

Interview: Prof. Dr. Uli Paetzel über aktive Regionalentwicklung

Redaktion: Dieter Nellen, Friedhelm Pothoff

Willy Brandt forderte einst, der Himmel über der Ruhr müsse wieder blau werden. Inzwischen ist nicht nur der Himmel wieder blau, das Wasser der Emscher ist wieder klar. Der Fluss mäandert durch die Metropole Ruhr, die Auenlandschaften bieten Raum für Erholung, Kunst und Tourismus. Prof. Dr. Uli Paetzel spricht im Interview über die Emschergenossenschaft als regionale Entwicklungsakteurin, die Klima, Ökonomie und Ökologie im Blick hat.

Die gesamtträumliche Herstellung der Emscher-Abwasserfreiheit galt lange als nicht realisierbar, wurde dann aber zum renommierten Mehrdekadenprojekt (1992–2022). Welche waren die maßgeblichen Impulse der Transformation?

Es ist in der Tat interessant, in unterschiedlichen Artikeln nachzulesen, wie sich die Perspektive auf den Emscher-Umbau im Laufe der Zeit schrittweise verändert hat. Aus einem rein wasserwirtschaftlichen Projekt, bei dem vor allem technische Umsetzbarkeit und Effizienz im Vordergrund standen, wurde ein Vorhaben, bei dem gleichzeitig auch die Mehrwerte für die Region erkannt und betont wurden. Dies hat natürlich mit einem neuen Verständnis für einen nachhaltigen Umgang mit Wasser, Natur und Umwelt zu tun, das in unserer Region befördert wurde – zum Beispiel durch die Forderung Willy Brandts, der Himmel über der Ruhr müsse wieder blau werden, durch die IBA Emscher Park oder durch die Forderung allgemein nach mehr Lebensqualität im Revier. Die Emschergenossenschaft hat diesen Geist aufgenommen und ein Infrastrukturprojekt umgesetzt, das von der Leistungsfähigkeit unserer Region zeugt; immer in enger Abstimmung und getragen durch die tatkräftige Unterstützung der Kommunen sowie der industriellen Mitglieder und ermöglicht durch unbürokratische Förderprogramme wie das „Ökologieprogramm Emscher Lippe“ (ÖPEL).

Die Abwasserfreiheit ist 2021/22 als nachholende ökologische Normalisierung hergestellt – ergänzt um ortsweise realisierte Renaturierung und städtebauliche Konversion. Wie und mit welchem Zeitplan geht es weiter an der Emscher, aber auch in deren reichem Netz der Zuflüsse?

Bis zum Ende des Jahrzehnts, vielleicht schon 2028, müsste auch die ökologische Kür, wie wir es nennen, zur Aufwertung des Gesamtsystems abgeschlossen sein, der Fluss zudem durch infrastrukturelle Maßnahmen wie Radwegebau, Promenaden und Publikumsareale insgesamt zugänglicher werden. Was zum Beispiel bei PHOENIX in Dortmund städtebaulich gelungen ist, könnte, sollte auch Maßstab und Ansporn entlang der gesamten Emscher als urbanes Entwicklungsband sein.

Zu Beginn der Transformation fand die Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park (1989–1999) statt. Wie verhielten sich die beiden Innovationsformate zueinander? Und wie positionieren sich heute Kommunen und Akteure im Ruhrgebiet zu regionalen Interventionen und Strategien, die über die eigenen Stadtgrenzen hinausreichen?

Die IBA Emscher Park, Vorbild und Maßstab aller späteren IBA-Formate in Europa, geht politisch auf Christoph Zöpel, den damals zuständigen NRW-Minister, und konzeptionellstrategisch auf Karl Ganser [den IBA-Geschäftsführer, Anm. d. Red.] zurück. Sie wurde von diesem, ein personeller Glücksfall für die Region, zusammen mit weiteren klugen Köpfen erfolgreich über eine Dekade realisiert. Sie verzichtete zunächst auf die große Planansage, handelte aber im Gesamten höchst planvoll und mit einer regionalen Matrix im Gepäck. Die umfassende Emscher-Transformation wäre ohne die Gestaltungskraft beider Partner – IBA und Emschergenossenschaft (EG) – gerade in der Anfangsphase nicht möglich gewesen. Der Gesamterfolg hat die Plausibilität regionalen Denkens sehr befördert.

Gab es dazu immer bei den regionalen Akteuren den notwendigen politischen Konsens?

