Deshalb sollten hier **mehr Ressourcen** hineinfließen, deren Einsatz durch ein **Bildungsmonitoring** effizient gesteuert werden müsste. Gleichzeitig sah sie die interkommunale Zusammenarbeit als notwendig an, denn die regionale Bildungsmobilität sei im Ruhrgebiet besonders hoch. Nur mit „Kooperationsstrukturen, die über kommunale Grenzen hinausgehen“, sowie mit einem regionalen Bildungsmonitoring sei es möglich, Bildungsübergänge zwischen den Kommunen zu gewährleisten. Aktuell arbeiten der Regionalverband Ruhr und die RuhrFutur daran, solche Strukturen aufzubauen.

Im Hochschulbereich sprach sich Frau Prof. Dr. Havenith ebenfalls für stärkere Kooperationen zwischen den Standorten im Revier aus. Mit vier Universitäten und einer Vielzahl an Hochschulen verfügt das Ruhrgebiet über **eine der dichtesten akademischen Landschaften Europas**. Diese räumliche Nähe müsse als Kooperations- und Innovationsmotor genutzt werden. Dadurch schaffe es das Revier, sich gegen Wissenschaftsmetropolen wie Paris, München, Berlin oder London zu behaupten.

Hinzu käme der **Wissenstransfer aus der Forschung in die Wirtschaft**. Auch hier seien Kooperationen mit Unternehmen wichtig. Besonders in der Chemie, dem Forschungsfeld von Frau Prof. Dr. Havenith, hätte das Ruhrgebiet einiges zu bieten. Gleichzeitig müssten Ausgründungen aus den Hochschulen möglich sein. Auch hier verlange es nach einer regionalen Ausrichtung.

Als Beispiel nannte Prof. Havenith das **Forschungscluster RESOLV**, in dem die Ruhr-Universität Bochum federführend mit der TU Dortmund, der Universität Duisburg-Essen und vier außeruniversitären Forschungsinstituten in der Region kooperiert. Im Rahmen des Clusters bestehe der „Start-4Chem“-Inkubator, der es Student_innen ermögliche, in der Region ein Unternehmen zu gründen.



Wirtschaft

Ein weiteres zentrales Feld, auf dem sich die Städte koordinieren und eine gemeinsame Strategie entwickeln müssen, sei die Wirtschaft. Rasmus Beck, Geschäftsführer der Business Metropole Ruhr, stellte hier mehrere Handlungsfelder heraus. Erstens müsse eine **integrierte Infrastrukturförderung** stattfinden. Diese beginne bei der **Verkehrsplanung** und gehe bis zum **koordinierten Ausbau des Breitbandnetzes**. Beides seien heute wesentliche Vorteile im Wettbewerb der Wirtschaftsregionen.

Zweitens hätten sich die Gewerbesteuern und Hebesätze in den letzten Jahren problematisch entwickelt. Aufgrund der schlechten Haushaltslage der Ruhrgebietskommunen lägen diese deutlich höher als in anderen Regionen. Dadurch entstehe ein signifikanter Nachteil bei der Neuan-siedlung von Unternehmen. Hier müssten sich die Kommunen ebenfalls koordinieren und die Steuersätze gleichzeitig senken. Dies ginge aber nur, wenn die Städte politisch gemeinsam für einen **Altschuldenschnitt** kämpfen würden.

Drittens finde keine abgestimmte Wirtschaftsförderung statt. Dadurch fehle es an **Clusterstrategien** und einem sinnvollen Aufbau von Wertschöpfungsketten und -netzwerken über kommunale Grenzen hinweg.

10 (R)UHRZEIT ZUKUNFT

Die Region sei groß genug, eine diversifizierte und integrierte Wirtschaftsstruktur entwickeln zu können. Dies scheitere aber ebenfalls an fehlender Koordination. Im Bereich der Vermarktung von Gewerbeflächen und -parks kann die BMR eine solche leisten. Für komplexere wirtschaftliche Entwicklungsstrategien fehle ihr aber das Mandat. Hierzu betonte Prof. Dr. Truger, dass aktive Wirtschafts- und Industriepolitik seit der Finanzkrise von 2008 wieder an Zustimmung gewinne. Dass der Markt es alleine richte, hätte als Argument ausgedient.

Heute seien sich viele Akteur_innen über die wichtige Rolle des staatlichen Handelns im wirtschaftlichen Bereich einig. Eine aktive Wirtschaftsförderung sei deshalb wieder möglich und nötig.

Zukunft der Arbeit

Im Zentrum der öffentlichen Wirtschaftsförderung müsste dabei die **Schaffung von „guten“ Arbeitsplätzen** stehen, forderte Anja Weber. Nicht jedes angesiedelte Unternehmen bringe „tarifgebundene Industriearbeitsplätze“ mit. Auch wäre es kein gelungener Strukturwandel, wenn aus „einer Hochlohn- eine Niedriglohnregion“ werde. Prekäre Dienstleistungsjobs, wie sie oft im Logistikbereich oder Gastgewerbe entstehen, helfen nicht, die Region auf einen positiven Wachstumspfad umzuschwenken.

»Berufe in der Region „jenseits der etablierten Strukturen«

Michaela Evans, Direktorin des Forschungsbereichs Arbeit und Wandel am Institut für Arbeit und Technik (IAT) der Westfälischen Hochschule Gelsenkirchen, stellte in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit eines systematischen regionalen **Berufs-, Kompetenz- und Qualifikationsmonitorings heraus**. Es sei notwendig zu verstehen, welche Berufe in der Region „jenseits der etablierten Strukturen und Institutionen beruflicher Bildung“ entstehen könnten:

Denn bekannt sei, dass bisher Mobilität und Logistik, digitale Kommunikation, das Gesundheits- und Sozialwesen, Bildung und Wissenschaft, Energie- und Umweltwirtschaft, das verarbeitende Gewerbe, die Industrie und das Handwerk den Strukturwandel prägten.

Evans wies jedoch auf die Rolle von unentdeckten, aber vielversprechenden Geschäftsfeldern, Wertschöpfungsketten und Berufen hin. In Zukunft sollten die Potenziale, die in diesen unbekannteren Bereichen liegen, stärker und koordiniert genutzt werden.

Die Diskutant_innen waren sich einig, dass das Ruhrgebiet eine Vielzahl an Potenzialen bietet. Um diese Potenziale auch nutzen zu können, sei es aber Voraussetzung, die kommunalen Haushalte für Investitionen zu stärken und eine **inter- und transkommunale Strategiefähigkeit in der Region** herzustellen. ■



»Kommunale Haushalte für Investitionen stärken und eine inter- und transkommunale Strategiefähigkeit in der Region herstellen.«

Eröffnungsrede zur Konferenz

Von Carina Gödecke

Herzlich willkommen, in meiner Heimatstadt Bochum, zu einer gleichermaßen spannenden wie auch notwendigen Veranstaltung der FES. Eine Veranstaltung, die hoffentlich, nein, ganz bestimmt, auch umsetzbare Ergebnisse und Handlungsempfehlungen bringen wird. Herzlich willkommen zur Konferenz „(R)Uhrzeit Zukunft“.

Herzlich willkommen auch an einem Ort in Bochum, der das Thema der heutigen Veranstaltung – Strukturwandel im 21. Jahrhundert, Chancen und Herausforderungen, Ideen, Perspektiven und Visionen, Rahmenbedingungen und Potenziale – gut symbolisiert, vielleicht sogar visualisiert. Hier im Jahrhunderthaus sind wir nur einen Steinwurf von der Stahlindustrie, von Thyssen-Krupp, mit allen Problemen, die zurzeit Ungewissheit und Unsicherheit mit sich bringen, entfernt.

Also mittendrin in den Umbrüchen, Veränderungen, im Wandel – mit allem, was dazu gezählt werden muss.



Carina Gödecke

ist Vizepräsidentin des Landtags in NRW. Seit 1995 ist sie Mitglied des Landtags und war in der Legislaturperiode 2012 bis 2017 Landtagspräsidentin.

Den nächsten Steinwurf sind wir von der Jahrhunderthalle entfernt. Einem Industriedenkmal, das heute zu den herausragenden Spielstätten der Ruhrtriennale und als eine der großartigen Veranstaltungshallen im Ruhrgebiet gezählt wird und zugleich ein lebendiges Zeugnis für die Größe und Stärke der Vergangenheit, aber vor allem für die Wandlungsfähigkeit und für gestaltende Innovationskraft ist.

Das Schauspielhaus Bochum – der Intendant ist ja gleich der erste Redner – das Anneliese Brost Musikforum Ruhr, das neugestaltete Deutsche Bergbaumuseum, die Universität und unsere weiteren Hochschulen, eine dichte innerstädtische Krankenhauslandschaft, Starlight Express, das Ruhrstadion, unsere Erlebnis- und Ausgehmeile schlechthin – das Bermudadreieck – städtebauliche Landmarken wie das Exzenterhaus, das Kunstmuseum und nicht zuletzt Mark 51'7, die ehemalige Opelfläche und heute die größte innerstädtische Entwicklungsfläche, also Strukturwandel in der zweiten Phase, quasi Strukturwandel 2.0 – alle meine Beispiele sind zwar nicht unmittelbar nur einen Steinwurf entfernt, aber sie sind mitten in Bochum beheimatet, weit über Bochum hinweg bekannt, sichtbare Zeichen des „Mit-der-Zeit-Gehens“ und in Bochum anerkannt. Und wer glaubt, bei meiner Aufzählung fehle noch so einiges, der hat auch Recht.

»Sichtbare Zeichen des „Mit-der-Zeit-Gehens“ ...«

Die Erfolgsgeschichte meiner Heimatstadt, die ich erzählen will und die Bochum eben gerade nicht als „Tief im Westen, wo die Sonne verstaubt...“-Stadt beschreibt, muss mindestens um die Hochschule für Gesundheit, die vor wenigen Tagen ihr zehnjähriges Bestehen gefeiert hat und nach wie vor einmalig in Deutschland ist, um den Gesundheitscampus, der aus allen Nähten platzt, um das Horst-Görtz-Institut und um alle Akteur_innen im Bereich der IT-Sicherheit ganz generell und hoffentlich bald auch um ein Fraunhofer-Institut ergänzt werden. Und auch dann fehlen noch viele weitere Beispiele.



Was will sie uns eigentlich damit sagen, werden Sie sich jetzt vielleicht fragen?

Dass Bochum seine Wandlungsfähigkeit in den letzten Jahren ganz besonders gut bewiesen hat? Dass es hier eigentlich keine Probleme oder zumindest keine größeren Herausforderungen mehr gibt? Heile Welt in Bochum?

Das erste – die Wandlungsfähigkeit – ja. Das zweite – keine Probleme – nein! Und „heile Welt“ – schön wäre es. Natürlich stehen wir hier in Bochum vor ganz genau denselben Problemen wie die allermeisten Städte im Ruhrgebiet. Strukturwandel wird eben nie beendet sein, er läuft in unterschiedlichen Phasen und Tempi ab. Er benötigt Rahmenbedingungen, politische Unterstützung und Begleitung, Förderprogramme, die kommunale, regionale und überregionale Kreativität ermöglichen, die Gelingensbedingungen und keine weiteren Hürden und Hemmnisse darstellen.

Und vor allem dürfen unterschiedliche Regionen in unserem Land nicht gegeneinander ausgespielt oder in

Konkurrenz zueinander gebracht werden. Gerade dann nicht, wenn milliardenschwere Strukturhilfeprogramme des Bundes für die Kohleregionen aufgelegt werden. Strukturwandel, Strukturhilfen, Kohleausstieg – das sind Themen, die im Landtag NRW natürlich debattiert werden, natürlich auch an nicht wenigen Stellen kontrovers, bei denen wir aber vor allem die berechtigten Interessen des Ruhrgebiets nicht aus dem Blick verlieren dürfen. Das, was im Braunkohlerevier entwickelt werden muss, muss gestaltet und ermöglicht werden, ohne den fortgesetzten Strukturwandel im Ruhrgebiet, gerade im östlichen Ruhrgebiet, dabei zu vernachlässigen oder aus dem Blick zu verlieren. Darum geht es.

Damit das alles gelingen kann, braucht es einen starken und aktiven Staat. Und neben dem Staat selbst braucht es eine enge und gelingende Zusammenarbeit zwischen Staat, Kommunen, Sozial-partner_innen und Zivilgesellschaft.

Auch darum wird es in dieser Konferenz gehen, wenn wir mehr als nur die Frage „Wie muss sich das Ruhrgebiet aufstellen?“ beantworten wollen.

14 (R)UHRZEIT ZUKUNFT

Wir sind sicher, dass wir die Wirtschaftsmetropole von morgen sein können, sein wollen und sein werden, daher geht es heute auch um Handlungsempfehlungen an die Politik. Daher geht es heute immer auch um den sozialen Zusammenhalt und die Menschen in unserer Region.

Das heißt, mit meiner kleinen, etwas „verkappten“ Liebeserklärung an meine Heimatstadt, mit meiner Aufzählung will ich deutlich machen, dass wir zwar einerseits wirklich Strukturwandel können, das haben wir durchaus bewiesen. Aber ich will zweitens deutlich machen, dass zugleich die Herausforderungen, vor denen wir alle miteinander stehen, auch in einer eigentlich gut aufgestellten Kommune, aber noch viel stärker in anderen Teilen unserer Region nicht verschwiegen, aber auch nicht nur schlecht geredet werden dürfen, dass das, was als Herausforderung da ist, nicht weggelächelt oder kleingeredet werden darf.

Das zu tun, wäre nämlich dumm, fahrlässig und weit von einem realistischen Blick auf das Ruhrgebiet und die notwendigen landespolitischen Konzepte entfernt. Und es wäre zutiefst unpolitisch.

Und natürlich sind die großen Umwälzungen und Veränderungen auch deshalb zu gestalten, damit uns die sozialen und gesellschaftlichen Dimensionen der Transformationsprozesse nicht überrollen.

Die großen Herausforderungen, die mit der Digitalisierung Hand in Hand gehen, erschöpfen sich – wie wir alle wissen – nicht nur in der Frage der Versorgung mit Gigabitleitungen und schnellem Internet. Das ist zwingend notwendig, aber nicht die Antwort auf die vielen Fragen, die in diesem Zusammenhang geklärt werden müssen, wenn wir die Wirtschaftsmetropole von heute und morgen sein wollen. Wenn wir über progressive Strategien für die Wirtschaftsmetropole reden.

Neben den Fragen der Digitalisierung geht es vor allem auch um die Anforderungen, die sich aus dem Klimawandel und der dazu völlig geänderten Einstellung großer Teile der Bevölkerung ergeben.

Und letztendlich geht es dann immer auch um die Gestaltungsmöglichkeiten und die Finanzkraft der Kommunen. Ich wünsche mir und ich gehe davon aus, dass die heutige Konferenz von der Gewissheit getragen wird, dass viele kluge, kompetente, kreative Köpfe und Ideengeber_innen – und eine solche Mischung ist ja durch die eingeladenen Expert_innen und Referent_innen garantiert – die (R)Uhrzeit Zukunft entwickeln werden, dass mehr als nur Impulse zum Nachdenken in den Raum gestellt werden, dass ein Zukunftsbild entwickelt wird, das Visionen enthält, aber keine unerfüllbaren Utopien.

Und ich möchte hinter diesen Wunsch kein Fragezeichen setzen, sondern auf jeden Fall drei Ausrufezeichen. Denn darum geht es heute, um eine Vorstellung davon, wohin wir wollen, wohin wir müssen und wie wir dorthin kommen.

Was ich nicht möchte, kann ich natürlich auch sagen. Ich möchte nicht, dass heute erneut erst wieder einmal alle Probleme aufgelistet werden, dass in eher dunklen Farben über die Wirtschaftsmetropole Ruhrgebiet geredet wird. Und ich möchte auch nicht, dass wir am Ende gemeinsam auf der politischen Metaebene feststellen, was zu tun wäre, wenn wir mehr Geld zur Verfügung hätten, Planungs- und Genehmigungsverfahren schneller und ohne Einsprüche und Klagewege abliefen, wenn wir eine echte Ruhrkonferenz erlebt hätten. Wenn, wenn, wenn ...

