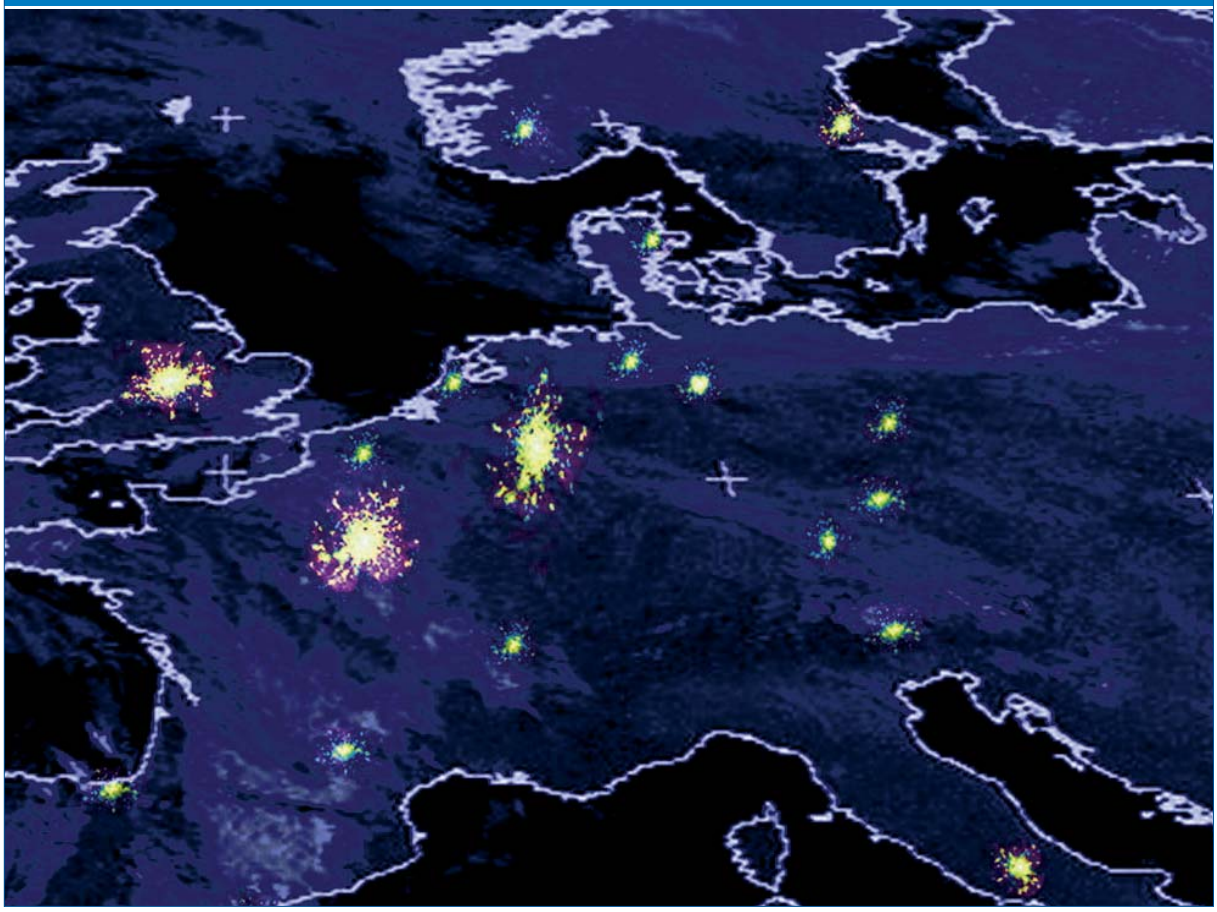
INITIATIVKREIS RUHRGEBIET

Zukunft Ruhr 2030

STRATEGIEPAPIER



Stand: November 2007

Zukunft Ruhr 2030

Strategiepapier

INHALT

1 Ausgangsthese 3

2 Handlungsfelder 4

2.1. Wirtschaft und Innovation 4
2.2. Infrastruktur 12
2.3. Lebensqualität: Gesundheit, Bildung, Kultur 21
2.4. Regionale Wirtschaftsförderung 30
2.5. Regionalmarketing 31
2.6. Monitoring 33

3 Vision 35

1. Ausgangsthese

Metropolen und Metropolregionen sind maßgebliche Motoren der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Ihre Bedeutung als hoch verdichtete Knotenpunkte und Schaltstellen für vernetzte Güter-, Kapital-, Informations- und Personenströme wird im Zuge der Globalisierung weiter zunehmen. Die Metropolregionen haben dabei folgende Schlüsselfunktionen:

- Entscheidungs- und Kontrollfunktion
- Wissens- und Innovationsfunktion
- „Gateway“ -Funktion für die internationale Verflechtung
- Symbolfunktion (Kulturintegration etc.)