Ja und vor allem deshalb, weil das EG-Großprojekt ähnlich wie die IBA – und wiederum anders als jüngere nationale Infrastrukturprojekte – stets konservativ den Zeit- und Kostenrahmen eingehalten hat und frei geblieben ist von operativen Verwerfungen.

Zudem gab es in jeder Phase ein sehr vertrauensbildendes Politik- und Kommunikationsmanagement. Das hat sich inzwischen bis auf die nationale Ebene herumgesprochen. Die Integrität und Effizienz öffentlichen Handelns sind der beste Garant für Kontinuität und Legitimation von Projekten dieser Größenordnung.

Inzwischen legen Oberbürgermeister und Dezernenten großen Wert darauf, ihren Sachverstand in unsere Gremien einzubringen, was wiederum die institutionelle Transparenz erweitert, und unsere Schnittstellen bei unserer Arbeit vor Ort stärkt.

Das Image der Emschergenossenschaft als tradiertes „Entsorgungsorgan“ des Bergbaus hat sich erheblich gewandelt. Welche ideellen Mehrwerte entstanden durch das Projekt selbst und dessen Begleitbausteine wie Emscherkunst/Emscherkunstweg und Industrietourismus?

Die Emschergenossenschaft ist von Auftrag und Geschichte her ein wasserwirtschaftlicher Ingenieurverband. Unsere „Kathedralen“ liegen unter der Erde, für die Öffentlichkeit nicht sichtbar, aber für das tägliche Leben hoch systemrelevant. Die finale Herstellung der Abwasserfreiheit ist eine Jahrhundertleistung unseres Technikbereichs. Die Ingenieur*innen sind dabei zunächst auf ihre eigentliche Aufgabe konzentriert. Aber zunehmend wuchs auch in unserem Haus die Erkenntnis, dass man eine Transformation dieses Umfangs mit zusätzlichen Formaten und Clustern eines

weichen Strukturwandels profilieren muss. In ähnlicher Weise hat übrigens der frühere RAG-Chef Werner Müller das Projekt „Kulturhauptstadt Europas 2010“ geschickt für den Übergang seines Montanunternehmens in eine zukunftsorientierte Stiftungsstruktur und zum weiteren Imagewandel genutzt.

Das Bild der Region wird bestimmt durch eine forcierte Ästhetisierung mit den Clustern Industriekultur und Industrienatur. Gab, gibt es plausible Alternativen zu diesem Kommunikations- und Konversionsansatz?

Im Grunde wohl nicht. Die IBA betätigte sich hier als begnadete Erzählerin und sicherte sowohl die räumliche Lesbarkeit wie emotionale Akzeptanz der montanen Vergangenheit. Regionalmarketing kann ökonomische Innovation nicht ersetzen, hat aber unzweifelhaft zu einem neuen Heimatgefühl und Stolz auf die Relikte des Industriezeitalters geführt. Die galten bis dahin als Symbole des Niedergangs. Im Landschaftspark Duisburg-Nord, beim Westpark Bochum und bei PHOENIX in Dortmund kann man beispielhaft erleben, wie Menschen schichten- und altersunabhängig diese Areale neu entdecken und zu ihren eigenen machen.

Die letzten Jahrzehnte waren und sind die Zeit von IBA Emscher Park, Ruhrtriennale, Ruhr 2010, Emscherkunst, Urbane Künste, also eines Strukturwandels durch Formate. Ist das genug?

Alle Veranstaltungsformate haben die Region bereichert. Dennoch reichen alle diese Initiativen nicht aus, um jene strukturelle Neuaufstellung zu befördern, die wir für einen erfolgreichen Strukturwandel bei den großen Themen wie Klima, Mobilität, Digitalisierung und der Governance der Region benötigen. Festivalisierung, Kultur und Tourismus sind auf dem Weg zu einer wirklich modernen Metropole nicht genug. Die existenziellen Probleme der sogenannten Metropole Ruhr bedürfen eher eines chirurgischen Eingriffs.

Für die Modernisierung der Infrastruktur zum Beispiel müssen Planung, Bau und Unterhaltung in einer institutionellen Hand liegen, das bisherige Kleinklein ist den Herausforderungen einer wirklichen Metropole nicht gewachsen.

Digitalisierung ist das Leitthema der Zeit. Welche Optionen folgen daraus für Konstitution, Organisation und Governance (in) der Metropole Ruhr?