Denn Probleme aufzulisten, löst sie nicht. Deshalb ist es gut, dass die heutige Konferenz der FES einen anderen Ansatz hat, und dafür danke ich der FES ganz herzlich. Vielen Dank, liebe Petra Wilke, dass die FES mit der heutigen Konferenz einen Rahmen bietet, damit wir gemeinsam mit Expert_innen eine ganzheitliche Agenda mit den Themenfeldern Wirtschaft, Bildung, Mobilität und Arbeit der Zukunft entwickeln können. Und weil es viel zu oft vergessen wird, will ich auch Henrike Allendorf von der FES danken, die für die Organisation der heutigen Konferenz verantwortlich ist.

»Ich will Sie bitten (...) einmal realistisch zu „spinnen“.«

Wirklich zum Schluss meines Grußwortes will ich allen Mitwirkenden und den Gästen der Konferenz danken, dass sie mitmachen, gekommen sind und mitdiskutieren. Und ich will Sie bitten, im wahrsten Sinne des Wortes querzudenken, die Blickrichtung und den Standpunkt zu wechseln, eingefahrene Denkmuster zu verlassen, einfach einmal realistisch zu „spinnen“.

Denn eine ganz andere Herangehensweise, die Änderung der Perspektive, der oftmals sprichwörtlich „neue Blick“ auf die bestehenden Probleme unserer Region ermöglicht, dass auf einmal Probleme lösbar sind, die zuvor unlösbar schienen.

Dann können wir das tun, wovor Helmut Schmidt zu Unrecht gewarnt hat: nämlich eine Vision formulieren. Eine Vision, die ganzheitlich und zukunftsgerichtet ist. Eine Vision, die erkennbar sozial und demokratisch ist, und die Menschen nicht mit ihren Problemen allein lässt.

Ich wünsche gutes Gelingen für die Konferenz. Und lassen Sie uns zeigen, wir sind die Metropole Ruhr und hier geht noch was!

Herzlich Willkommen hier im Jahrhunderthaus!
Glückauf! ■



Keynote zur Konferenz

Ruhrvision: Horizonte erweitern

Von Johan Simons

Die Frage ist: Was ist für mich das Ruhrgebiet? Wie sieht für mich die Zukunft des Ruhrgebiets aus?

Das Ruhrgebiet bringe ich mit einer ganz bestimmten, besonderen Mentalität in Verbindung. Einer **Mentalität der Innovation**, die ich schon vor langer Zeit kennengelernt habe, denn ich arbeite schon seit den Anfangsjahren der Ruhrtriennale im Ruhrgebiet, seit den ersten Jahren des neuen Millenniums – 2002, 2003.

Der Gründungsintendant Gerard Mortier, der 2014 gestorben ist – übrigens war er der beste Intendant der Welt, wie ich finde –, hat mich und meine damaligen Truppe Hollandia eingeladen. Wir haben für die Ruhrtriennale Vorstellungen gemacht wie „Fall der Götter“ und „Sentimenti“. „Fall der Götter“ handelte von Machtspielen in der Familie Krupp und von der Nazizeit. „Sentimenti“ war eine Ruhrgebietsoper mit Musik von Verdi, eine Geschichte von Ralf Rothmann über die Erinnerungen von Gastarbeiter_innen in den 60er-Jahren.



Johan Simons

ist Intendant des Schauspielhauses Bochum. Zuvor war er Intendant der Münchner Kammerspiele und leitete zwischen 2015 und 2017 die Ruhrtriennale.

»Hier findet gerade ein wichtiger Probelauf für die Zukunft statt.«

Die Gründung der Ruhrtriennale und die Anfangszeit unter Gerard Mortier hat für mich viel mit einem innovativen Geist zu tun, der im Ruhrgebiet einen fruchtbaren und aufnahmebereiten Boden findet. Ich konnte hier zu der Zeit die vielleicht besten und innovativsten Produktionen meiner Laufbahn machen, weil man hier im Ruhrgebiet gespürt hat: Hier findet gerade ein wichtiger Probelauf für die Zukunft statt. Das macht die Ruhrtriennale noch immer, alle drei Jahre mit einer neuen Direktion und einem neuen Netzwerk von internationalen Künstler_innen: Das ist ein Luxus, den sich kein einziges anderes Festival in der Welt leistet und der einzigartig und unbezahlbar ist.

Hier im Ruhrgebiet wird die Vergangenheit ausgegraben, umgegraben, reflektiert und in Kunst umgewandelt.

Hier werden neue Formen dafür gesucht, die eigene Geschichte zu verarbeiten und in universale Erzählungen zu transformieren, die man auch in Berlin, New York und Shanghai versteht. Das Ruhrgebiet ist eine Region, die es geschafft hat und noch immer schafft, die Narben der Vergangenheit in Zeichen für die Zukunft umzuwandeln – ohne sie zu romantisieren, mit einem kritischen Geist, mit viel schwarzem Humor und mit dem Blick nach vorne. Mit viel Liebe für neue Kunstformen, auch.

Schauen Sie zum Beispiel mal, was an einem Festival wie dem IMPULSE-Festival oder an Häusern wie in Pact/ Zollverein in Essen Jahr für Jahr passiert. Intendant Stefan Hilterhaus schafft es, ein **Laboratorium der Spitzenqualität** instand zu halten, ein Laboratorium für neue Formen von Performance und Tanz. Eine international viel gefragte Künstlerin wie Meg Stuart ist immer wieder bei ihm zu Gast, weil ihre forschende, selbstkritische Arbeitsweise im Zollverein einen perfekten und sicheren Ort gefunden hat, der viele junge Künstler_innen anzieht und inspiriert.



»...die Gesellschaft von morgen auf der Bühne zeigen.«

Oder das Schauspiel Dortmund, das sich seit 2010 unter Kay Voges' Leitung als Theater des digitalen Zeitalters definiert und in ganz Deutschland Aufmerksamkeit erregt mit neuen Theaterformaten wie „Die Borderline Prozesion“ und „Die Parallelwelt“, einer Vorstellung, die gleichzeitig in Dortmund und Berlin stattfindet und eine digitale Verbindung zwischen den beiden Städten schafft. Wenn Kay Voges diesen Sommer nach Wien wechselt, wird Julia Wissert Intendantin in Dortmund, die jüngste Intendantin Deutschlands. Eine solche Entscheidung passt zum Ruhrgebiet:

die Zukunft zu gestalten, Risiken einzugehen, lieber etwas auszuprobieren und zu wagen, als beim Alten bleiben.

Ich selbst versuche, im Schauspielhaus Bochum die Gesellschaft von morgen auf der Bühne zu zeigen. Das heißt,

dass Menschen mit unterschiedlicher Hautfarbe und unterschiedlichen Lebensgeschichten ganz selbstverständlich miteinander Theater spielen, ohne dass die Herkunft oder der Akzent ständig thematisiert wird. Schwarze spielen weiße Figuren, junge Schauspieler_innen spielen alte Totengräber, Sandra Hüller spielt Hamlet, die berühmteste Figur der Theatergeschichte. Das naturalistische Schauspiel macht Platz für etwas noch viel Natürlicheres: eine Gemeinschaft von denkenden und fühlenden Menschen, die sich gemeinsam über die großen Lebensthemen auseinandersetzen.

Wenn ich eine Vision für das Ruhrgebiet habe, ist es diese: dass die Menschen, die hier leben und arbeiten, oder noch nicht arbeiten, **sich in unterschiedlichen Konstellationen über die Probleme von Heute und Morgen austauschen.**

Eine Region kann eine Wahnsinnsvergangenheit haben, sie kann große Institutionen und hunderte kilometerlange Autobahnen haben, sie kann Geld und Infrastruktur haben, aber ohne ihre Menschen ist sie nichts.

Das wichtigste Potential des Ruhrgebietes sind die Menschen, die hier leben: Fünf Millionen Menschen aus über 180 unterschiedlichen Ländern, mit Erinnerungen und Traditionen, mit Kulturen und Geschichten, mit Gerichten und Sprachen, von denen wir, die wir hier sitzen, noch lange nicht genug wissen.

Das Ruhrgebiet ist für mich ein Gehirn, und die vielen Menschen, die immer schon hier leben, ganz genauso wie die neu Zugezogenen, sind die Neuronen, die miteinander in Verbindung treten müssen, um die Welt wahrnehmen und verarbeiten zu können, um neue Gedanken zu formen und sinnvoll miteinander und aufeinander reagieren zu können.

Wie machen wir das? Wie inspirieren wir das Gehirn des Ruhrgebiets immer wieder neu, damit wir in der sich ändernden Welt zukunftsorientiert agieren und handeln können? Was für Plattformen und Formate brauchen wir, um neue Formen von Storytelling entwickeln zu können?

»Die Kunst muss wieder raus, auf die Straße, in den Bahnhof, in die Sporthallen, auf die Marktplätze, in die Schulen.«

Ich habe das Gefühl, wir brauchen im Ruhrgebiet mehr Theater und Kunst außerhalb der Wände der Kunsthäuser, auch außerhalb der Industriekathedralen, wie die renovierten Industriehallen, Mischanlagen und Kraftzentralen genannt werden. Sie sind mittlerweile zu Kunst- und Eventzentren geworden – und das ist auch gut so, aber wir brauchen jetzt Kunst in der Mitte der Gesellschaft. Schon mit meiner damaligen Gruppe Hollandia wollten wir Theater machen für Menschen, die niemals in ein Theater kommen würden. Und wenn ich, und das sage ich mit viel Respekt, bei uns im Schauspielhaus bei unseren ausverkauften Vorstellungen die weißen Köpfe zähle, dann glaube ich, dass das Theater wieder unbedingt raus muss, hin zu den Leuten, die nicht, oder noch nicht, ins Theater kommen. Es ist wieder Zeit: Die Kunst muss wieder raus,

auf die Straße, in den Bahnhof, in die Sporthallen, auf die Marktplätze, in die Schulen. Vor allem in die Schulen.

In der Schule gibt es die jungen Einwander_innen, die Kinder aus Syrien, aus der Türkei, aus Polen, dem Libanon, aus Rumänien. In der Schule spüren die Kinder wieder, was es heißt, anders zu sein, ausgegrenzt zu werden, oder eben akzeptiert zu werden, mit einer anderen Religion, Esskultur, Sprache, Lernmethode. In der Schule sollten ersten Erfahrungen mit Kunst dazu führen, dass Kinder sich in einem sicheren, spielerischen Bereich über eigene und fremde Geschichten und Erfahrungen auseinandersetzen können.

Theater in der Schule – wie könnte das aussehen? Meine Frau, Elsie de Brauw, eine berühmte Schauspielerin auf der Bühne und im Kino, ist Gründerin der Initiative **„Kunst in de klas“**.

In den Niederlanden und letztes Jahr auch in Bochum leitete sie Theaterprojekte in Grundschulen. In drei Wochen Zeit und mit professionellen Mitarbeiter_innen erarbeiten die Schulklassen eine Produktion, die völlig von der eigenen Kreativität und dem eigenen Hintergrund der Kinder selbst ausgeht. Die Initiative stimuliert die Kinder dazu, abstrakt zu denken, ihrer Phantasie zu vertrauen, gemeinsam in eine Fiktion zu tauchen, Teil von etwas Größerem zu sein. Geschichten, die für uns zum Kanon gehören, zum Beispiel die Geschichte von Ikarus, der zur Sonne fliegen will, sind für viele Kinder aus afrikanischen Ländern völlig neu und trotzdem voller Kraft. Und umgekehrt lernen wir Europäer_innen neue Mythen und Märchen. „Kunst in de klas“ ist ein Beispiel dafür, wie neue Räume für Begegnung und Erzählung geschaffen werden und wie die Zukunft ganz konkret und ganz direkt über Kunst geschaffen wird. „Kunst in der Klasse“ gehört an jede Schule, jedes Jahr! Für mich wäre das wichtiger als ein neues Tesla-Werk bei Berlin.

Natürlich sollte unsere Politik sich extrem darum bemühen, die neuen Technologien ins Ruhrgebiet zu holen. Wir werden hier heute bestimmt vieles über neue Mobilität, über emissionsfreie Energie, über die Klimakrise hören. Und zu Recht. Die Erwärmung und die anstehende

Klimakatastrophe ist ohne Zweifel die wichtigste Herausforderung unserer Zukunft. Ich weiß nicht, ob wir sie bewältigen werden – ehrlich gesagt bin ich pessimistisch. Aber wie Achternbusch schon gesagt hat:

»Du hast keine Chance, also nutze sie!«

Im Ernst: Wenn das Ruhrgebiet die Zukunft und ihre gewaltigen Herausforderungen meistern will, dann muss es die enorme **Potentiale seiner jungen Bewohner_innen erschließen, aktivieren, miteinander verknüpfen.**

Das Ruhrgebiet muss sie davon überzeugen, hier zu bleiben, sich hier zu engagieren, sich hier zu entfalten und glücklich zu werden. Dazu müssen Möglichkeiten und Anreize geschaffen werden. Man muss sicher Häuser bauen, in denen Menschen sich wohlfühlen können, also eine Architektur für die Menschen schaffen. Aber das ist hier nicht mein Thema.

Man muss Künstler_innen holen, die Sozialprojekte auf hohem künstlerischem Niveau erschaffen. Künstler_innen, die inklusiv und visionär denken, Künstler_innen, die Zweifel zulassen und konstruktiv arbeiten, Künstler_innen, die empowern.

Denn eine Gesellschaft, die eine Gemeinschaft geworden ist, die an sich selbst und an die eigenen Netzwerke glaubt, die Vertrauen hat, ist ein riesengroßer Akku, der noch länger hält als Elon Musks ganzes Tesla-Werk. **Eine solche Gemeinschaft hat eine Chance.**

Sie ist eine Chance, wenn sie nicht nur in Technologien – so wichtig das auch immer ist –, sondern in ihre menschliche Zukunft investiert, wenn sie als Gemeinschaft selbstbewusst genug ist, auf die gesellschaftlichen Veränderungen nicht nur zu reagieren, sondern wenn sie investiert:

in Begegnung, Austausch, Toleranz gegenüber Andersdenkenden, Diversität, wenn sie Entscheidungen trifft, die die Bildung fördert, was mit anderen Worten heißt, **die Kreativität und ein unabhängiges Urteil zu fördern**, was die erste und einzige Voraussetzung ist für die Lösung aller gesellschaftlichen Probleme, mit denen wir heute konfrontiert sind. ■







**»... denn in der Schule werden
die Bürger_innen der Zukunft
ausgebildet.«**

Johan Simons

Makroökonomische und finanzpolitische Voraussetzungen progressiver Wirtschaftsstrategien für das Ruhrgebiet

Von Prof. Dr. Achim Truger

Die Initiative der Friedrich-Ebert-Stiftung zur Entwicklung progressiver Zukunftsstrategien für die Wirtschaftsmetropole Ruhr ist sehr zu begrüßen. Sie kann auch als Teil einer deutlichen Verschiebung des makroökonomischen und finanzpolitischen Diskurses in den letzten Jahren aufgefasst werden.

Lange Zeit war dieser Diskurs stark vom marktradikalen Ansatz geprägt, der kurz gefasst im Wesentlichen aus Deregulierung, Privatisierung, Steuersenkungs-, Haushaltskonsolidierungs- und Ausgabenkürzungspolitik bestand. Peter Bofinger hat diese Politik einmal prägnant als „**Entstaatlichungspolitik**“ bezeichnet.



Prof. Dr. Achim Truger

wurde im Februar 2019 in den Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung berufen. Er ist Professor für Staatstätigkeiten und Staatsfinanzen am Institut für Sozioökonomie an der Universität Duisburg-Essen. Zuvor war er an der HWR Berlin und am WSI und IMK Hans-Böckler-Stiftung tätig.