Die Zukunft des Ruhrgebiets liegt in der Entwicklung zur Metropolregion. Die Region befindet sich bereits auf diesem Weg und sie unternimmt Anstrengungen, den Prozess weiter voranzutreiben, z.B. mit der neugeschaffenen Wirtschaftsförderung metropoleruhr GmbH oder der Kulturhauptstadt Europas RUHR.2010. Diese Bemühungen bedürfen jedoch weiterer Impulse, vor allem aus der Wirtschaft. Ziel muss es sein, ein Zukunftsprogramm für die Metropole Ruhr als konzertierte Aktion verschiedener Akteure, jedoch stark getrieben durch die Wirtschaft, zu entwickeln und umzusetzen.

Für eine solche strategische Neuausrichtung gilt es, die veränderten Bedingungen für Standorte im Zuge der Globalisierung zu berücksichtigen: Insbesondere Metropolregionen sind einem verstärkten weltweiten Standortwettbewerb ausgesetzt. Keine Region ist bei allen der oben genannten Funktionen „Weltmarktführer“. Vielmehr findet eine Spezialisierung auf bestimmte Funktionen statt, bei denen die Regionen eine nationale oder internationale Vorreiterrolle übernehmen bzw. perspektivisch übernehmen können. Entscheidend ist also die individuelle Leistungsfähigkeit. Diese leitet sich ab aus dem aktuellen Entwicklungsstand und den Entwicklungspotenzialen sowie der Fähigkeit, diese auszuschöpfen.

Für die strategische Neuausrichtung der Metropole Ruhr stellt sich also die Frage nach den spezifischen Entwicklungspotenzialen und den Wegen und Mitteln, diese auszuschöpfen. Dazu ist es notwendig, Spezialfunktionen der Metropole Ruhr zu identifizieren und auszubilden, mit denen die Region langfristig internationale Schlüsselpositionen besetzen kann. Die Konzentration auf die eigenen Stärken wird folglich als Handlungsmaßgabe weiter an Bedeutung gewinnen. Die Standortbedingungen werden so zu gestalten sein, dass die individuellen Stärken der Metropole Ruhr weiter ausgebaut werden.

Das Handeln nach dem Prinzip „Stärken stärken“ reicht jedoch nicht aus. Zusätzlich sind Standortschwächen, die der Ausbildung der Stärken, der Spezialfunktionen und damit der Weiterentwicklung der Region zuwiderlaufen, zu beseitigen.