Im Moment lässt sich beobachten, dass viele Kommunen im Revier Initiativen zur Digitalisierung ihrer Verwaltungen und des öffentlichen Raums anstoßen und dort viel Gutes entsteht. In Summe muss man jedoch festhalten, dass diese vielen Einzelentwürfe nicht an die Strahlkraft von Smart-City-Initiativen wie in Barcelona oder Paris heranreichen. Auch droht die Gefahr von Insellösungen, sodass Bürgerinnen und Bürger zum Beispiel statt einer App für die Region ganz viele für die einzelnen Städte installieren müssen. Wir brauchen auch hier ein gemeinsames Projekt, das zeigt, wohin das Ruhrgebiet in Sachen Smart City möchte.

Mit Blick auf konkurrierende Digitalisierungsmodelle beispielsweise in den USA, die die inhaltliche Ausgestaltung von Smart City weitestgehend den Interessen mächtiger Unternehmen überlassen, oder in China, wo Digitalisierung in weiten Teilen der staatlichen Überwachung und dem Abbau von Bürgerrechten dient, muss in Europa gezeigt werden, wie eine smarte Stadt in den Dienst der Bürgerinnen und Bürger gestellt wird und so mehr Partizipation und Emanzipation ermöglichen kann.

Dazu gehört zum Beispiel, dass Daten in öffentlicher Hand bleiben, dass politische Entscheidungen mithilfe smarterer Tools und Open Data transparenter gemacht werden und Beteiligung ermöglichen oder dass der Betrieb der IT-Systeme in öffentlicher Hand bleibt. Barcelona oder Paris haben in dieser Hinsicht sehr interessante Smart-City-Konzepte vorgelegt.

Diese internationale Strahlkraft erreichen wir im Ruhrgebiet nicht, wenn jede Stadt alleine für sich losmarschiert.

Der letzte Masterplan, „Emscher-Zukunft. Das neue Emschertal“, wurde 2006 vorgestellt. Gibt es Anschlussstrategien für die urbane Flusslandschaft Emscher 21+?

Die politische Emanzipation des Emscher-Lippe-Raums ist bereits in den 1980er Jahren politisch vorangetrieben worden. Ein Ergebnis war das genannte ÖPEL-Programm. Es folgte mit der IBA das große Infrastruktur- und Konversionsformat. Die Emschergenossenschaft ist in ihrer Verantwortungskulisse eine regionale Entwicklungsakteurin im europäischen Format. Das wird sie noch verstärken. Deswegen denken wir auch über einen neuen Masterplan bzw. eine geeignete Fortschreibung nach. Die konzeptionelle Phase hat bereits begonnen.

Wie könnte ein fortschreibender EG-Masterplan, ein Strategieatlas integrativen Handelns bei der Regionalentwicklung nicht zuletzt als Benchmark zur Hellwegzone, der etablierten strategischen West-Ost-Entwicklungssachse in der Region, aussehen?

Die Themen werden Städtebau mit blau-grüner Infrastruktur, Klima, Digitalisierung und Mobilität sein. Der neue Masterplan soll eine Einladung an alle und wird nur erfolgreich sein, wenn sich die verantwortlichen Akteur*innen zum verantwortungsvollen Mitspielen verpflichten. Das Beteiligungsverfahren muss deshalb hochprofessionell sein. Bei der Mobilität darf man aber nicht separativ, sondern muss gesamträumlich denken, nicht zuletzt, weil dem ÖPNV im Norden, also dem Emscher-Lippe-Raum, die effizienten, schnellen Verbindungen zum Süden fehlen.

Wäre eine IBA in der nächsten Dekade als konditionierendes Element besonders zu den Leitthemen Mobilität und Verkehr an Rhein, Ruhr und Emscher vorstellbar?

Das sollte man zumindest andenken. In anderen europäischen Ländern wird weit in die Zukunft gedacht: Die französische Hauptstadt Paris plant zum Beispiel gegenwärtig drei neue U-Bahn-Trassen. Das benachbarte Düsseldorf hat die Wehrhahn-Linie und projiziert eine neue Trasse zum Flughafen und über den Rhein.

Für die Bewerbungsinitiative zu Olympia RheinRuhrCity 2036/2040 könnte man sowohl den regionalen Konsens wie den nachhaltigen Kern der Bewerbungspartitur insbesondere bei den Elementen Klima und Mobilität für einen Plan B, eine IBA in der Gebietskulisse des heutigen Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) nutzen. So würde der strategische Impuls des Projekts die Zukunft an Rhein und Ruhr befördern.