Eine solche Entstaatlichungspolitik ist schlichtweg nicht vereinbar mit einer progressiven regionalen Entwicklungsstrategie: Arbeitsmarktderegulierung und Sozialabbau führen zu einer **Verschärfung sozialer Problemlagen**, die mit durch Wirtschaftskrise und Steuersenkungen geschwächtem Staat und hoch verschuldeten Kommunen nicht mehr hinreichend bekämpft werden kann. Permanente Ausgabenkürzungen sowie Personalabbau in den öffentlichen Verwaltungen führen zu einem gravierenden Verlust an staatlicher Handlungsfähigkeit. Notwendige Infrastrukturinvestitionen unterbleiben, die Qualität öffentlicher Güter und Dienstleistungen geht zurück. Gleichzeitig **schwindet das Vertrauen in die Demokratie**; eine starke politische Polarisierung kann die Folge sein. Wirtschafts- und Finanzpolitik – zumal in den Kommunen – werden zu einem ständigen defensiven Kampf, das Schlimmste zu verhindern. Ein Aufbruch für eine aktive progressive Strategie kann unter diesen Bedingungen nicht gelingen.

»Die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse ist als Ziel wieder in den politischen Fokus gerückt.«

Dies hat sich in den letzten Jahren jedoch stark gewandelt: Spätestens seit der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise ist das marktradikale Weltbild stark ins Wanken geraten; das blinde Vertrauen in Marktkräfte ist schwer erschüttert und staatliches Handeln wieder stärker legitimiert worden. Auch aufgrund beunruhigender Wahlergebnisse ist die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse als Ziel wieder in den politischen Fokus gerückt, und das Interesse an regional- und industriepolitischen Fragestellungen hat zugenommen.

Erleichtert wurde dies durch eine seit 2010 anhaltend gute Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung mit einer entsprechend guten Lage der öffentlichen Finanzen. All dies hat dazu geführt, dass sich auch im Ruhrgebiet die Lage der kommunalen Finanzen mit zunächst zögerlicher und dann schrittweise stärkerer Unterstützung von Bund und Land deutlich gebessert hat. Vor diesem Hintergrund und der trotz konjunktureller Eintrübung nach wie vor guten Lage der öffentlichen Finanzen erscheint es zum ersten Mal seit langem wieder realistisch, **eine progressive Strategie für die Bewältigung des tiefgreifenden Strukturwandels zu erarbeiten.**



Es ist allerdings klar, dass eine solche Strategie nicht funktionieren wird, wenn es einen Rückfall in die Zeiten makroökonomischer Stagnation und mangelnder Finanzausstattung für die öffentlichen, insbesondere kommunalen, Haushalte gibt. Vor dem Hintergrund einer sich abschwächenden Konjunktur muss daher

1. gewährleistet werden, dass die öffentlichen Haushalte von Bund und Ländern im Rahmen der Schuldenbremse **genug Luft zum Atmen mit der Konjunktur** haben, das heißt dass im Abschwung die automatischen Stabilisatoren voll wirken können. Dies dürfte beim Bund und bei vielen Ländern eine Änderung des Konjunkturbereinigungsverfahrens erfordern;
2. der Einstieg in eine **langfristig angelegte öffentliche Investitionsoffensive** in den Bereichen traditionelle und ökologische Infrastruktur sowie Bildung und Forschung vollzogen werden;
3. die öffentliche Finanzausstattung insbesondere von Problemkommunen, unter anderem durch weitere Stärkung des Konnexitätsprinzips, verbessert und ein

Fonds für die Übernahme kommunaler Altschulden aufgelegt werden;

4. bei allen Punkten ein besonderes Augenmerk auf der **Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse** mit entsprechenden Ausgleichsmechanismen und einer innovationsfördernden Regional- und Industriepolitik liegen.
5. Kurz- bis mittelfristig dürfte der Einstieg in eine solche Strategie auch innerhalb des bestehenden fiskalischen Regelwerks von Schuldenbremse und europäischem Stabilitäts- und Wachstumspakt umzusetzen sein. Längerfristig bedarf das Regelwerk jedoch einer **investitionsorientierten Reform**.
6. Deutliche Steuersenkungen würden eine progressive Wirtschaftsstrategie gefährden. Die Gebietskörperschaften brauchen eine ausreichende Finanzausstattung, um die Herausforderungen meistern zu können. Tendenziell wird daher in Zukunft eher **eine moderat höhere Steuerquote** nötig sein. ■

Digitalisierung, Klimawandel, Mobilitätswende: Wie muss sich das Ruhrgebiet aufstellen?

Von Anja Weber

These 1: Politik für das Ruhrgebiet muss wirtschaftliches Wachstum, die ökologische Frage und den sozialen Ausgleich im Blick behalten.

Ein beliebtes Narrativ in wirtschaftsliberalen Kreisen ist, dass im Ruhrgebiet durch den langsamen und sozialverträglichen Ausstieg aus der Kohle viel Zeit und Geld vergeudet wurde, das besser in den Aufbau von Zukunftsbranchen und in die Gründerförderung geflossen wäre.

Die Gewerkschaften hingegen erinnern gern daran, dass 1957 noch über 600.000 Arbeitnehmer_innen direkt im Steinkohlenbergbau beschäftigt waren.



Anja Weber

ist seit 2017 Vorsitzende des DGB NRW. Zuvor hatte die studierte Politologin verschiedene Stationen innerhalb der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten inne und war als Landeschlichterin im Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales NRW tätig.

Noch einmal so viele verdienten ihr Geld in Bereichen, die vom Bergbau abhängig waren. Und da ist die Eisen und Stahl erzeugende Industrie noch gar nicht dabei. Die sozialverträgliche Gestaltung im Rahmen der Sozialpartnerschaft ist in dieser Hinsicht **eine historische Leistung**, von der Regionen wie im Norden Englands oder gar im Heiligen Land des Kapitalismus, zum Beispiel dem Rust Belt in den USA, nur träumen können. Von den Herausforderungen des Klimawandels haben wir damals noch gar nichts gewusst.

»Widersprüche balancieren.«

Einigen wir uns darauf: Es ist Aufgabe der Strukturpolitik für das Ruhrgebiet, die Widersprüche zu balancieren. Es kann deshalb auch nicht darum gehen, das Wachstumsziel gegen den sozialen Ausgleich oder gegen die Umwelt auszuspielen. Es geht immer um das Ganze.

These 2: Viele Experimente, aber Strukturdefizite bleiben Gewerkschaften und Unternehmen haben gemeinsam mit der Politik dafür gesorgt, dass kein Kumpel ins Bergfreie fiel, und harte soziale Einschnitte verhindert.

Das war ein erfolgreicher Kraftakt, der seinesgleichen sucht. Auch die von der Landesregierung angestoßenen Ruhrkonferenzen haben einen positiven Beitrag geleistet. Mit dem milliardenschweren „**Aktionsprogramm Ruhr**“ startete Johannes Rau 1979 ein Modernisierungsprojekt, das in Wissenschaft und Hochschulen investierte, Beschäftigung förderte und die Umwelt entgiftete. In der Folge entstanden unter anderem das Dortmunder Technologiezentrum, der Duisburger Hafen und der Emscher Park.

Wenn der Aufholprozess in den 1990er-Jahren ins Stocken geraten ist, dann hat das auch etwas mit der – von allen gewollten – Wiedervereinigung und dem Umsteuern von Fördermitteln und Infrastrukturinvestitionen in den Osten zu tun, zeitgleich mit einer Rückführung der Investitionen durch das Land. Die Folgen sehen wir heute.



Nicht zuletzt die Unterstützung durch die europäische Strukturpolitik hat viele Impulse geliefert, viele Experimente ermöglicht. Es gibt wieder Wachstum in der Region und neue Jobs. Das Problem ist, dass die strukturellen Defizite nach wie vor bestehen und das Ruhrgebiet weit hinter anderen Metropolregionen zurückbleibt.

»Eine soziale Spaltung, die entlang der A40 verläuft.«

Wir haben es in Teilen des Ruhrgebietes mit einer hohen Armutsquote zu tun, die vor allem Frauen und Kinder trifft. Wir beobachten eine verfestigte Langzeitarbeitslosigkeit und verschuldete Kommunen mit hohen Soziallasten, die nicht in der Lage sind, notwendige Investitionen zu tätigen. Und wir erleben eine soziale Spaltung, die entlang der A40 verläuft und das Ruhrgebiet in einen ärmeren nördlichen und einen reicheren südlichen Teil trennt. Das zeigt: Der Strukturwandel im Ruhrgebiet ist noch lange nicht abgeschlossen und braucht neue Impulse. Die Projekte der Ruhrkonferenz der Landesregierung liefern viele neue Ideen.

Sie ersetzen aber nicht die Lösung der strukturellen Probleme des Reviers.

These 3: Die Rolle der Gewerkschaften ist es, Treiber für einen sozialökologischen Wandel im Ruhrgebiet zu sein.

Die Gewerkschaften sind Experten im Strukturwandel und haben das Ruhrgebiet entscheidend mitgeprägt. Deshalb haben wir uns auch in den Prozess der Ruhrkonferenz eingebracht. Am Ende kommt es darauf an, dass der Wandel für die Menschen im Ruhrgebiet spürbare positive Veränderungen hervorbringt. Es reicht nicht, von Potenzialen für Unternehmen und Wachstum zu reden, wenn bei den Menschen davon nichts ankommt.

Deshalb achten wir darauf, dass sich die Diskussion nicht allein darauf beschränkt, wie das Wirtschaftswachstum weiter angekurbelt werden kann. Das würde deutlich zu kurz greifen und in eine Sackgasse führen. Denn leider geht es eben nicht allen Menschen gut, wenn es der Wirtschaft gut geht, dafür ist das Ruhrgebiet der lebende Beweis.

»Wirtschaft, Soziales und Ökologisches zusammendenken.«

Wenn wir Armut, Langzeitarbeitslosigkeit und soziale Spaltung überwinden wollen, müssen wir Wirtschaft, Soziales und Ökologisches zusammenzudenken und das Ruhrgebiet in allen drei Bereichen zur Innovationsregion zu machen.

These 4: Gute Arbeit, Investitionen, Integration

Aus gewerkschaftlicher Sicht besteht in drei Themenfeldern besonderer Handlungsbedarf:

1) Gute Arbeit fördern!

Unternehmen anzusiedeln und Arbeitsplätze entstehen zu lassen, ist ein wichtiges Ziel, das aber allein nicht ausreicht. Es ist gut, wenn sich Unternehmen ansiedeln und neue Arbeitsplätze schaffen. Schwierig wird es, wenn gute, tarifgebundene Industriearbeitsplätze verloren gehen, und durch prekäre Dienstleistungsjobs ersetzt werden. Wenn aus einer Hochlohn- eine Niedriglohnregion wird, dann ist das nicht die Transformation, die wir wollen.

Tarifverträge sind aber der sicherste Schutz gegen schlechte Arbeitsbedingungen und niedrige Löhne und somit der Maßstab für gute Arbeit. Um Tarifbindung zu fördern, brauchen wir ein **klare Haltung** von Land und Kommunen. So sollten sie bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen die **Tarifbindung eines Betriebes als positives Kriterium** werten. Ein Bekenntnis zur Tarifbindung brauchen wir auch bei der Frage, welchen Unternehmen Wirtschaftsförderung zugutekommt. Zudem sollte sich das Land aktiv für einen Flächentarifvertrag in der Pflege einsetzen und damit die Arbeitsbedingungen in diesem gesellschaftlich so wichtigen Bereich verbessern.

Weitere Handlungsfelder sehen wir beim **Arbeitsschutz**, bei der **Durchsetzung des Mindestlohnes** und bei der **Bekämpfung der Schwarzarbeit**. Ein gutes Beispiel liefert das Bündnis zur Bekämpfung der Schwarzarbeit in der Emscher-Lippe-Region.

Ein Dauerproblem im Ruhrgebiet ist die **verfestigte Langzeitarbeitslosigkeit**. Auch wenn es 2019 in Teilregionen zeitweise deutliche Rückgänge bei der Langzeitarbeitslosigkeit gegeben hat, sind die Zahlen nach wie vor zu hoch. Ein Schlüsselproblem ist, dass nur jedem bzw. jeder zehnten Langzeitarbeitslosen der Wiedereinstieg in den ersten Arbeitsmarkt gelingt.

Das ist für die Betroffenen höchst problematisch, fehlt es ihnen doch an finanzieller Unabhängigkeit und Perspektiven. Aber auch die Kommunen leiden darunter, dass sie einen großen Teil ihres Budgets für Soziallasten ausgeben müssen und dadurch Geld für notwendige Zukunftsinvestitionen fehlt. Um diesen Knoten zu zerschlagen, brauchen wir ein deutlich größeres Engagement gegen Langzeitarbeitslosigkeit. Während bei jüngeren Langzeitarbeitslosen bis 35 Jahre Qualifizierung, also ein nachholender Berufsabschluss, im Vordergrund stehen sollte, brauchen wir für ältere Langzeitarbeitslose einen sozialen Arbeitsmarkt, der tariflich bezahlte und unbefristete Arbeitsplätze bietet. Das neue **Teilhabechancengesetz** bietet jetzt für einige tausend Langzeitarbeitslose eine Perspektive für maximal fünf Jahre (NRW: bis zu 15.000). Kommunen, Unternehmen und Träger sind jetzt gefordert, Arbeitsplätze zu schaffen.

2) Integration vorantreiben

Für eine erfolgreiche wirtschaftliche Zukunft ist das Ruhrgebiet auf **weitere Zuwanderung und erfolgreiche Integration** angewiesen. Daher dürfen wir die Themen Migration und Integration nicht nur unter dem Sicherheitsaspekt und mit dem Defizitblick diskutieren.

Integration kostet Geld. Viele Ruhrgebietsstädte erbringen täglich große Integrationsleistungen (Migration aus Südosteuropa, Flüchtlinge), fühlen sich aber vom Land im Stich gelassen. Hier ist eine faire Verteilung der Lasten überfällig (zum Beispiel Pauschale nach dem Flüchtlingsaufnahmegesetz erhöhen, Finanzierung von geduldeten Asylbewerber_innen).

Darüber hinaus ist es im öffentlichen Dienst und insbesondere bei den Lehrer_innen wünschenswert, mehr

Beschäftigte mit Migrationshintergrund zu gewinnen. Im Ruhrgebiet haben viele Schulen einen sehr hohen Anteil an Kindern mit ausländischen Wurzeln, aber selten Lehrkräfte, die aufgrund ihrer eigenen Migrationserfahrung ihre Lebenswirklichkeit nachempfinden und Vorbilder sein können.

»Integration gelingt vor allem durch Arbeit.«

Und nach wie vor gilt: Integration gelingt vor allem durch Arbeit. Daher sind ein funktionierendes Kita-, Schul- und Ausbildungssystem sowie der diskriminierungsfreie Zugang von Mitbürger_innen mit Migrationshintergrund zum Arbeitsmarkt Grundvoraussetzung.

3) Investitionen tätigen

Ein zentrales Problem des Ruhrgebiets ist der **Investitionsstau**, der vor allem im Bildungssystem und in der Infrastruktur sichtbar ist. Zu wenige Kitas mit zu hohen Gebühren, baufällige Schulen mit überfüllten Klassen und eine marode Infrastruktur hemmen die Entwicklungschancen von Menschen und Wirtschaft zwischen Dortmund und Duisburg.

Im Bildungsbereich werden die von der Landesregierung angedachten Talentschulen nicht ausreichen, um allen Kindern gleiche Bildungschancen zu ermöglichen. In Kitas, Schulen und Berufsschulen brauchen wir deutlich höhere Investitionen und mehr Personal, um alle Kinder angemessen zu fördern und auf ein erfolgreiches Arbeitsleben vorzubereiten. Aufgrund der hohen Quote von Alleinerziehenden im Ruhrgebiet muss die Ganztagsbetreuung an Grundschulen dringend ausgebaut werden. Denn nur mit einer **guten Betreuungsstruktur** ermöglichen wir Alleinerziehenden die Teilhabe am Arbeitsmarkt und ein finanziell vom Staat unabhängiges Leben.