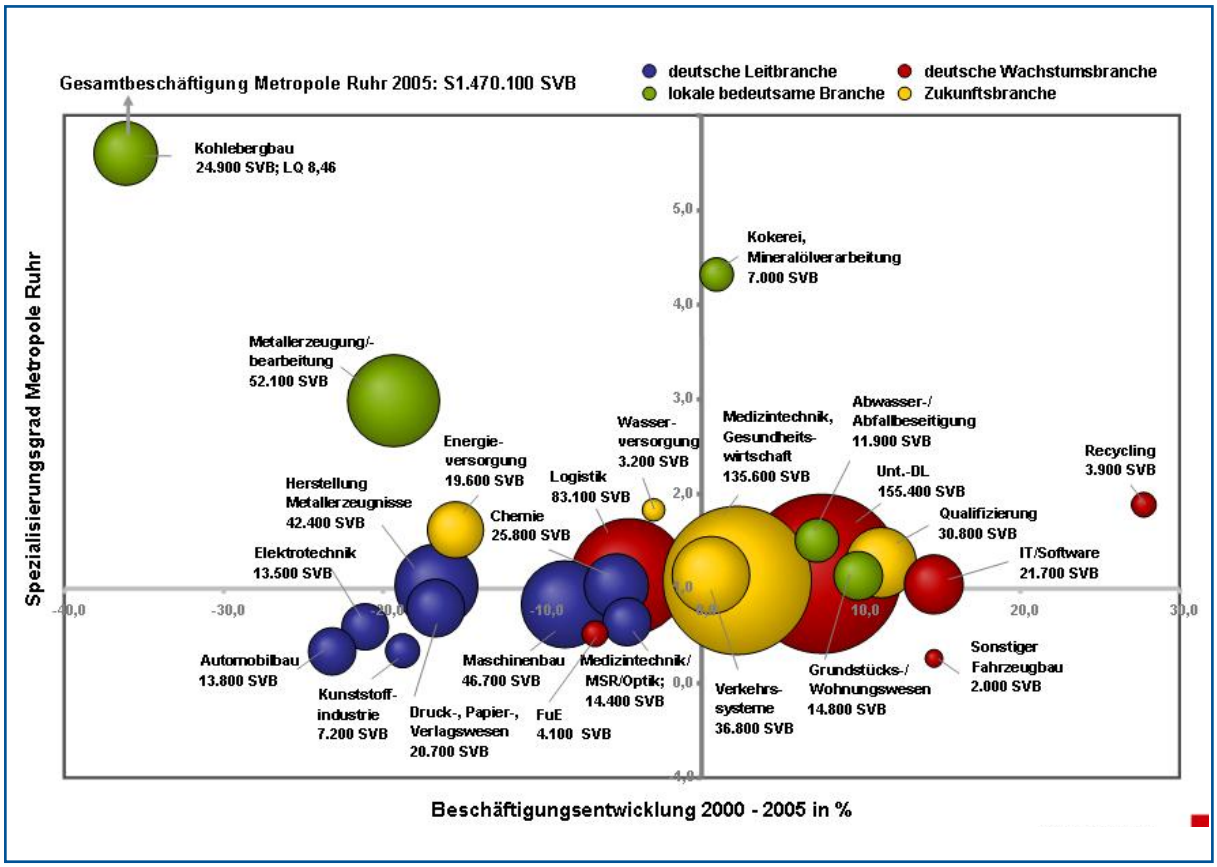
2. Handlungsfelder

2.1. Wirtschaft und Innovation

Die Wirtschaft des Ruhrgebietes war jahrzehntelang von der Montanindustrie geprägt. Mit dem in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts einsetzenden Strukturwandel hat sich die Wirtschaftsstruktur des Ruhrgebietes deutlich ausdifferenziert und der anderer Regionen angenähert. Das Ruhrgebiet vereint nach wie vor bestimmte Stärken auf sich, die zum Teil aus der montanindustriellen Vergangenheit herrühren.

Beschäftigungsintensivste Branchen im Ruhrgebiet sind nach einer Studie von PROGNOS die Branchen „Logistik“, „Medizintechnik/Gesundheitswirtschaft“ und „Unternehmensdienstleistungen“, allerdings mit unterschiedlichen Ausprägungen in der Beschäftigtenentwicklung zwischen den Jahren 2000 bis 2005. Eine wichtige Bedeutung kommt weiterhin den Branchen „Maschinenbau“, „Metallerzeugung und -herstellung“ sowie „Verkehrssysteme“ zu, deren Beschäftigtenzahlen im genannten Zeitraum jedoch zurückgingen bzw. stagnierten. Auf einem Wachstumspfad befanden sich – neben der Gesundheitswirtschaft

Abbildung 1: Branchenportfolio der Metropole Ruhr



Quelle: PROGNOS 2007

und den Unternehmensdienstleistungen – u. a. die Bereiche „Qualifizierung“ und „IT-Software“, denen darüber hinaus – in Relation zu weiteren Branchen – als Arbeitgeber eine gehobene Bedeutung zukommt (vgl. Abbildung 1).

Auf der Grundlage dieses Befundes hat die Arbeitsgruppe „Industrie und Wirtschaft“ die genannten Branchen für die Metropole Ruhr im Detail betrachtet und dabei besonders auf Trends in Sachen „Umsatz“ und „Beschäftigte“ abgehoben. Im Ergebnis schneiden insbesondere die Branchen „Energieversorgung“, „Recycling“, „Maschinen- und Anlagenbau“, „Unternehmensdienstleistungen“, „Gesundheit“, „IT-Software“ sowie „Logistik“ positiv ab.

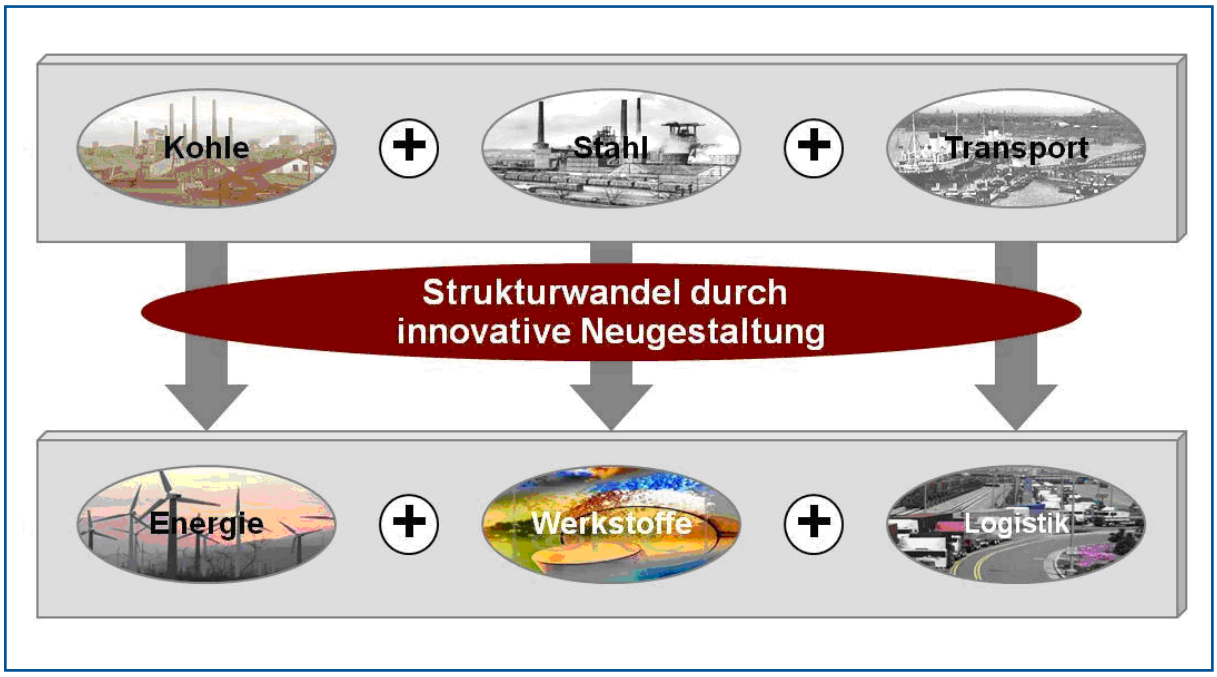
Vor dem Hintergrund der Maßgabe, die ruhrgebietsspezifischen Stärken zu nutzen und sich in der strategischen Ausrichtung auf wenige Branchen zu konzentrieren, hat die Arbeitsgruppe im Anschluss ihre Auswahl vorgenommen. Dabei mussten die Branchen folgende Bedingungen erfüllen:

- Sie knüpfen an vorhandene wirtschaftliche Stärken des Ruhrgebietes an.
- Sie lassen ein langfristiges und nachhaltiges Wachstum erwarten.
- Sie sind untereinander kombinierbar, sodass neue Lösungen, vor allem technologischer Art, generiert werden können.

Das Ergebnis der Auswahl ist: Die Branchen „Energie“, „Stahl- und Metallverarbeitung / Werkstoffe“ sowie „Logistik“ gelten aus Ruhrgebietssicht als besonders förderungswürdig. Die Branchen zeichnen sich nicht nur – jede für sich – durch Stärke und Zukunftsfähigkeit aus und stellen eine Weiterentwicklung historischer Ruhrgebietskompetenzen dar (vgl. Abbildung 2). Vielmehr lässt ihre Zusammenführung die Entwicklung neuer innovativer und marktfähiger Produkte erwarten, so dass zusätzliches, sich gegenseitig verstärkendes Wachstum erzeugt werden kann.

Ein so verstandenes regionales „Meta-Kompetenzfeld“ stellt ein Alleinstellungsmerkmal dar und ist geeignet, der Metropole Ruhr langfristig einen Innovationsvorsprung gegenüber anderen Regionen zu verschaffen.

Abbildung 2: Transformation alter zu neuen Stärken



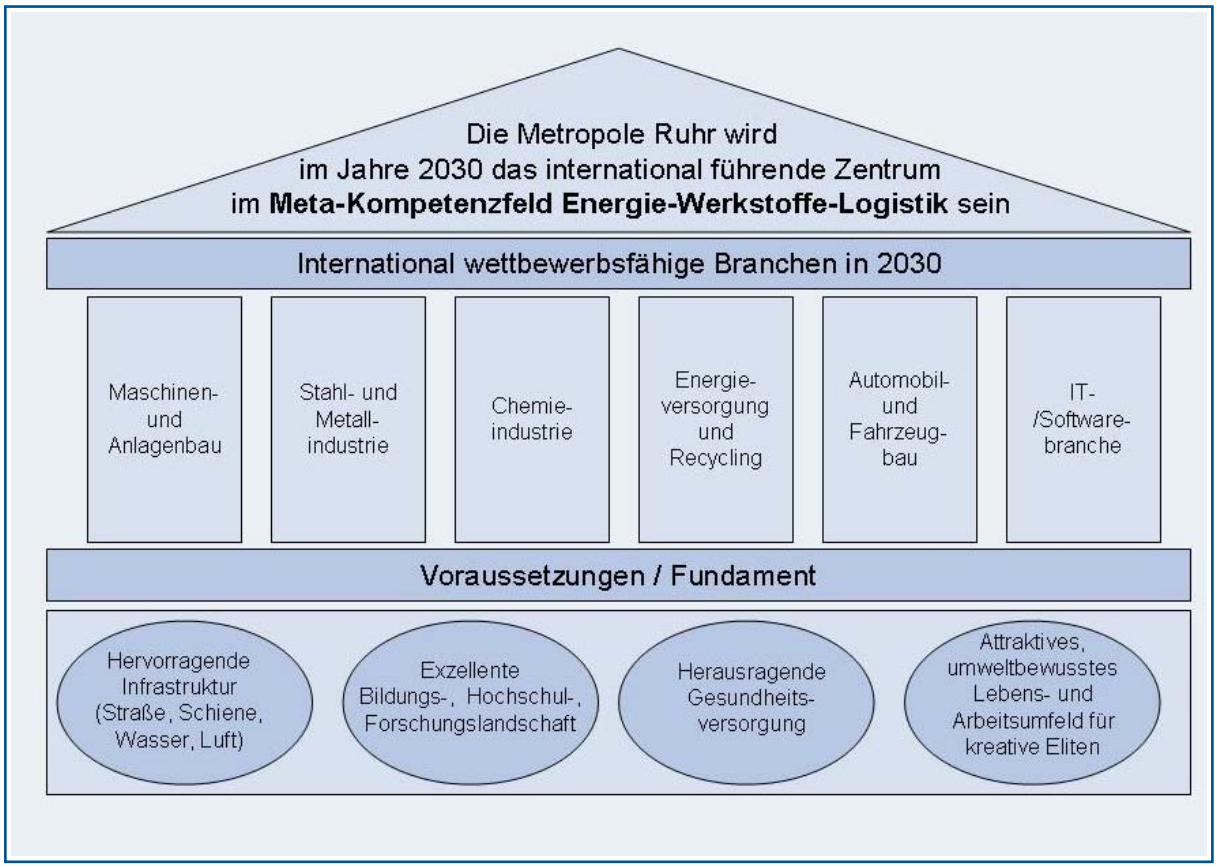
Quelle: „AG Industrie und Wirtschaft", A. T. Kearney / Ernst & Young (leicht verändert)