Auch die Verkehrsinfrastruktur geht auf dem Zahnfleisch. Mehr als die Hälfte der 1,7 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind Pendler_innen.

Derzeit vergeuden Pendler_innen täglich viele Stunden Zeit, weil Straßen und Schienen kaputt und schlecht ausgebaut sind. Eine **moderne Infrastruktur** ist Voraussetzung für private Investitionen und die Ansiedelung von Arbeitsplätzen. Überlegenswert ist auch die Einrichtung eines Flächenfonds, um brachliegende Industrie- und Gewerbeflächen zu sanieren.

Darüber hinaus müssen Kommunen in die Lage versetzt werden, ihren Bürger_innen ein gutes Kultur- und Freizeitprogramm zu bieten. Schwimmbäder, Büchereien und Jugendeinrichtungen fördern maßgeblich die Attraktivität einer Stadt oder Gemeinde.

Eine Vorbedingung für jede Entwicklungsstrategie für das Ruhrgebiet ist die Lösung des massiven Schuldenproblems, um den Kommunen ihre Handlungsfähigkeit zurückzugeben. Damit die Kommunen selber mehr investieren können, muss daher die Entschuldung der Städte und Gemeinden endlich angegangen werden.

Projekte allein werden die bekannten Probleme im Revier nicht lösen. Ohne die notwendigen Investitionen und eine Entschuldung der Kommunen lässt sich ein nachhaltiger Modernisierungsprozess nicht durchführen. ■



Eine Infrastrukturgenossenschaft für das Revier

Von Prof. Dr. Uli Paetzel

Investitionen in die öffentliche Infrastruktur sind eine wesentliche Voraussetzung für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit, die Schaffung von Wachstumspotentialen und die Verbesserung der Lebensqualität der Bürger_innen.

Der Zustand der Infrastruktur wird im Ruhrgebiet jedoch mittlerweile als sehr schlecht wahrgenommen. Im Kern lassen sich dafür mindestens zwei Ursachen finden: Seit Jahren wird deutschlandweit und so auch im Revier durch die öffentliche Hand zu wenig in den Erhalt und Ausbau von Infrastruktur investiert. Dort, wo diese Investitionen nicht ausreichen, den Verschleiß auszugleichen, man also „von der Substanz lebt“, werden Mängel für die Bürger_innen immer stärker spürbar und sichtbar: Schlaglöcher in Straßen werden von Städten nur noch notdürftig ausgebessert, der öffentliche Personennahverkehr wird nicht bedarfsgerecht ausgebaut und insbesondere im ländlichen Raum droht die Qualität der Gesundheitsversorgung durch die Schließung von Krankenhäusern in Mitleidenschaft gezogen zu werden.



Prof. Dr. Uli Paetzel

ist Vorstandsvorsitzender von Emschergenossenschaft und Lippeverband, sowie seit 2019 Präsident der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.. Zwischen 2004 und 2016 war er Bürgermeister der Stadt Herten.

Die KfW schätzt in diesem Zusammenhang den **kumulierten Investitionsstau** allein auf kommunaler Ebene auf knapp 159 Mrd. Euro ¹.

Die Folgen dieser langjährigen Austeritätspolitik der öffentlichen Hand sind letztlich sogar politisch greifbar. Studien kommen zu dem Schluss, dass beim Problem des Infrastrukturerhalts und den damit ausgelösten Gefühlen des Verlusts von Lebensqualität und einer mangelnden Wertschätzung gegenüber der eigenen Heimat durch das politische System ein großer Teil des **Zuspruchs für rechtsextreme Parteien** erklärbar ist ².

Gleichzeitig wachsen die **infrastrukturellen Herausforderungen**. Wir stehen beispielsweise vor einer tiefgreifenden Veränderung im Mobilitätsverhalten – insbesondere in Ballungsräumen werden das Fahrrad und der ÖPNV weiter an Bedeutung gewinnen. Das Elektroauto wird mittelfristig klassische Verbrenner ablösen und ganz neue Ansprüche an Lademöglichkeiten stellen. Autonomes Fahren und die fortschreitende Digitalisierung unserer „smarten“ Städte werden diese zusätzlichen infrastrukturellen Anforderungen nochmals verschärfen.

Neben diesen Problemen der **Unterfinanzierung von Investitionsprojekten** lassen sich weitere strukturelle Ursachen für den Verschleiß der öffentlichen Infrastruktur feststellen. So reichen bspw. die Planungs- und Verwaltungskapazitäten der öffentlichen Hand vielfach nicht aus, um dem Wunsch der Bürger_innen nach einer schnellen Abwicklung der Projekte gerecht zu werden. Nach Jahren der Sparrunden und Einstellungsstops mussten Personaldeckungen schrittweise ausgedünnt werden. Jetzt kurzfristig neu geschaffene Stellen können häufig nur unter sehr großen Anstrengungen adäquat besetzt werden.

Darüber hinaus stellt die **polyzentrische Struktur des Ruhrgebiets** mit seinen dezentralen Verwaltungsstrukturen die Planung und Steuerung übergreifender Projekte vor große Herausforderungen.



»Realisierung kleinster gemeinsamer Nenner statt mutiger und innovativer Projekte.«

Obwohl die Feststellung, es brauche auf dem Weg zu einer echten Metropolregion dringend mehr interkommunale Zusammenarbeit, die weitere Zusammenfassung von Kompetenzen auf gesamtregionaler Ebene und ein Ende kommunaler Egoismen, regelmäßig von allen Seiten wiederholt wird, ist ein **gewisses Kirchturmdenken** für das Revier noch immer charakteristisch. Die Suche nach dem breiten Konsens zur Aktivierung aller zuständigen Stellen verlängert Projektlaufzeiten in ihrer Planung erheblich, erhöht Reibungsverluste und führt häufig zur Realisierung kleinster gemeinsamer Nenner statt zu mutigen und innovativen Projekten.

Eine isolierte kommunale Planung von wichtiger Infrastruktur wird dagegen dem realen Aktionsradius der Bürger_innen nicht gerecht und als unzureichend wahrgenommen.

Staatliche Handlungsfähigkeit durch Infrastrukturgenossenschaften erhöhen

Die Defizite bei der Erneuerung und dem Ausbau der Infrastruktur in Deutschland haben in den letzten Jahren zu einer ganzen Reihe von Studien und politischen Vorschlägen geführt. Neben der massiven Förderung von privaten Investitionen in grundlegende Bereiche der Infrastruktur, beispielsweise im Bereich der Kommunikationsnetze, wurde insbesondere die Öffnung der staatlichen Akteure für Public Private Partnerships immer wieder thematisiert.

In der letzten Legislaturperiode wurde durch die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) eingesetzte „Fratzscher-Kommission“ eine Reihe von Vorschlägen unterbreitet, die die Investitionstätigkeit der öffentlichen Hand stärken sollte. Neben der Ausweitung der finanziellen Mittel, der Forderung, Haushaltsüberschüsse für zusätzliche Investitionen zu verwenden, und der Einrichtung einer haushaltsrechtlichen Verpflichtung zu mehr öffentlichen Investitionen – eine Art **„Verschleißbremse“** für die öffentliche Infrastruktur als Gegenstück

zur „Schuldenbremse“ – wurde dabei vor allen Dingen auch auf strukturelle Faktoren rekurriert. Wichtiges Element war dabei die Erhöhung der Handlungsfähigkeit der Kommunen durch die Gründung übergreifender (regionaler) Gesellschaften insbesondere in den Bereichen Beschaffung, Planung und Durchführung.

Angesichts dieser Problemlagen ist dringend geboten, **neue Kooperationsmodelle** zu finden, die den benötigten übergreifenden Planungshorizont gewährleisten und gleichzeitig in der Lage sind, flexibel auf lokale Entwicklungen zu reagieren. In diesem Zusammenhang scheint das **Grundprinzip der Genossenschaft** interessant zu sein. Sie ist als Zusammenschluss selbstständiger Akteur_innen zu einem klaren Zweck definiert und zeichnet sich insbesondere durch eine eigenverantwortliche Selbstverwaltung aus. Gleichzeitig sind weitreichende Mitbestimmungsrechte und demokratische Zugriffsmöglichkeiten für die Mitglieder festgeschrieben. Diese werden durch eine Hauptversammlung, durch ein Spitzengremium, das aus der Mitte der Hauptversammlung gewählt wird, sowie durch weitere thematisch spezialisierte Ausschüsse sichergestellt. Städte und Kommunen behalten somit weitreichende Eingriffsmöglichkeiten in die operative Arbeit und in die strategischen Entscheidungen der Genossenschaft bei.

Die skizzierten infrastrukturellen Defizite des Ruhrgebiets machen im Zusammenspiel mit den polyzentrischen politischen Strukturen den Genossenschaftsansatz besonders attraktiv. Es ließen sich so Investitionen bündeln und die städteübergreifende Perspektive sicherstellen. Darüber hinaus liegen weitere Vorteile auf der Hand:

- **Schaffung einer gemeinsamen Planungsperspektive**
Die Gründung einer übergeordneten Instanz zur Planung und Abwicklung von Infrastrukturprojekten schafft eine gemeinsame Perspektive für das Ruhrgebiet. Zur Lösung der „großen“ Probleme des Reviers ist ein solcher Blick von fundamentaler Bedeutung.
- **Langfristige Finanzierungsstruktur**
Durch die Schaffung einer ruhrgebietsweiten Organisationsstruktur und der Übertragung der Mittel und der

Verpflichtung, diese Gesellschaft dauerhaft auszustatten, entsteht eine schlagkräftige Organisation, die sich der langfristigen Refinanzierungsmöglichkeiten der Kommunen bedienen kann – und gleichzeitig dem Spardiktat entzogen ist.

- **Erschließung von Synergiepotenzialen**
Die kleinräumigen Planungsprozesse im Revier binden eine große Menge an Ressourcen. Auch kleinere Kommunen müssen trotz enger Haushaltsbudgets für eine effektive Planung eine große Zahl entsprechender Kapazitäten bereitstellen. Gleichzeitig werden die Prozesse durch die große Zahl an Schnittstellen langsam und ineffektiv. Die Schaffung einer übergeordneten Infrastrukturgenossenschaft ist durch die Reduktion von Schnittstellen potenziell in der Lage, Kosteneinsparungen zu realisieren. Darüber hinaus sind durch die Größenvorteile einer zentralen Planungsinstanz für das ganze Revier im Vergleich zu einer kleinteiligen Planung in den Kommunen Professionalisierungs- und Effizienzgewinne in den operativen Prozessen zu erwarten.
- **Entlastung kommunaler Budgets**
Die Infrastrukturgenossenschaft könnte die Eigenanteile bei geförderten Projekten stemmen, was einzelnen Kommunen in der Region oft nicht mehr möglich ist. Sie sind aktuell von vielen Fördertöpfen praktisch abgeschnitten. Die neue Organisation muss gleichzeitig allen gesellschaftsrechtlichen und bilanziellen Regeln entsprechen und als „vorsichtiger Kaufmann“ agieren.
- **Flexible Einbindung weiterer Akteur_innen**
Die flexible Organisationsform der Genossenschaft macht den Einbezug weiterer wichtiger Akteur_innen der Region möglich. Im Bedarfsfall könnten so zusätzliche Kompetenzen und finanzielle Handlungsspielräume eingebunden werden.

Mögliche thematische Schwerpunkte einer Infrastrukturgenossenschaft

Die thematische Ausgestaltung der Gesellschaft orientiert sich an den Problemen, die für die Entwicklung des Ruhrgebiets aktuell als am drängendsten empfunden werden.

»In Nordrhein-Westfalen sind 58 Prozent der Landesstraßen in einem „ungenügenden Zustand.“ «

Hier ist bei der Einführung ein modulares Vorgehen denkbar, das ausgewählte Schwerpunktthemen sukzessive adressiert.

- **Straßen, Brücken und Radwege**

Baufällige Brücken und Straßen sind Sinnbilder für die infrastrukturellen Probleme einer Region. Laut Gutachten des NRW-Verkehrsministeriums kann davon ausgegangen werden, dass in Nordrhein-Westfalen 58 Prozent der Landesstraßen in einem „ungenügenden Zustand“ sind ³. Auch auf kommunaler Ebene sind die Defizite groß. Der nordrhein-westfälische Städtetag sieht in den großen Städten des Reviers einen Sanierungsbedarf von bis zu 50 Prozent.

Die kommunalen Budgets zum Erhalt und Ausbau des Straßennetzes sind zu gering, um die vorhandenen Defizite abzubauen ⁴. Zusätzliche Herausforderungen durch eine Verkehrswende, die die Nutzung des Fahrrads in den Städten stärkt, werden weitere Gelder benötigen. Eine gemeinsame Infrastrukturgenossenschaft für das Ruhrgebiet muss die Aufarbeitung dieses kommunalen Sanierungsstaus angehen. Im Sinne einer Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen muss die Sanierung nach Bedürftigkeit und nicht nach Kassenlage erfolgen.

- **Smart City und E-Mobilität**

Im Bereich der Digitalisierung in den Städten droht das Ruhrgebiet nur langsam voranzukommen. Gelingt es nicht, eine eigene Vorstellung davon zu entwickeln, was „Smart City“ im Revier bedeutet, wird nicht vor Ort entschieden, wie die Städte künftig funktionieren, sondern im Silicon Valley. Die Gestaltung neuer digitaler Ideen bedarf allerdings eines Akteurs, der dies federführend tut und eine gemeinwohlorientierte Vorstellung der Nutzung der künftig anfallenden Daten entwickelt und umsetzt. Die einzelnen Kommunen können dies

nicht in Eigenregie, dafür sind ihre Mittel zu begrenzt und die jeweiligen Einzugsgebiete sind zu klein. Wir brauchen aber **dringend hier die nächsten Schritte**, wie man sie in Metropolen wie Madrid, Barcelona oder Paris gerade geht, bei denen Technologie zunächst als Mittel gesehen wird, Verwaltungs- und Entscheidungsprozesse für Bürger_innen zu öffnen und Partizipation zu ermöglichen. Gleichzeitig setzt man bewusst auf Open-Source-Plattformen und Open Data, statt sich von der Infrastruktur der großen Techunternehmen abhängig zu machen. Dies gilt auch für die Entwicklung der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität. Hier ist aktuell ein Wildwuchs beim Ausbau zu beobachten. Soll dieser nicht dem Zufall überlassen werden, muss auch hier eine koordinierende Stelle eingerichtet werden, die die Investitionen im Revier steuert.

- **Öffentlicher Personennahverkehr**

Im Ruhrgebiet teilen 13 kommunale Betriebe den Nahverkehr unter sich auf. Zwar gibt es mit dem VRR eine übergeordnete Dachorganisation, die einzelnen Akteure sind allerdings formal eigenständig und planen letztlich voneinander unabhängig den Ausbau der Netze. Im Ergebnis enden Linien meist an Stadtgrenzen und sind nicht aufeinander abgestimmt. Eine gemeinsame Institution, die die Aktivitäten der Betriebe nicht nur moderiert, sondern planerisch und operativ bestimmt, ist daher dringend geboten. Nur aus dieser übergreifenden Planungsperspektive kann der dringend benötigte Ausbau des ÖPNV-Netzes im Revier angemessen durchgeführt werden.

- **Koordination der gemeinsamen Beschaffung von Investitionsgütern**

Die 15 kreisfreien Städte und Landkreise im Ruhrgebiet nutzen ihre mögliche Marktmacht nicht bestmöglich aus. Trotz ähnlicher Probleme und Investitionsvorhaben, von Feuerwehrfahrzeugen bis zu Büroartikeln, werden diese nur selten gemeinsam angegangen. Eine abgestimmte Investitions- und Beschaffungspolitik für alle öffentlichen Institutionen könnte durch bessere Rahmenverträge und größere Bestellmengen entsprechende Kosteneinsparungen realisieren.