Der regionale Wettbewerbsvorteil, der aus der Etablierung eines Meta-Kompetenzfeldes „Energie – Werkstoffe – Logistik" hervorgehen kann, lässt sich auch durch seine starke „Metropolen-Affinität" erklären: Aus der Integration der drei Themen können Produkte und Dienstleistungen entstehen, die, nachdem sie in der Metropole Ruhr als „Pilot" ausprobiert und weiterentwickelt wurden, als Lösungen für die Probleme von Metropolen weltweit exportiert werden können. Damit profitiert die Metropole Ruhr dauerhaft und nachhaltig vom Wachstum anderer Regionen.

Andere Branchen, z. B. IT und Unternehmensdienstleistungen, sind die Säulen der Entwicklung und übernehmen unterstützende Aufgaben für die Branchen des Meta-Clusters. Sie folgen dem Wachstumspfad und tragen ihrerseits zu Beschäftigungszuwachs, Unternehmensgründungen und Neuansiedlungen bei. Die anderen Handlungsfelder, im Einzelnen „Bildung/Ausbildung/Forschung", „Infrastruktur", „Gesundheitsversorgung" und „Lebensqualität", bilden das Fundament für die Entwicklung und sind ihrerseits den Anforderungen entsprechend weiterzuentwickeln.

Im Gesamtbild ergibt sich ein Gebäude, das sich nur trägt, wenn die wesentlichen Gebäudebestandteile existieren, funktionieren und miteinander harmonieren. Der „Überbau" mit dem Meta-Kompetenzfeld „Energie – Werkstoffe – Logistik" wird sich nur vollständig ausbilden und seine volle Bedeutung entfalten können, wenn die sonstigen Bedingungen stimmen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Konzept „Zukunft Ruhr 2030“



Quelle: „AG Industrie und Wirtschaft“, A. T. Kearney / Ernst & Young (leicht verändert)

Die entscheidende Determinante sowohl einer erfolgreichen Metropolregion als auch eines prosperierenden Meta-Clusters „Energie – Werkstoffe – Logistik“ ist Innovation, also das Zusammenspiel von Erfindung und Markterfolg. Die Innovationskraft einer Region setzt sich aus den Faktoren „Standortattraktivität“, „Bildungsleistung“, „Wirtschaftsleistung“ und „Inventionsleistung“ zusammen. Sie machen den „Innovation Life Cycle“ aus (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Innovationskraft einer Metropolregion („Innovation Life Cycle“)

Quelle: „AG Innovation, Wissenschaft und Qualifizierung“, Accenture

Die Arbeitsgruppe „Innovation, Wissenschaft und Qualifizierung“ hat ergänzend zu den Analysen der Arbeitsgruppe „Industrie und Wirtschaft“ die Stärken und Schwächen der Region betrachtet (vgl. dazu auch Abbildung 5). Zu den Stärken gehören

- die Position als eine der größten Metropolregion Europas,
- die zentrale Lage in Europa mit einer überwiegend guten Verkehrserschließung,
- die Spitzenposition in Energie, Stahl- und Metallverarbeitung / Werkstoffe sowie Logistik,
- eine relativ zu anderen Metropolen funktionierende Verkehrsinfrastruktur,
- die ausgeprägte Hochschul- und Forschungslandschaft,
- die hohe Integrationskraft für Migranten.

Den Stärken stehen einige nicht unerhebliche Schwächen im „Innovation-Life-Cycle“ gegenüber, die den Handlungsbedarf der Region in den entsprechenden Politikfeldern markieren (vgl. dazu auch Abbildung 5). Dazu gehören insbesondere

- eine überdurchschnittliche Alterung der Bevölkerung,
- eine kleinteilige Verwaltungsstruktur und -verantwortung,
- eine unzureichende Nutzung des Arbeitskräftepotenzials,
- rückläufige Absolventenzahlen in innovationsrelevanten Studiengängen,
- mangelnde innovationsrelevante Kompetenzen in den Unternehmen,
- unterdurchschnittliche staatliche und private F&E-Investitionen,
- unterdurchschnittliche Gründungsquote,

und daraus folgend

- eine unterdurchschnittliche Performance der Beschäftigungsentwicklung in wichtigen Kompetenzfeldern,
- ein als niedrig prognostiziertes Wachstum bis 2030.

Abbildung 5: Innovationskraft des Ruhrgebietes 2007 (Innovation Life Cycle)

Quelle: „AG Innovation, Wissenschaft und Qualifizierung“, Accenture

Ergänzend zu dieser Stärken-Schwächen-Betrachtung hat die Arbeitsgruppe eine Delphi-Befragung unter den Mitgliedsunternehmen des Initiativkreises Ruhrgebiet vorgenommen. Die Adressaten wurden u. a. mit der Frage konfrontiert, welche Top 3-Maßnahmen sie ergreifen würden, um das Ruhrgebiet bis 2030 voranzubringen. Die Antworten werden dominiert von dem Anliegen nach mehr Kooperation im Ruhrgebiet, vor allem unter den Ruhrgebietsstädten. Das Anliegen findet Zuspitzung in der Überlegung, das Ruhrgebiet brauche *einen* Entwicklungsplan und *einen* Außenauftritt. Dem Kooperationswunsch folgen Positionen, die eine stärkere Fokussierung und Schwerpunktsetzung sowohl in der Wirtschafts- als auch in der Wissenschafts- und Bildungspolitik anmahnen. Weiterer Handlungsbedarf wird bei der Aus- und Weiterbildung (Elitenförderung, Weiterbildungsverbünde) und bei der Verkehrsinfrastruktur (verbesserte Infrastruktur bei allen Verkehrsträgern, optimierte Steuerung) ausgemacht.

Für das Handlungsfeld „Wirtschaft und Innovation“ lassen sich basierend auf den Ergebnissen aus den Arbeitsgruppen folgende Handlungserfordernisse ableiten:

Handlungserfordernisse

- Konzentration eines Großteils der öffentlichen und privaten Infrastruktur- und F&E-Investitionen auf das Meta-Kompetenzfeld; Beispiel „ICAMS“ im Bereich „Neue Werkstoffe“.
- Aufbau einer auf das Meta-Kompetenzfeld spezialisierten Gründungs- und Ansiedlungsförderung.
- Vernetzung der Ruhrgebiets-Hochschulen zu einer Spitzen-Universität im internationalen Maßstab; Schaffung von interdisziplinären „Centers of Excellence“ bezogen auf das Meta-Kompetenzfeld.
- Forcierte Bemühungen um die Ansiedlung internationaler Unternehmen, insbesondere aus dem Bereich des Meta-Clusters.
- Entwicklung der CO^2-freien Energieerzeugung bis 2030 vom Ruhrgebiet aus.

Zukünftige Projekte des Initiativkreises

Innovationspakt Ruhr

Der Initiativkreis Ruhrgebiet bietet der Landesregierung und den Hochschulen einen Innovationspakt an, um in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Lehre und Innovation, Patente und Spin-offs dauerhaft Spitzenleistungen zu generieren. Angestrebt werden interdisziplinäre „Centers of Excellence“ im Bereich des Meta-Kompetenzfeldes „Werkstoffe – Energie – Logistik“. Das Ruhrgebiet liegt bei den Ausgaben für Forschung und Entwicklung bei 1,3 % des BIP. Dies ist bezogen auf den Bund und das Land NRW unterdurchschnittlich. Durch die Initiative des Initiativkreises wird eine Verdopplung bis zum Jahr 2015 angestrebt.

Ruhr 2030 Award

Besondere Leistungen aus Wirtschaft und Wissenschaft im Bereich des Meta-Kompetenzfeldes prämiert der Initiativkreis Ruhrgebiet in Zukunft jährlich mit dem „Ruhr 2030 Award“. Ausgezeichnet werden können Wirtschaftsinitiativen wie Hochschulprojekte gleichermaßen.

2.2. Infrastruktur

Mobilität, genauer gesagt die dafür erforderliche Verkehrsinfrastruktur, ist ein wichtiger Katalysator für die wirtschaftliche Dynamik einer Region. Mobilität sorgt dafür, dass die geografische Lage, wirtschaftlich nutzbare Rohstoffe oder eine wissensbasierte Schlüsselindustrie ihre Vorteile entfalten können.