- **Flächenentwicklung und Altlastenmanagement**

Die Verfügbarkeit von geeigneten Standorten hat sich zu einem echten Engpass im Revier entwickelt. Neben der hohen Bevölkerungsdichte stellen vor allem Altlasten die Flächenentwicklung vor große Herausforderungen. Im Zusammenspiel mit den Kommunen, der Business Metropole Ruhr und der RAG Montan Immobilien muss hier ein abgestimmtes Vorgehen gefunden werden. Die Infrastrukturgenossenschaft könnte einen neuen Impuls setzen.

- **Breitbandausbau**

Die Versorgung mit schnellem Internet ist so essenziell wie die mit Elektrizität und Wasser. Beim Ausbau der Breitbandinfrastruktur ist Deutschland jedoch deutlich ins Hintertreffen geraten. Die durchschnittliche Verbindungsgeschwindigkeit betrug im ersten Quartal 2017 15,3 Mbits, weit unter der beispielsweise in Südkorea, Norwegen oder Schweden. Auch liegt der Anteil der Glasfaseranschlüsse in Deutschland mit 2,1 Prozent deutlich unter dem OECD-Durchschnitt von 22,3 Prozent und noch viel weiter hinter Spitzenländern wie Japan und Südkorea mit mehr als 75 Prozent ⁵.

Neben deutlich höheren finanziellen Mitteln braucht es auch strukturelle Veränderungen beim Ausbau – die öffentliche Hand muss eine stärkere und aktivere Rolle einnehmen und den Ausbau direkt vorantreiben. Für das Ruhrgebiet muss die Infrastrukturgenossenschaft den Breitbandausbau im Rahmen bestehender Instrumente koordinieren und den Ausbau in unterversorgten Gebieten selbstübernehmen. ■

Quellen

- 1 <https://www.derneuekaemmerer.de/nachrichten/haushalt/kfw-investitionsstau-der-kommunen-waechst-wieder-46691/> (11.07.2018)
- 2 [http://www.progressives-zentrum.org/wp-content/uploads/2018/03/Rückkehr-zu-den-politisch-Verlassenen_500-Gespräche-in-rechtspopulistis-chen-Hochburgen-in-Deutschland-und-Frankreich_Studie-von-Johannes-Hillje_Das-Progressive-Zentrum.pdf](http://www.progressives-zentrum.org/wp-content/uploads/2018/03/Rueckkehr-zu-den-politisch-Verlassenen_500-Gespraeche-in-rechtspopulistis-chen-Hochburgen-in-Deutschland-und-Frankreich_Studie-von-Johannes-Hillje_Das-Progressive-Zentrum.pdf) (11.07.2018).
- 3 <http://www.general-anzeiger-bonn.de/news/politik/deutschland/So-marode-sind-die-Stra%C3%9Fen-in-NRW-article3816615.html> (12.07.2018).
- 4 http://www.staedtetagnrw.de/imperia/md/content/stnrw/internet/1_presse/2014/nrw_verkehrsinfrastruk-tur_fakten_aus_14_st%C3%9Fen.pdf (12.07.2018).
- 5 Vgl. Akamai Technologies: Durchschnittliche Verbindungsgeschwindigkeit der Internetanschlüsse in den führenden Ländern weltweit im 1. Quartal 2017 (in Mbit/s). Statista. (08.04.2018)



»Die skizzierten infrastrukturellen Defizite des Ruhrgebiets machen im Zusammenspiel mit den polyzentrischen politischen Strukturen den Genossenschaftsansatz besonders attraktiv.«

Po(t)enziale heben: Bildungsmetropole Ruhr

Von Ulrike Sommer

Das Ruhrgebiet präsentiert sich selbst gern als erfolgreiche Bildungs- und Wissenschaftsregion, als Region der Chancen, der gelingenden Integration und des sozialen Aufstiegs.

Tatsächlich hat die in den 1960er-Jahren – mit dem Niedergang des Bergbaus – einsetzende Bildungsexpansion beeindruckende Erfolge vorzuweisen: Das Angebot weiterführender schulischer Bildung hat sich seit den 1960er-Jahren vervielfältigt: Es entstanden neue Realschulen, Gesamtschulen, Fachschulen, Berufskollegs, Sekundarschulen und Gymnasien, die Abschlüsse bis zur Hochschulreife ermöglichen.

Der Anteil der Menschen mit höheren und mittleren Schulabschlüssen hat seither kontinuierlich zugenommen – hier steht das Ruhrgebiet dem übrigen NRW mittlerweile nicht mehr viel nach. Aus der ehemals bildungsfernen und universitätsfreien Montanregion ist **eine der dichtesten Hochschullandschaften Europas** geworden, die eine hohe Zahl von Studienpionier_innen zum Abschluss führt.



Ulrike Sommer

ist seit 2013 Geschäftsführerin der RuhrFutur gGmbH. Zuvor war die ausgebildete Historikerin und Bildungswissenschaftlerin in verschiedenen Ressorts der Landesregierung NRW tätig.

Nahezu parallel hat sich aber ein gegenläufiger Prozess vollzogen: Der Niedergang der Montanindustrie hat nicht nur die Arbeitswelt im Ruhrgebiet fundamental verändert, sondern auch die räumliche und soziale Segregation der Städte und der Region deutlich verschärft. Die Lebenswelten in den bürgerlich-konsolidierten Quartieren des Südens und in den ehemaligen Arbeiterquartieren des Nordens sind dadurch noch weiter auseinandergedriftet.

Auf der Grundlage einer kleinräumigen quantitativen Analyse von Sozial- und Bildungsdaten für NRW und für das Ruhrgebiet haben Jörg-Peter Schräpler und sein Team beim Zentrum für interdisziplinäre Ruhrgebietsforschung an der Ruhr-Universität Bochum in der 2018 erschienenen Studie **„Wege zur Metropole Ruhr“** minutiös aufgezeigt, mit welchen Auswirkungen für Bildungsteilhabe und Bildungschancen diese Entwicklung über einen Zeitraum von 40 Jahren hinweg verbunden ist:

Die räumliche und soziale Segregation der Städte und der Region spiegelt sich auch in einer Segregation der Bildungschancen.

Kinder und Jugendliche, die in den ehemaligen Arbeiterquartieren des nördlichen Ruhrgebiets groß werden, haben – wie die Studie eindrücklich zeigt – per se deutlich **schlechtere Ausgangsbedingungen** für eine erfolgreichere Bildungskarriere: Sie leben in einem Umfeld, in dem die Schattenseiten des Strukturwandels – Erwerbslosigkeit, (materielle und kulturelle) Armut, schlechte Wohnverhältnisse, Krankheit, Erosion sozialer Bindungen, Resignation – oft genug den Alltag bestimmen.

Der Anteil an Menschen mit Zuwanderungsgeschichte ist hoch; zudem sind diese Wohngebiete oft Ankunftsquartiere für neu eintreffende Zuwander_innen.

Die Bildungseinrichtungen in diesen Quartieren haben mit sozialen Herausforderungen wie auch mit einem Ressourcenmangel zu kämpfen und können nicht immer hinreichend Anregungen bieten und Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen.



»Gut zwei Drittel der Kinder und Jugendlichen im Ruhrgebiet werden in benachteiligten Quartieren groß.«

Entscheidend ist, dass wir hier **nicht etwa über eine Randgruppe** sprechen – gut zwei Drittel der Kinder und Jugendlichen im Ruhrgebiet werden in benachteiligten Quartieren groß. Ihre Potenziale zu heben und ihre Bildungschancen nachhaltig zu verbessern, ist eine Frage der sozialen Gerechtigkeit. Ob dies gelingt oder nicht, wird aber zugleich maßgeblich mit darüber entscheiden, welche Chancen das Ruhrgebiet in den kommenden Jahrzehnten im globalen Wettbewerb der Ballungsregionen hat.

Was ist zu tun? Wo liegt die Verantwortung? Und was gibt es bereits an guter Praxis, die sich möglicherweise ausweiten oder transferieren lässt?

Vier Punkte sind meines Erachtens zentral: gute Zugänge zu den Angeboten frühkindlicher Bildung zu schaffen, die

Qualität schulischer Bildung in benachteiligten Quartieren zu verbessern, Eltern als Bildungspartner_innen zu stärken und nicht zuletzt Bildungslandschaften – in den Quartieren, auf kommunaler, aber auch auf regionaler Ebene – datenbasiert weiterzuentwickeln.

Gute Zugänge zu den Angeboten frühkindlicher Bildung schaffen

Aus internationalen und nationalen Studien wissen wir, dass Investitionen in Angebote der frühkindlichen Bildung sich für den weiteren Bildungsweg besonders auszahlen. Kinder aus Familien in herausgeforderten oder benachteiligten Lagen, die am stärksten von diesen Angeboten profitieren könnten, besuchen aber oft erst spät eine Kindertageseinrichtung.

Empfehlung: In den benachteiligten Quartieren braucht es **mehr Brückenangebote**, um Familien einen niedrigschwelligen Zugang zu Einrichtungen und Angeboten der frühkindlichen Bildung zu ermöglichen. Zugleich gilt es, die Zugänge zu den Familien zu nutzen, die durch den Aufbau kommunaler Präventionsketten entstanden sind.

Gute Praxis: Beispielhaft ist das Modell der so genannten **Kinderstuben**, im Viertel lokalisierter Großtagespflegen mit sozialpädagogischer Begleitung, die eine intensive Betreuung und Förderung der Kinder, aber auch eine enge Einbindung der Eltern ermöglichen. Das Modell wurde in Dortmund entwickelt und im Rahmen der Bildungsinitiative Ruhr-Futur erfolgreich in die Städte Gelsenkirchen, Herten und Mülheim an der Ruhr transferiert.

Ein gutes Beispiel für einen niedrighschwelligem Zugang zu neu zugewanderten Familien ist die **Mobile Kita (MoKi)** der Stadt Gelsenkirchen, ein Wohnmobil mit entsprechender Ausstattung, das die Ankunftsquartiere anfährt und vor Ort Spiel- und Lernangebote macht.

Die Qualität schulischer Bildung in benachteiligten Quartieren verbessern

Gute Schulen müssen in der Lage sein, alle Schüler_innen optimal zu fördern und zum bestmöglichen Bildungsabschluss zu führen. Dazu gehört es auch, **herkunftsbedingte Benachteiligungen auszugleichen**. Die Realität sieht jedoch oft anders aus: Schulen in benachteiligten Stadtteilen sind durch die Zunahme und Verschärfung von Problemlagen eine Fülle neuer Aufgaben zugewachsen. Dies ist jedoch nicht mit einem Zuwachs an Ressourcen (Personal, Zeit, Geld, Ausstattung), sondern vielmehr mit deren Verknappung einhergegangen.

Empfehlung: Wissenschaftler_innen, staatliche und zivilgesellschaftliche Akteur_innen haben in den letzten Jahren Erklärungsmodelle entwickelt und Ansätze erprobt, wie Schulen in herausgeforderten Lagen durch eine **passgenaue Entwicklungsbegleitung** ihren anspruchsvollen Aufgaben gerecht werden und ihre Schul- und Unterrichtsqualität deutlich steigern können. Es gibt also kaum ein Erkenntnisproblem, wohl aber einen Mangel an qualifizierter Begleitung und Unterstützung für solche grundlegenden systemischen Veränderungsprozesse. Handlungsbedarf gibt es bei der **Ressourcensteuerung**: Derzeit müssen die Schulen mit besonderen Herausforderungen oft mit besonders knappen Ressourcen (Lehrkräfte, andere Fachkräfte, Gebäude, Ausstattung) auskommen, wünschenswert wäre das Gegenteil.

Handlungsbedarf gibt es auch beim **Schulstrukturangebot**, das nicht nur hochkomplex und unübersichtlich ist, sondern auch den integrierten Schulformen hohe Lasten aufbürdet.

Gute Praxis: Mittlerweile gibt es bundesweit eine Vielzahl von Programmen und Projekten, die Schulen in herausgeforderten Lagen fördern und unterstützen. Das Berliner **„BONUS“-Programm** zählt dazu ebenso wie das Programm **„Impact Schule“** der Wübben-Stiftung, das insbesondere Schulleitungen für ihre schwierige Aufgabe qualifiziert, oder auch das Programm **„Systematische Schulentwicklung“** von Ruhr-Futur, das Schulen in sieben Kommunen des Ruhrgebiets im Prozess der Schul- und Unterrichtsentwicklung berät und eng begleitet. Auch der Schulversuch **„Talentschulen“** des Landes NRW setzt auf eine bessere Ressourcenausstattung und die Begleitung durch qualifizierte Schulentwicklungsberater_innen.

Eine Ressourcensteuerung auf der Basis eines schulscharfen Sozialindex hat mit positiven Ergebnissen bereits Mitte der 1990er-Jahre der Stadtstaat Hamburg eingeführt. NRW lässt derzeit Modelle für einen Sozialindex als Grundlage für eine Vergabe zusätzlicher Ressourcen prüfen. In Hamburg ist – wie in weiteren Bundesländern – auch die **Schulstruktur deutlich weniger komplex**: Neben dem traditionellen Gymnasium gibt es als zweite Schulform nach der Grundschule nur noch die Stadtteilschule, die ebenfalls bis zum Abitur führen kann. Als Ergebnis einer Reihe strukturierter Reformen konnte Hamburg seine Bildungsergebnisse in den letzten Jahren deutlich steigern.

»Die Familie ist und bleibt eine zentrale Instanz auch in Bildungsfragen.«

Eltern als Bildungspartner_innen stärken

Die heranwachsende Generation verbringt zunehmend mehr und längere Zeit in formalen Bildungseinrichtungen. Dennoch ist und bleibt die Familie eine zentrale Instanz auch in Bildungsfragen.

Der Einfluss der Eltern bleibt – wie wir aus verschiedenen Studien wissen – bis ins junge Erwachsenenalter hinein, bis zur Studien- und Berufswahl, oftmals bedeutsamer als der von Bildungseinrichtungen oder Lehrkräften.

Empfehlung: Wenn es gelingen soll, die immer noch enge Koppelung von sozialer Herkunft und Bildungserfolg aufzubrechen, müssen auch Eltern aus eher bildungsfernen Schichten in ihrer **Rolle als Lern- und Bildungsbegleiter_innen** ihrer Kinder gestärkt werden, weil sie eine so zentrale Rolle für den Bildungsweg ihrer Kinder spielen.

Hier sind jedoch nicht nur die Bildungseinrichtungen selbst, sondern auch die Kommunen gefragt, gute Netzwerke und Strukturen in den Stadtteilen aufzubauen, die die Zusammenarbeit mit Eltern unterstützen können.

Gute Praxis: Im Rahmen des RuhrFutur-Projekts **„Eltern und Schulen – gemeinsam stark“** entwickeln die Städte Bochum, Castrop-Rauxel und Mülheim an der Ruhr kommunale Konzepte für eine engere Zusammenarbeit zwischen Eltern und Schulen gerade auch in herausgeforderten Quartieren. Zugleich haben Schulen und andere Akteure vor Ort die Möglichkeit, **neue Formen der Kooperation oder der Ansprache in so genannten Mikroprojekten** zu erproben.

In Gelsenkirchen hat die Stadt in enger Zusammenarbeit mit verschiedenen Trägern und mit Unterstützung der Wübben-Stiftung Familienzentren an Grundschulen entwickelt, die die Schule mit Informations-, Beratungs- und Beteiligungsangeboten zu einer wichtigen Anlaufstelle auch für Eltern werden lassen. Die Landesregierung will nun das Modell auch an anderen Orten erproben.

Die Schule am Nordmarkt in Dortmund versteht sich selbst als **„Familienschule“** im Quartier, die bewusst auch ein Angebot für die vornehmlich aus Südosteuropa zugewanderte Elternschaft bereithält.

Bildungslandschaften datenbasiert weiterentwickeln

Gerade in herausgeforderten Quartieren ist eine Verbesserung von Bildungsangeboten, Bildungsqualität und

Bildungserfolg nur dann möglich, wenn die unterschiedlichen Akteur_innen des Systems vor Ort eng und strukturiert zusammenarbeiten, gemeinsame Qualitätsmaßstäbe entwickeln, Übergänge gemeinsam managen und so dazu beitragen, dass keine Brüche in Bildungsbiographien entstehen.