Hamburg, New York und Singapur beispielsweise verdanken ihre Bedeutung zum großen Teil ihrer geografischen Lage. Der Großraum Stuttgart zieht seine Kraft aus der Schlüsselindustrie des Kraftfahrzeug- und Maschinenbaus. Die „Bay Area“, der Großraum San Franciscos, trat durch die Entwicklung der Computerindustrie wirtschaftlich in eine neue Ära ein.

Die Entwicklung der Region zu einem industriell geprägten Ballungsraum ist in erster Linie den Steinkohlevorkommen zu verdanken, die ab Mitte des 19. Jahrhunderts entdeckt und erschlossen wurden. Seinerzeit wurden im Verkehrswegebau Weichen gestellt, die die Infrastruktur für die nächsten 150 Jahre bestimmte. Die früher kaum für die Schifffahrt geeigneten Flüsse wurden mit Staustufen und Schleusen zu leistungsfähigen Binnenwasserstraßen ausgebaut. In alle Himmelsrichtungen trieb man den Verkehrswegebau voran, um das Ruhrgebiet mit den deutschen, belgischen und niederländischen Seehäfen oder mit den Industriezentren Mittel- und Süddeutschlands zu verbinden. Das Ruhrgebiet hat aufgrund dieser historischen Entwicklung heute Europas dichtestes Netz an Straßen-, Schienen- und Binnenschifffahrtswegen.

Die im 19. Jahrhundert gelegten Grundstrukturen des Verkehrsnetzes sind noch heute sichtbar, was nicht nur positiv ist: Die mangelnde Nord- Süd-Ausrichtung der Verkehrswege, die die polyzentrische Siedlungsstruktur nachbildenden Straßennetze oder die inselartige Errichtung von städtischen Nahverkehrssystemen. Heute rächt sich, dass das Verkehrsnetz der Region nie aus einem Guss geplant wurde – endete die Entscheidungskompetenz doch an der jeweiligen Stadtgrenze. Bis heute klaffen Lücken auf wichtigen Transversalen. So fehlt eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung im Schienenverkehr, es bestehen Spurweitenunterschiede in den Straßenbahnnetzen der einzelnen Ruhrstädte. Landeplätze und später Flughäfen wurden durch mehrere Kommunen individuell geplant und angelegt, nicht aber im Rahmen einer abgestimmten Strategie.

Für das Ruhrgebiet ist angesichts der hohen Siedlungsdichte und der Bedeutung als Industrie- und Logistikstandort auch weiterhin eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur existenziell wichtig. Die geografische Lage des Ruhrgebietes im Zentrum der europäischen „Banane“ – der Perlenkette leistungsfähiger Wirtschaftsregionen von London über die niederländische „Randstad“ zum Ruhrgebiet und weiter entlang der Rheinschiene bis nach Norditalien – machen eine leistungsfähige Verkehrsanbindung mit den anderen Wirtschaftszentren erforderlich. Hinzu kommt die wachsende Bedeutung der Ost-West-Entwicklungsachse von Paris über Brüssel, das Ruhrgebiet, Berlin, Warschau bis nach Moskau.

Das Verkehrsaufkommen im und durch das Ruhrgebiet wächst nach mehrheitlicher Expertenmeinung weiter. Dieses Wachstum muss gesteuert und kanalisiert und der Verkehr möglichst mit dem am besten geeigneten Verkehrsträger abgewickelt werden. Dafür müssten die Verkehrssysteme höchst effizient und nahtlos miteinander verknüpft sein.

Bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und der notwendigen Instandhaltungs- und Erweiterungsmaßnahmen sind intelligente Konzepte notwendig. Die Budgets der öffentlichen Haushalte und die Mittel, die für den Verkehrswegebau bereitgestellt werden können, sind in den vergangenen Jahrzehnten zurückgegangen. Die sehr hohe öffentliche Verschuldung, eine hohe Arbeitslosenrate und die auch demografisch bedingt stark angestiegene Zahl an Transferempfängern haben zu einer Verschiebung der Mittelverwendung von investiven zu konsumtiven Ausgaben geführt. Die Kommunen des Ruhrgebiets und das Land Nordrhein-Westfalen sind hiervon besonders betroffen. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur muss daher ein höheres Gewicht bei der Priorisierung öffentlicher Ausgaben erhalten. In Kooperation mit der Privatwirtschaft sind intelligente Finanzierungskonzepte, die auch eine Nutzerfinanzierung mit in Betracht ziehen, zu entwickeln.