»Kommunales und regionales Bildungsmonitoring.«

Grundlage für eine erfolgreiche Steuerung von Bildungsprozessen und Ressourcen ist ein kommunales Bildungsmonitoring, das eng auch mit Monitoringprozessen in anderen Arbeitsbereichen (Gesundheit, Soziales et cetera) abgestimmt sein sollte – viele Kommunen im Ruhrgebiet sind hier bereits gut aufgestellt. In einer so eng verflochtenen Region mit einer hohen Bildungsmobilität wie dem Ruhrgebiet braucht es jedoch darüber hinaus auch Kooperationsstrukturen, die über kommunale Grenzen hinausgehen, ebenso auch ein regionales Bildungsmonitoring, das Grundlagen für eine kooperative Steuerung auf der regionalen Ebene schafft. Ein solches regionales Bildungsmonitoring und eine darauf aufbauende regionale Bildungsberichterstattung wird für das Ruhrgebiet derzeit vom Regionalverband Ruhr und der RuhrFutur gGmbH aufgebaut.

Empfehlung: Mit den regionalen Bildungsnetzwerken hat das Land eine wichtige Voraussetzung für eine gezielte Steuerung und Weiterentwicklung von kommunalen Bildungslandschaften geschaffen, wie sie deutschlandweit durch das bundesgeförderte Programm **„Lernen vor Ort“** etabliert wurden.

Neben den Bildungsnetzwerken sind in der Folge – etwa durch die kommunalen Präventionsketten oder die kommunalen Integrationszentren – weitere Vernetzungsstrukturen entstanden, deren Zusammenwirken in etlichen Kommunen oder Kreisen noch optimiert werden könnte.

Angesichts der enorm gewachsenen Herausforderungen im Bildungsbereich wären zudem aktive Entwicklungsimpulse für die regionalen Bildungsnetzwerke vonseiten des Landes wünschenswert – derzeit ist es allein das Engagement der Kommunen, das für eine kontinuierliche Weiterentwicklung und die Einbindung aller relevanten Partner_innen sorgt.

Gute Praxis: Aufbauend auf den Erfahrungen von „Lernen vor Ort“ unterstützen die bundesgeförderten regionalen Transferagenturen für Bildungsmanagement (und die Agentur für Großstädte) die **Etablierung eines datenbasierten kommunalen Bildungsmanagements** und bieten zudem Fortbildung und Beratung für die kommunalen Akteur_innen an.

RuhrFutur, eine von der Stiftung Mercator ins Leben gerufene Bildungsinitiative, in der sich die Landesregierung, sieben Hochschulen, sechs Städte und ein Kreis sowie der Regionalverband Ruhr engagieren, setzt sich für eine gezielte Kooperation der Bildungsakteur_innen im Ruhrgebiet ein, um das Bildungssystem in der Metropole Ruhr leistungsfähiger und chancengerechter zu gestalten.

Vernetzungsstrukturen im Quartier (mit einer pädagogischen Werkstatt als Kern) fördert das Programm **„Quadratkilometer Bildung“** der Freudenberg-Stiftung (im Ruhrgebiet in Herten und Dortmund). ■



»Es gibt also kaum ein Erkenntnisproblem, wohl aber einen Mangel an qualifizierter Begleitung und Unterstützung für solche grundlegenden systemischen Veränderungsprozesse.«

Ulrike Sommer

Mobilitätswende im Ruhrgebiet: Herausforderung für die Region und Transformationstreiber

Von Ingo Kollosche

Auf nationaler wie kommunaler Ebene steht das verkehrspolitische Programm der Mobilitätswende an herausragender Stelle der gesamtgesellschaftlichen Zukunftsagenda in Deutschland.

Die Mobilitätswende ist dabei nicht als partielle Korrektur bestehender Verkehrssysteme zu verstehen. Sie ist ein Indikator für einen gesamtgesellschaftlichen Transformationsprozess, dessen Leitplanken **Nachhaltigkeit, Dekarbonisierung und Klimawandel** heißen. Die Mobilitätswende zielt auf einen fundamentalen Wandel des Systems und Handlungsfeldes Mobilität. Infrastrukturen, Geschäftsmodelle, politische und ökologische Rahmenbedingungen sowie (und gerade) Handlungsroutinen als auch Werte und Einstellungen unterliegen dieser Transformationsdynamik.



Ingo Kollosche

ist studierter Sozial- und Politikwissenschaftler. Nach mehrjähriger wissenschaftlicher Tätigkeit am Lehrstuhl für Integrierte Verkehrsplanung an der TU Berlin ist er seit 2018 Forschungsleiter im Bereich Mobilität, am Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung.

Neben dem Umbau automobiler Infrastrukturen und Wertschöpfungsketten (Transformation der Automobilindustrie), der Etablierung einer starken politischen Regulation der Mobilität entlang nachhaltiger Kriterien, bedarf es der **Korrektur mentaler Landkarten und Programmierungen**. Die gegenwärtige Mobilitätskultur unterliegt einer Pfadabhängigkeit und Dominanz des Automobils als Universalfahrzeug und Statussymbol.

Aufgrund des Klimawandels, zunehmender Ressourcenknappheit sowie der globalen Megatrends wie Urbanisierung, Demografie, Individualisierung und Digitalisierung werden unter Berücksichtigung der Daseinsvorsorge neue Mobilitätskonzepte für Deutschland und das Ruhrgebiet notwendig.

»Die Digitalisierung der Mobilität ist in vollem Gange.«

Zukünftige Mobilität muss eine nachhaltige Mobilität sein. Sie wird aber auch eine digital basierte und vernetzte Mobilität sein. Die Digitalisierung der Mobilität ist in vollem Gange und sie kann und wird einen Beitrag leisten, Mobilität intelligent und flexibel zu gestalten und sie gleichzeitig nachhaltiger zu machen. Das ist allerdings kein Selbstläufer. Aufgrund sich ändernder Konsummuster (Onlinehandel und Onlineeinkauf) werden zusätzliche Verkehre produziert, bei denen noch überwiegend mit traditionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor transportiert und geliefert wird. Auch hier muss die Digitalisierung der Mobilität kontextualisiert werden von veränderten Handlungs- und Verhaltensmustern. Nicht allein die technologischen und ökonomischen Treiber sind für eine erfolgreiche Mobilitätswende wichtig. Das Mobilitätsverhalten muss sich auch verändern.

Im Kontext der Veränderungen in der Mobilität entsteht gleichzeitig eine neue Mobilitätsökonomie, die vielfach durch plattformbasierte Anwendungen geprägt ist. Global agierende Akteur_innen aus vollkommen neuen Branchen (Informations- und Kommunikationsbranche und Finanzdienstleistungen) prägen zunehmend die neuen Mobilitätsmärkte.



Sie sind aber gerade aus regionaler und kommunaler Sicht kritisch einzuschätzen. Erwirtschaftete Gewinne lokal angebotener Mobilitätsdienstleistungen wie Sharingangeboten oder Fahrdiensten verbleiben nicht immer in der Region. Mit der neuen Mobilitätsökonomie wird sich auch das Gefüge zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und privaten Anbietern von Mobilität verändern. Die Gefahr von **„Kannibalisierungseffekten“** besteht durchaus, wenn Sharing- oder Fahrdienste Potentiale vom ÖPNV abziehen und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen durch zusätzlich generierte Fahrten erhöhen.

Es muss zudem geprüft werden und mit den Mobilitätsbedürfnissen vor Ort abgeglichen werden, ob diese neuen Mobilitätsdienstleistungen überhaupt sinnvoll sind und eine Verbesserung des jeweiligen Mobilitätssystems darstellen. Kritisch zu hinterfragen sind Mobilitätsangebote bereits heute **hinsichtlich der Geschäftsmodelle**.

Neben den offerierten Mobilitätsdienstleistungen geht es vielfach auch um die **Sammlung und ökonomische Weiterverwendung der generierten Daten**.

»Mobilitätsgerechtigkeit steht an erster Stelle.«

Neben der Kontrolle der erwirtschafteten Erträge aus den Mobilitätsmärkten gilt es auch politisch zu kontrollieren und zu regulieren, welchen Einfluss diesen Akteuren in ihren Mobilitätsangeboten zukommt. **Mobilität als Daseinsfürsorge ist ein öffentliches Gut**, was von Kommunen und der öffentlichen Hand gesichert werden muss. Wenn Teile der Mobilität privatisiert und ökonomisiert werden, dann muss reguliert werden, sodass soziale Standards gesichert sind. Zu diesen Standards zählt an erster Stelle die Mobilitätsgerechtigkeit. Alle müssen entsprechend ihrer sozialen Position Zugang zu Mobilität haben und sich diese Mobilität auch leisten können.

Angesichts der radikalen Veränderung von Geschäftsmodellen und Wertschöpfungsketten im Kontext der Digitalisierung ist nicht nur auf nationaler Ebene, sondern gerade auf der regionalen und kommunalen Ebene ein politischer Paradigmenwechsel nötig.

Um die Mobilitätswende im Ruhrgebiet sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltig zu gestalten, bedarf es eines erneuerten politischen Regulierungsmodus, der gekennzeichnet ist durch Kooperation und Kollaboration der verschiedenen Akteur_innen. Es müssen neue Regeln und Mechanismen der Gestaltung und Steuerung über traditionelle Konstellationen und Identitäten hinaus etabliert werden. Nur so kann es gelingen, gemeinschaftlich die Herausforderung der Mobilitätswende erfolgreich zu gestalten.

Die Kommunen sind die Träger und Gestalter der Mobilitätswende und daher auf **verstärkte und vor allem intelligente Zusammenarbeit** in der Mobilitäts- und Verkehrspolitik angewiesen. Auf der Basis des Mobilitätsentwicklungskonzeptes für die Metropole Ruhr sollte dies in Angriff genommen werden. Dieser Prozess kann nur gelingen, wenn man gemeinsam und auf der Basis eines strategischen Zukunftsbildes agiert.

In einem so dicht besiedelten Ballungsraum wie dem Ruhrgebiet muss die Mobilitätsplanung **über die Stadt- und Verbundgrenzen hinausreichen**. Interkommunale Zusammenarbeit sollte das Leitbild für diese Prozesse sein.

Das Herzstück auch der zukünftigen Mobilität in der Metropole muss der öffentliche Personenverkehr sein. Dafür muss die Belastbarkeit des öffentlichen Verkehrsnetzes erhöht werden, um dieses öffentliche Verkehrsnetz gegen Überlastungen zu wappnen. Das bedeutet eine **Erhöhung der Dichte sowie der Taktung des öffentlichen Nahverkehrs**. Dafür müssen die finanziellen Mittel erhöht werden. Alle Möglichkeiten der Optimierung des Fuß- und Radverkehrs müssen zudem genutzt werden. Hier besteht ein erhebliches Potenzial, Verkehre zu verlagern und Emissionen zu reduzieren. Angesichts der gegenwärtigen Dominanz des privat genutzten PKWs gerade im Ruhrgebiet eine große Herausforderung.

Hinsichtlich der Mobilitätswirtschaft ist darauf zu achten, dass gerade bei der Etablierung neuer integrierter Mobilitätsdienstleistungen lokale Anbieter und Mobilitätsprovider zum Zuge kommen. Nur so können ökonomisch nachhaltige Impulse für die regionale Wirtschaft entstehen und

zusätzlich ein stärkeres regionales Involvement erzeugt werden.

Die soziale Gestaltung der Mobilitätswende in der Metropole Ruhr muss oberste Priorität haben. Das gilt hinsichtlich der Tarifgestaltung des ÖPNV (365-Euro-Ticket) als auch der partizipativen Gestaltung der Transformation der Mobilität. Alle Bürger_innen sind dabei einzubeziehen. Auch hier sind neue Formen des kooperativen Handelns und Planens einzusetzen. ■



»Das Herzstück auch der zukünftigen Mobilität in der Metropole muss der öffentliche Personenverkehr sein.«

Ingo Kollosche

Vernetzte neue Mobilität im Ruhrgebiet

Von Michael Zyweck

Um diesen Anspruch gerecht zu werden, ist ein interkommunales und regionales Agieren sicherlich eine Grundvoraussetzung.

Es ist daher wichtig, dass die Mobilitätsverantwortlichen der Region in einen intensiveren Dialog mit kommunaler Politik und Verwaltung zu den Mobilitäts Herausforderungen und Chancen treten. Das Zukunftsnetz Mobilität bietet durch seine Vernetzungsaktivitäten einen möglichen Rahmen.

Als wichtiger Indikator werden für die Mobilitätsbewertung sehr häufig die **Modal-Split-Anteile** einer Stadt oder Region herangezogen. Dabei geht es um die prozentuale Aufteilung zwischen IV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr mit dem Ziel, durch Maßnahmen eine Veränderung zum ÖPNV und Rad-/Fußverkehr herbeizuführen. Dieses Ziel ausschließlich mit der Betrachtung der Verkehrsmittel herbeizuführen wäre allerdings entweder mit hohen finanziellen Zuwendungen und Investitionen für den Umweltverbund oder durch Restriktionen wie Verteuerung des Parkraumes für den IV zu erreichen.



Michael Zyweck

ist seit fünf Jahren Leiter der Koordinierungsstelle Rhein Ruhr des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, Verkehrsverbund Rhein Ruhr.

Jedoch gibt es neben der Betrachtung der Verkehrsmittel weitere Möglichkeiten, eine Verkehrswende im Ruhrgebiet zu unterstützen.

Das kommunale Mobilitätsmanagement kann dabei als Instrument für die Kommunen oder Region eine Schlüsselfunktion einnehmen. Denn neben der Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsmittel gilt es, auch in die **Verkehrsvermeidung** zu investieren. Eine Stärkung von Homeofficeangeboten, Angebote für Fahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz sind exemplarische Maßnahmen, die für Unternehmen auch wichtige Schlüsselfunktionen beinhalten, um Fachkräfte zu binden oder auch zu gewinnen.

Dieses Beispiel verdeutlicht, dass es notwendig ist, die richtigen Mobilitätsangebote für die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bürger_innen vorzuhalten oder zu entwickeln. So benötigen Senior_innen Informationen zur Benutzung des ÖPNV mithilfe von Rollatoren und die Schulen Möglichkeiten und Maßnahmenunterstützung, Elterntaxis zu reduzieren.

Die „neue“ Mobilität und immer mehr Verkehrswege in Anzahl und Länge haben zudem zur Folge, dass der öffentliche Raum neu gedacht und zukünftig neu geplant werden muss. Die Zunahme an PKW bedeutet automatisch eine weitere Verknappung des öffentlichen Raumes in verdichteten Räumen. Jedoch benötigt auch der Fuß- und Radverkehr Raum, um seine Wirkung für die Mobilität der Zukunft entfalten zu können.

Eine enorme Aufgabe für die Stadtplanung der Zukunft. Der Leitsatz **„Bauen Sie Städte für Menschen und nicht für Autos“**, der aus der Stadtplanung in Kopenhagen stammt, bedeutet zudem, eine höhere Aufenthaltsqualität für die Menschen zu schaffen. ■



»Das kommunale Mobilitätsmanagement kann dabei als Instrument für die Kommunen oder Region eine Schlüssel-funktion einnehmen.«

Michael Zyweck

Arbeit im digitalen Zeitalter: Neue Berufsfelder an der Ruhr

Von Michaela Evans

Strukturwandel braucht Orientierung darüber, welche Berufe und Berufsfelder den Aufbruch und Umbruch vor Ort fundieren und vorantreiben können.

Die wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen des Strukturwandels an der Ruhr erfordern eine hohe Aufmerksamkeit nicht nur für neue vielversprechende Berufsfelder, sondern auch für den Wandel von Arbeitsanforderungen, Aufgaben und Tätigkeiten in tradierten Berufsfeldern und Berufen. In funktionaler Perspektive sind Berufe und Berufsfelder der Ausdruck gesellschaftlicher Arbeitsteilung, die üblicherweise in standardisierten Berufsbildern ihren Ausdruck findet. Dies schafft verlässliche Orientierung auf dem Arbeitsmarkt für Arbeitgeber_innen, Arbeitnehmer_innen und Auszubildende gleichermaßen.



Michaela Evans

hat an der Ruhr-Universität Bochum Sozialwissenschaften studiert und ist seit 1999 Mitarbeiterin am Institut Arbeit und Technik der Westfälischen Hochschule. Seit 2017 ist sie Direktorin des Forschungsschwerpunktes Arbeit und Wandel.

Berufe stehen darüber hinaus für eine gesellschaftliche, dialogische Moderations-, Vermittlungs- und Aushandlungsleistung zwischen den Feldern (Aus-)Bildung, Wertschöpfung und sozialer Sicherung. Damit adressiert der Zusammenhang von Strukturwandel und Beruf notwendigerweise immer auch die Qualität der Arbeit: die Entwicklung von Arbeits- und Einkommensbedingungen ebenso wie individuelle Entwicklungs-, Aufstiegs- und Gestaltungschancen einer Region im Wandel.

»Berufe sind „Macher“ und „Moderatoren“ des Strukturwandels.«

Berufe sind sowohl Treiber als auch Adressaten wirtschaftlicher und sozialer Veränderungsdynamiken; sie sind damit „Macher“ und „Moderatoren“ des Strukturwandels. Die Suche nach neuen Berufsfeldern sollte darum nicht nur auf mögliche betriebliche und individuelle Entwicklungschancen und Gestaltungschancen abstellen, sondern der Diskurs sollte **Ausgangspunkt einer zukunftsgerichteten Leitbildentwicklung** für eine sozialökonomisch-ökologische Transformation der Metropole Ruhr sein.

Was sind nun Suchfelder für neue und sich verändernde Berufsfelder an der Ruhr? Um dies beantworten zu können, ist es sinnvoll, sich dem Thema aus unterschiedlichen, aber gleichwohl komplementären Richtungen zu nähern. Dabei ist einerseits in Rechnung zu stellen, welche Branchen und Berufsfelder schon heute nachhaltige Impulse für den Strukturwandel an der Ruhr setzen. Hier sind es insbesondere Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen, digitale Kommunikation, das Gesundheits- und Sozialwesen, Bildung und Wissenschaft, Energie- und Umweltwirtschaft, das produzierende Gewerbe, Industrie wie auch das Handwerk, die den Strukturwandel prägen.

Zum anderen ist zu explorieren, wo sich im Kleinen und vielfach (noch) unbemerkt **vielversprechende neue Geschäftsfelder**, Wertschöpfungsbezüge und in der Folge auch neue Berufsfelder abzeichnen.



Folgende Entwicklungen liefern hier eine erste Orientierung:

- **Digitalisierung** wird auch in der Metropole Ruhr nicht dazu führen, dass Arbeit, Beschäftigung und Ausbildung an Bedeutung verlieren werden. Vielmehr kann es durch Digitalisierung möglich werden, schneller, flexibler und passgenauer auf individuelle Bedürfnisse einzugehen oder bestehende Bedürfnisse sichtbar und bearbeitbar zu machen. Es ist wahrscheinlich, dass dies insgesamt nicht zu einer Reduktion von Beschäftigung und Arbeitsfeldern führen, sondern vielmehr zu einem **Motor für mehr und neue Jobs sowie Berufsfelder** werden wird. Denn überall dort, wo eben durch digitale Technologien individuelle Unterstützungs-, Begleit- oder Coachingbedarfe angezeigt werden, braucht es zu deren Umsetzung auch künftig menschliche Arbeitskraft. Hier eröffnen sich im Gesundheits- und Sozialwesen, in der beruflichen Aus-, Fort- und Weiterbildung wie auch in der Arbeitsmarkintegration Chancen auf neue und erweiterte Berufsfelder und Beschäftigung.
- Wirtschaftlicher Strukturwandel ist dann erfolgreich, wenn er auf veränderte Bedürfnisse und Bedarfe der Menschen mit Angeboten langfristig eine passende Antwort liefert: Mobilität, Nachhaltigkeit, kommunikative und soziale Teilhabe, Versorgungssicherheit in allen Lebenslagen und mehr Lebensqualität ebenso wie Bildung oder Erholung. Gemeinsam ist diesen Feldern, dass sie sich in ihren künftigen Entwicklungsherausforderungen eben nicht auf einzelne Branchen, Wirtschaftszweige oder Berufsfelder reduzieren lassen, sondern erst durch neue und spezialisierte Wertschöpfungs- und Arbeitsbezüge realisiert werden können. Häufig werden diese noch zu sehr von den technologischen Möglichkeiten und zu wenig von den konkreten Bedürfnissen der Menschen her konzipiert. Das Forschen und Suchen, das Entwickeln und Gestalten von **sinnvollen und bedarfsorientierten technologischen Nutzungsmöglichkeiten** ist ein entscheidender Faktor für Berufsfelder der Zukunft.

- Vorhandene Berufe verschmelzen und neue Berufe entstehen. Schon heute zeigt sich in den Debatten zur beruflichen Bildung, dass **Berufsbilder komplexer** werden und IT-Kenntnisse in nahezu allen Berufsfeldern notwendig sind. Die Ausbildungsinhalte richten sich zunehmend an veränderten Wertschöpfungs- und Arbeitsbezügen aus. Berufe im Bereich Umwelt und Ernährung, Logistik und Mobilitätsdienste, Gesundheit, Pflege und Medizin, Bildung, Lehre und Erziehung werden auch künftig an der Ruhr einen Bedeutungsaufschwung erfahren. Und neu geschaffene Ausbildungsberufe, wie zum Beispiel Kaufleute im E-Commerce, werden auch hier in unterschiedlichen Branchen an Bedeutung gewinnen.

Die Liste des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) zu den in den vergangenen Jahren modernisierten Ausbildungsberufe zeigt, dass sich unter anderem Berufe im Handwerk, in der Klimatechnik und Medientechnik ebenso wie Berufe im Feld der Gebäude- und Infrastruktursysteme, der Informations- und Telekommunikation oder der Anlagenmechanik auf diese neuen Wertschöpfungs- und Prozesslogiken ausrichten. Und sogar im Rahmencurriculum zur künftigen generalistischen Pflegeausbildung wird der Vermittlung von Kompetenzen zur Anwendung, Auswahl und Vermittlung digitaler Technologien für gesundheitlich beeinträchtigte und pflegebedürftige Menschen eine hohe Relevanz beigemessen.

- Eine große Chance der Metropole Ruhr ist, dass sie sowohl über vielversprechende Industrie- und Dienstleistungsbranchen als auch über eine leistungsfähige und innovationsorientierte Infrastruktur im Bereich **gesellschaftlich notwendiger Dienstleistungen** in den Feldern Gesundheit, Pflege, Bildung und Erziehung verfügt. Gerade weil sich zwischen Branchen neue und hybride Wertschöpfungsbeziehungen herausbilden und gesellschaftlich notwendige Dienstleistungen letztlich ein dynamisches Konstrukt sind – man denke hier nur an die Felder Ressourceneffizienz, Nachhaltigkeit oder Kommunikation –, werden künftig auch neue Einsatzfelder für tradierte und modernisierte Berufe jenseits

ihrer etablierten Branchenbezüge an Bedeutung gewinnen. Gesundheitsexpert_innen in Schulen und Unternehmen, technische Produktdesigner_innen im Gesundheitshandwerk, Spezialist_innen für Umwelttechnik und Nachhaltigkeit in Krankenhäusern, Informatiker_innen in Gesundheits- und Sozialeinrichtungen, Pflegefachkräfte, Sozialarbeiter_innen und Casemanager_innen in der betrieblichen Sozialarbeit: Berufsfelder der Zukunft werden sich künftig nicht nur im Sinne der Wertschöpfung stärker jenseits von Industrie oder Dienstleistung aufspannen, sondern sie werden auch neue Wertbezüge schaffen (zum Beispiel mehr Gesundheit in der Arbeitswelt, soziale Unterstützungsleistungen in Betrieben zur Fach- und Arbeitskräftesicherung, bedarfsorientierte Technologieentwicklung).

- Dabei ist, wie oben bereits angedeutet, den **Pionierunternehmen** an der Ruhr besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Denn hier entwickeln sich vielfach im Verborgenen neue Geschäftsfelder, Aufgaben- und Tätigkeitsbereiche, die sich den Kategorien „Branche“ und „Beruf“ entziehen können, gleichwohl aber als Frühindikator für die Entwicklung neuer Berufsfelder dienen können. Nicht zuletzt in der vitalen Bildungs- und Wissenschaftslandschaft des Ruhrgebiets entstehen derzeit vielfältige neue akademische und duale Bildungs- und Qualifizierungsangebote, die sich in der Welt der Unternehmen und Einrichtungen aber erst im Laufe der Zeit über eine aktive Professionalisierung der Beschäftigten zu neuen Arbeits- und Berufsfeldern verdichten.

Ausgehend von diesen Überlegungen braucht der Strukturwandel an der Ruhr ein **systematisches Berufs-, Kompetenz- und Qualifikationsmonitoring**, das auch hinreichend sensibel für jene aufgaben- und tätigkeitsbezogenen Veränderungsprozesse und -dynamiken ist, die sich in der Region jenseits der etablierten Strukturen und Institutionen beruflicher Bildung vollziehen. Gerade weil Berufe Treiber und Adressaten wirtschaftlicher und sozialer Veränderungsdynamiken sind, ist der Nachhaltigkeit neuer scheinbar „wildwüchsig“ entstehender Berufsfelder verstärkte Aufmerksamkeit zu widmen.

»Nicht wünschenswert ist hier ein „heiteres Aufgaben- oder Berufebasteln.“«

Nicht wünschenswert ist hier ein „heiteres Aufgaben- oder Berufebasteln“ mit unklaren Einsatz- und Entwicklungsperspektiven. Es wird darauf ankommen, dass Beruf und Beruflichkeit im Strukturwandel nicht lediglich als abhängige Variable wirtschaftlicher Entwicklungsperspektiven aufgefasst werden, sondern sie vielmehr als Ermöglichungsstruktur mit einer größeren Rolle in der Diskussion um wirtschaftsstrukturelle Spezialisierungschancen und Versorgungssicherheit garantierender Infrastrukturen thematisiert werden.

Hierfür braucht es mehr Orientierung über konkrete betriebliche Fort- und Weiterbildungsaktivitäten, über betriebliche Einmündungsprozesse neuer Abschlüsse in der Region und auch über neue Einstiegs- und Entwicklungsmöglichkeiten für Personen mit multiplen Vermittlungshemmnissen im Kontext neuer wertschöpfender und wertschaffender Beschäftigungsfelder. Hier müssen **beschäftigungspolitische Wechselwirkungen**, zum Beispiel zwischen Ressourceneffizienz und Arbeitsmarkteffekten einerseits wie auch zwischen Arbeitsbedingungen und betrieblicher Innovationsfähigkeit andererseits, vor allem in den neu entstehenden Berufsfeldern, im Blick behalten werden. Das Orientierungs-, Moderations- und Gestaltungengagement der organisierten Sozialpartner ist hierfür unerlässlich.

In der Berufsbildungsforschung werden darüber hinaus schon lange neue Wege zur Anerkennung informeller Kompetenzen in der beruflichen Bildung eingefordert. Als Region im Auf- und Umbruch hat die Metropole Ruhr hier die Chance, sich als **Modellregion** mit einem wegweisenden und branchenübergreifenden Pionieransatz zur Anerkennung informeller Kompetenzen von Beschäftigten und Auszubildenden im digitalen Wandel zu profilieren. ■



»Wenn ich auf die 53 Städte der Metropolregion blicke, sehe ich keine abgehangte Region. Ich sehe eine Region der Chancen.«

Michael R. Hübner



(New) Work in Progress: Die Zukunft gehört den Beschäftigten!

Von Enno Fuchs

Trotz all der neuen Möglichkeiten der Digitalisierung und Robotisierung sollten wir nicht in Technologie-wahn verfallen und neue Konzepte entwerfen, ohne an den Menschen zu denken.

Denn eins ist sicher: Der kreative Mensch ist auch in zukünftigen Arbeitsumfeldern unverzichtbar und der Kampf um Fachkräfte nimmt stetig zu. Im Wandel der Arbeitsformen soll der zukünftige Arbeitsplatz ganz im **Sinne des Work-Life-Blendings** den Ansprüchen der Selbstverwirklichung, der Gesundheit sowie den Anforderungen der Nachhaltigkeit und des sozialen Miteinanders entsprechen. Die Wettbewerbsfähigkeit von Quartieren wird neu definiert und stellt Investor_innen und Kommunen vor die Herausforderung, Strukturen zu schaffen, welche die Entwicklung von Zukunftsfeldern der Arbeit unterstützen.



Enno Fuchs

ist studierter Wirtschaftsingenieur und war bei General Motors in vielfältigen Positionen tätig. Seit 2013 ist er Geschäftsführer der Bochum Perspektive 2022 GmbH.

Wir brauchen heute den State of Tomorrow!

Forschung und Entwicklung werden weltweit zunehmend interdisziplinär gedacht und entsprechend werden Orte gesucht, die die dafür benötigte Struktur bieten. Somit ist es für Gewerbe- und Stadtentwickler_innen notwendig, eine **nachhaltige und zukunftssichere Infrastruktur** aufzubauen. Beispielhaft seien genannt: nachhaltige Energieversorgung, E-Ladesäulen und der Zugang zu High-Speed-Internet als notwendige Standortfaktoren.

»Infrastruktur benötigt Anpassungsfähigkeit, welche skalierbar ‚mitwachsen‘ kann.«

Dabei reicht es nicht aus, Infrastruktur nach heutigen Standards zu bauen, sondern vielmehr muss diese möglichst den **Standards der Zukunft** entsprechen. Infrastruktur benötigt Anpassungsfähigkeit, welche skalierbar ‚mitwachsen‘ kann und auf die Bedürfnisse der Nutzer_innen, ob Unternehmen oder Menschen, angepasst sind. Auch gegebenenfalls notwendiger Austausch oder Ersatz muss bei der Errichtung gleich mitgedacht werden. Entwickelt man Flächen, Büros und Infrastruktur, die den heutigen Anforderungen entsprechen, sehen diese morgen alt aus.

Ein gutes Quartier funktioniert wie eine gute Stadt!

Reine Arbeiter- oder Arbeitsviertel gehören der Vergangenheit an, neue Quartiere streben **Nutzungsmischung** zwischen Arbeit, Wohnen, Leben und Lernen an. Das Quartier ist dementsprechend vielmehr als ein Mikrokosmos der Stadt zu verstehen. Es müssen Freiräume geschaffen werden. Kitas sollten in nächster Nähe zum Wohnort und bestenfalls nah am eigenen Arbeitsplatz sein. Auf dem Weg nach Hause sollte der Einkauf für das Abendessen auch noch erledigt werden können. Die Stadt der kurzen Wege vermeidet Verkehr, erhöht die Lebensqualität und wird somit zu einem Entscheidungsfaktor für die Menschen und Nutzer_innen. (Büro- und Gewerbe-)Quartiere können sich somit nicht mehr auf die gesamte Stadt verlassen, sondern müssen zu einem Spiegelbild der Stadt oder einem



identischen ‚Mikrokosmos‘ werden, in dem alle Alltagsanforderungen leicht erfüllbar und erreichbar sind.

Räumliche Nutzungsmischung muss gefordert und gefördert werden!

Eine räumliche Nutzungsmischung ist ein wichtiger Schritt, eine gelebte Innovationskultur anzustoßen. Die Funktionstrennung von Produktion, Dienstleistungen und Forschungseinrichtungen ist gerade in innerstädtischen Lagen immer noch die Norm in der Raumplanung. Dabei wertet eine Mischnutzung Quartiere auf. Freiräume können beispielsweise eine **Pufferfunktion und gleichzeitig eine gesellschaftliche Funktion** einnehmen. Möglichkeiten zur Aneignung des Raumes, wie Urban-Gardening-Projekte, schaffen ein nachbarschaftliches Gefühl und eine gelebte gesellschaftliche Vielfalt.

Wer A sagt, muss jetzt B sagen!

Neue Quartiere, wie MARK 51°7, werden zunehmend zu Laboren für nachhaltiges Arbeiten und Leben. Gerade B-Städte müssen dabei mit neuen und innovativen

Konzepten punkten und dürfen sich nicht neuen Entwicklungen verschließen. Da Innovationen nicht immer geradlinig, sondern häufig iterativ erarbeitet werden, sind auch Experimente erlaubt. Der Wandel der Arbeitswelten sollte vielmehr als Chance gesehen werden, um sich im Städte-wettbewerb zu behaupten. Im Sinne eines ‚stärken von Stärken‘ müssen Kommunen und Regionen ihre Kernkompetenzen, Forschungs- und Wirtschaftsfelder und potentielle Clustermöglichkeiten erkennen und bewusst fördern. Dabei gibt es keinen allgemeinen Lösungsweg: Jede Stadt hat schließlich andere Wurzeln und Stärken.

Innovation braucht Raum für Kooperation & Austausch!

Innovationen brauchen gezielten Knowledge Transfer und Knowledge Spillover zwischen Wirtschaft und Wissenschaft. Dabei ist ein bunter Blumenstrauß an Innovationsstrukturen hilfreich. Informeller Austausch an der Kaffeemaschine oder das gelegentliche Feierabendbier ist dabei genauso essenziell wie Coworking Spaces, Start-up Incubators, Maker Spaces, FabLabs und anderes mehr.

Diese neuen Plattformen entstehen nicht nur für Freelancer_innen und Startups, sondern auch für Arbeitnehmer_innen etablierter Firmen, welche über die Grenzen ihrer Organisation arbeiten oder zur Erbringung flexibler Arbeitsleistung größere Freiräume wünschen. Alle diese ‚Orte‘ können Innovationen anregen!

Öffentliche Räume sind Orte der Begegnung und Wertschöpfung!

Einladende Gebäudekomplexe und Wegebeziehungen, interaktiver Stadtraum, eine zentrale Boulevardachse sowie offene Kantinen, Cafés und Restaurants generieren ein dynamischeres Leben und fördern informelle Kommunikation und Face-to-face-Kontakte. Durch die Verteilung von potentiellen Arbeitsplätzen auf einer Fläche werden **‚Networkingchancen‘ vergrößert** und ein Gefühl von Nachbarschaft entsteht.

Wissen schafft Wirtschaft!

Räumliche Strukturen für Kommunikation zu schaffen reicht allein nicht aus. Aspekte wie Schutz geistigen Eigentums und wettbewerbsgeschützte Innovationen erfordern auch besonders gesicherte Infrastruktur. Technische und wissensaffine Quartiere müssen deshalb **Zentren und sichere Plattformen für kooperative Forschung** schaffen. Es braucht Räume, wo Wissen Wirtschaft schaffen kann und umgekehrt. Vor allem Universitäten und Hochschulen kommt dabei eine ganz besondere Rolle zu: Sie haben heute nicht nur einen Bildungsauftrag, sondern müssen (Wissens-)Transferleistungen erbringen. Aus ‚Know-how‘ werden so idealerweise marktfähige Produkte und Dienstleistungen. Neue Plattformen wie Lernfabriken und World Factories wirken dabei als ‚Beschleuniger‘ für diesen Transfer.

Digitalisierung ist ein Werkzeug für Wachstum!

Die Mythen rund um die Digitalisierung führen immer wieder zu Visionen von menschenleeren Büros. Dabei ist Digitalisierung lediglich ein Werkzeug, um den Prozess der ortsungebundenen und flexiblen Wertschöpfung zu unterstützen, nicht um die Anwender_innen zu ersetzen.

Digitalisierung erleichtert Arbeitsprozesse und erlaubt eine neue räumliche und zeitliche Flexibilität am Arbeitsplatz. Aufgabe der Entwicklung ist es somit, Raum zu schaffen, in dem diese Werkzeuge flexibel und optimal genutzt werden können.

»Das Gewohnheitstier Mensch braucht auch Orte, die ein Gefühl von Heimat und angeeignetem Raum vermitteln.«

Gesundes Arbeiten braucht Grenzen und Rückzugsorte!

Eine stärkere Mischung von Arbeit, Freizeit und Wohnen, Raum zur Selbstverwirklichung und höhere Flexibilität ist aus Sicht der ‚Arbeitnehmer_innen 4.0‘ wünschenswert. Allerdings können sich grenzenlose Erreichbarkeit und Verfügbarkeit auch negativ auf den Menschen auswirken. Nicht jeder fühlt sich in einem offenen und wechselhaften Arbeitsumfeld wohl. Das Gewohnheitstier Mensch braucht auch Orte, die ein Gefühl von Heimat und angeeignetem Raum vermitteln. (Büro-)Räume müssen deshalb so konstruiert werden, dass die Bedürfnisse aller Teammitglieder abgedeckt werden können. Ab einem gewissen Punkt müssen somit trotz all der positiven Aspekte von ‚neuer Arbeit‘ und offener Kommunikation auch Grenzen in Formen von Rückzugsorten und Stillarbeitsplätzen geschaffen werden.

Jeder Wandel birgt auch eine Chance!

Wandel bedeutet zugleich Abschied und Neuanfang. Diesen Neuanfang muss man aktiv und mutig gestalten. Deshalb entwickeln wir das Areal **MARK 51°7** gemeinsam mit der Stadt Bochum als Teil eines integrativen Konzeptes und ausgerichtet auf eine Nutzungsmischung. Die Fläche wird neue Heimat für Start-ups und DAX-Unternehmen. Es entstehen Beschäftigung und Arbeit in einem breiten Spektrum: von verarbeitender Industrie über Logistik und Dienstleistung bis zur Spitzenforschung.

Zudem entstehen urbane Lebensräume und kurze Wege; fast ein Drittel der Fläche besteht zukünftig aus Grünflächen. Das Konzept geht auf. Schon jetzt ist absehbar, dass über 6.000 Arbeitsplätze in den unterschiedlichsten Branchen für alle Qualifikationslevel geschaffen werden. Ob für globale Technologieführer oder lokale Unternehmen, MARK 51°7 ist ein Leuchtturmprojekt für die Innovationskraft, die wir in Bochum entwickeln, und ein Labor für die Zukunftsfelder der Arbeit. ■



Mit Mut das Ruhrgebiet von morgen gestalten!

Von Michael Hübner

Das wichtigste Potenzial des Ruhrgebiets sind die Menschen, die dort leben. Dieser Satz, den Johan Simons in seiner Keynote zu Beginn dieser Konferenz gesagt hat, ist mir besonders im Gedächtnis geblieben.

Denn er fasst meine Gefühle mit Blick auf das Ruhrgebiet und meine feste Überzeugung in Worte. Wenn ich auf die 53 Städte der Metropolregion blicke, sehe ich keine abgehängte Region. Ich sehe eine Region der Chancen, die immer wieder bewiesen hat, wie wandlungsfähig sie ist und dass sie die Narben der Vergangenheit als Schmuck trägt. Das darf aber nicht davon ablenken, dass der Wandel in Gesellschaft und Wirtschaft immer wieder einer enormen Anstrengung bedurfte. Die Erfolge des Strukturwandels im Ruhrgebiet gelangen nur mit großem Einsatz von Politik, Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Wissenschaft, Kultur und vielen weiteren.



Michael R. Hübner

ist seit 2010 Mitglied des Landtags NRW. Der diplomierte Sozialwissenschaftler ist Mitglied im Wirtschafts- und im Haushalts- und Finanzausschuss und Stellvertretender Fraktionsvorsitzender.

»Die Gesellschaft im Ruhrgebiet ist eine Gesellschaft der Gegensätze.«

Trotzdem stehen wir heute wieder an einem Punkt, an dem sich das Ruhrgebiet neu erfinden muss. Die Gesellschaft im Ruhrgebiet ist eine Gesellschaft der Gegensätze. Die 53 Städte sind in sich sozial gespalten. Die Region trennt der „Sozialäquator“. Es hat sich längst ein Ruhrgebiet der zwei Geschwindigkeiten entwickelt.

Grundlagen für das Ruhrgebiet von morgen: Die Stunde Null

Deshalb ist es an der Zeit, die Grundlagen für das Ruhrgebiet von morgen zu schaffen. Um zu gestalten, braucht das Ruhrgebiet in finanzieller Perspektive eine „Stunde Null“. Nicht nur die Expert_innen dieser Konferenz, selbst das marktliberale Institut der deutschen Wirtschaft Köln oder die Unternehmensberatung Ernst & Young sind sich darin einig: **Die Altschulden der Städte müssen von Bund und Ländern übernommen werden.**

Aber das kann nur ein erster Schritt sein. Denn ein Schuldenschnitt sorgt nicht dafür, dass in der „Stadt der Städte“ auch nur ein Cent mehr in gute Bildung, die Mobilität der Zukunft oder aber eine nachhaltige Wirtschaft fließen kann. Dazu muss das Ruhrgebiet Geld erhalten und erwirtschaften. An erster Stelle steht dabei eine **gerechte Verteilung von Steuereinnahmen**. Zweitens ist eine **Reduzierung der Soziallasten** unabdingbar. Während der Bund durch die Sozialgesetzgebung in den vergangenen Jahrzehnten Stück für Stück dafür gesorgt hat, dass die Städte im Ruhrgebiet keinen finanziellen Spielraum mehr haben, macht die Finanzverteilung in unserem föderalen System „reiche“ Städte tendenziell reicher und „arme“ tendenziell ärmer.

Die **Gewerbsteuer** ist ein Beispiel für dieses Problem. Zwar würde der von Rasmus Beck auf dieser Konferenz eingebrachte Vorschlag, durch eine gemeinschaftliche Senkung der Gewerbesteuerhebesätze in allen



»Wir sind 53 Städte. Aber als Ruhrgebiet sind wir eins.«

Ruhrgebietsstädten ein Symbol an Investor_innen zu senden und den Wirtschaftsstandort zu stärken, kurzfristig eine Wirkung erzielen. Aber in seinem Kern führt der Gewerbesteuerwettbewerb zwischen Städten oder Regionen letztlich zu einer **Kannibalisierung staatlicher Handlungsfähigkeit**. Es gilt ernsthaft darüber nachzudenken, ob nicht andere, beständigere Steuern die kommunalen Haushalte absichern sollten.

Nah dran bleiben, Grenzen überwinden

Das Ruhrgebiet darf aber nicht nur die Hilfe anderer einfordern – es muss auch ändern, wie es sich selbst gestaltet. Wir sind zwar nicht Paris, London oder Berlin. Wir sind 53 Städte. Aber als Ruhrgebiet sind wir eins. Stadtgrenzen dürfen nicht der Horizont unseres politischen Gestaltungswillens sein. Wir müssen mehr zusammendenken, mehr zusammenarbeiten und trotzdem noch

ansprechbar in den Quartieren und Stadtteilen bleiben. Deshalb braucht das Ruhrgebiet aber bestimmt keine große „Strukturreform“, in der wir Verwaltungen umwerfen. Es braucht **ein gemeinsames Ziel**, den Mut für neue Wege und die Einsicht, dass alle gewinnen, wenn man an einem Strang zieht.

Die Straßen sind voll, es müssen alternative Angebote entstehen

Das beste Beispiel dafür ist die viel diskutierte Verkehrswende. Eigentlich dürfte es nicht erst der Klimawandel sein, der uns im Revier klarmacht, dass sich verändern muss, wie wir von A nach B kommen. Der mobile Alltag im Ruhrgebiet ist Stress. Er ist der Streit um Parkplätze, der Stillstand auf den Straßen, der Kampf um einen Platz in den wenigen Bussen oder Bahnen. Wir werden das Autofahr-Revier in kurzer Zeit sicher nicht zur Region der ÖPNV-Liebhaber_innen machen. Aber das Ruhrgebiet ist an einem Punkt angelangt ist, an dem man die Straßen stapeln müsste, damit sie für den täglichen Run ausreichen.

Und weil der größte Teil des Verkehrs im Ruhrgebiet zwischen und nicht innerhalb der Städte verläuft, bedarf es auch eines smarten Konzepts für die Verkehrswende im ganzen Revier. Die Idee von Prof. Uli Paetzel, dass sich die kommunalen Verkehrsbetriebe zusammen mit den Städten, Organisationen der Zivilgesellschaft, wie z.B. Pro Bahn, und Gewerkschaften in einer Verkehrsgenossenschaft zusammenschließen, kann **den Durchbruch** für den öffentlichen Verkehr im Ruhrgebiet bringen. Die Aufgaben bleiben aber auch für eine Genossenschaft groß: Das Angebot muss deutlich besser und viel günstiger werden. Das wird nur klappen, wenn man den öffentlichen Verkehr noch viel mehr als Gemeingut versteht und auch als solches finanziert.

Bildung ist der Schlüssel, aber Hochschulen zu bauen, reicht nicht aus

Die gravierendste Spaltung der Gesellschaft im Ruhrgebiet zeigt sich in der Bedeutung der sozialen Herkunft für den weiteren Bildungsweg. Das steht in einem krassen Gegensatz zu der rasanten Entwicklung des Reviers zur dichtesten Wissensregion Deutschlands. Die Universitäten und Hochschulen sind **das neue Rückgrat** des Wirtschaftsstandorts an Emscher und Ruhr. Und obwohl sie Innovationsschmieden sind, muss der Wissensfluss von den Universitäten in die Wirtschaft erleichtert werden. Um Wohlstand für alle in dieser Region zu vermehren, wird es angesichts der großen sozialen Ungleichheiten aber nicht reichen, Universitäten auszubauen. Es ist der größte Erfolg unserer Wissensgesellschaft, wenn jeder den für ihn bestmöglichen Bildungsweg geht. Die Konzepte eines modernen Bildungssystems mit individueller Förderung und einer Personalausstattung nach Sozialindex liegen lange vor. Im Kleinen leisten Initiativen und freien Bildungsträger Großes, doch in der Breite scheidet es bislang an den Mitteln zur Umsetzung der Konzepte.

New Deal und Green Deal für das Ruhrgebiet

Zu einer modernen Wissensregion zählt aber auch die Stärkung der beruflichen Bildung. Gerade hier war das Ruhrgebiet stark. Aber der Wandel der Arbeit hat sich im Ruhrgebiet natürlich längst vollzogen.

»Zentrum einer grünen Industrie in Europa.«

Im Pott arbeiten die Menschen nicht mehr auf dem Pütt oder im Stahlwerk. Die Industrie ist längst nicht mehr der stärkste Teil der Ruhrgebietswirtschaft. Heute arbeitet der Bäreanteil der Erwerbstätigen im Dienstleistungssektor: Im sozialen Bereich, in der Gesundheit oder der Logistik. Leider sind die Arbeitsverhältnisse gerade in diesen Bereichen zu oft prekär – und genau das muss sich ändern.

Die Gesundheitsbranche und der soziale Bereich werden vor dem Hintergrund der demografischen und der sozialen Entwicklung unserer Gesellschaft immer wichtiger. Sie eignen sich allerdings nur bedingt, um Profite zu erwirtschaften. Deshalb braucht es in diesen Arbeitsfeldern einen **New Deal**, der den Wert der Arbeit massiv erhöht. Aber auch die Industrie ist nicht das wirtschaftliche Standbein von gestern. Die Wasserstoffwirtschaft, die nicht allein für die Speicherung erneuerbarer Energien in Zukunft unersetzlich sein wird, hat im Ruhrgebiet bereits Tradition. Sie greift auf eine bestehende Infrastruktur innerhalb der traditionsreichen Verbundwirtschaft zurück.

Das ist ein Standortvorteil, der das Revier zum Zentrum einer grünen Industrie in Europa machen kann. ■