Das Ruhrgebiet hat in der Vergangenheit bewiesen, dass es in der Lage ist, große Personen- und Güterverkehrsströme zu bewältigen bzw. umzuschlagen. Allerdings hat das Ruhrgebiet hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur über Jahrzehnte nur von seiner Substanz gelebt. Angesichts der Wachstumsaussichten für den Personen- und insbesondere für den Güterverkehr sind infrastrukturelle und verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich. Empfohlen wird ein integriertes Gesamtkonzept, das zwei Ziele verfolgt:

- Das Ruhrgebiet wird zur größten Binnenverkehrsdrehscheibe Europas:
  Dazu muss die Infrastruktur im Ruhrgebiet gezielt weiterentwickelt werden, um die Wertschöpfung der Region nachhaltig zu steigern. Dies ist insbesondere beim Ausbau von Verkehrsknoten und Drehscheiben der Fall.

- Die Effizienz des Verkehrssystems ist im Weltmaßstab auf Spitzenniveau:
  Wesentliche Hebel hierfür sind intelligente Verkehrssteuerung und Vernetzung, der Einsatz der richtigen Verkehrsträger und die Reduzierung unnötigen Verkehrsaufkommens. Leistungsfähige Verkehrsleitsysteme sind dabei eine unabdingbare Voraussetzung genauso wie Mautsysteme, die für den dringend erforderlichen Mittelzufluss sorgen. Dies alles hilft, den reinen Transitverkehr zu verringern und Anreize zum werthaltigen Umschlag in der Region zu schaffen.

Damit sich die Metropole Ruhr zu Europas führender Mobilitätsregion entwickeln kann, sollte das Konzept bestimmte Elemente enthalten, die nachfolgend erläutert werden (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Vision Ruhrgebiet als Mobilitätsregion

Quelle: „AG Lebensadern", Roland Berger Strategy Consultants

Wachstumsperspektiven für den Luftverkehr

Trotz der Diskussion zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit ökonomischer Entwicklungen kommt das Ruhrgebiet an einer Weiterentwicklung der Luftverkehrskapazitäten nicht vorbei.

Dieser Bedarf wird allen Prognosen zufolge in den nächsten Jahrzehnten weiter wachsen. Er wird getrieben durch die aufstrebenden Wirtschaftsräume in Ost- und Südasien und durch den wachsenden Mobilitätsbedarf zwischen den Europäischen und Nordamerikanischen Wirtschaftszentren. Auch die Pläne der Luftgesellschaft, die in Deutschland stationierten Flotten an Langstreckenflugzeugen weiter aufstocken, werden den Bedarf nach zusätzlichen Flughafenkapazitäten zukünftig erhöhen.

Es müssen also für die in der Metropole Ruhr ansässigen international verflochtenen Wirtschaftsunternehmen die Voraussetzungen gesichert werden, dass der Luftverkehr weiter wachsen und so dem Mobilitätsbedürfnis der Wirtschaft entsprechen kann.

Festzustellen ist schließlich, dass wachsende Luftverkehrskapazitäten nicht nur die Folge des Mobilitätsbedürfnisses der Menschen und der Wirtschaft sind, sondern das Großflughäfen weltweit Motoren und Zentren ökonomischen Wachstums sind.

Das Ruhrgebiet allein ist nur sehr eingeschränkt auf dieses Wachstum vorbereitet. Die zahlreichen kleineren Flughäfen in und um das Ruhrgebiet sind von ihrem Zuschnitt und von ihrer Auslegung her nicht geeignet, die weiter wachsenden internationalen Flugbewegungen abzudecken. Dies kann nur in der Gesamtschau des Verdichtungsraumes Rhein-Ruhr bzw. ganz Nordrhein Westfalens durch den Flughafen Düsseldorf geleistet werden.

Der Flughafen Düsseldorf wird und muss sich nach eigener Einschätzung nicht zu einem internationalen Drehkreuz entwickeln, ist aber für die nächsten 20 Jahre durchaus in der Lage, dass wachsende internationale Mobilitätsbedürfnis der Wirtschaft durch Direktverbindungen weltweit sicherstellen zu können. Entsprechende Wachstumsreserven bis zu 50 % des Passagieraufkommens in den nächsten 20 Jahren seien hier vorhanden.

Zu fordern ist also eine Weiterentwicklung des Luftverkehrs durch Ausbau bestehender Kapazitäten insbesondere des Flughafens Düsseldorf. Kommunale und regionale Konkurrenzen sollten im Hinblick auf die Entwicklung des Flughafenstandortes Düsseldorf unterbleiben.

Zur Sicherung und Förderung der langfristigen Wachstumschancen der Metropole Ruhr und von ganz Nordrhein-Westfalen ist angesichts der Planungsvorläufe gleichwohl der Bau eines neuen internationalen Großflughafens in Nordrhein-Westfalen zu prüfen.

Bessere Umschlagpunkte für den Güterverkehr

Genauso wie Flughäfen in ihrer Nähe ausreichend Ansiedlungsflächen für Logistikunternehmen benötigen, damit diese dort dem Transport vor- und nachgelagerte Dienstleistungen erbringen können, sollten andere Umschlagpunkte für Waren ausgebaut werden. Allen voran ist hier der Duisburger Hafen zu nennen, der seit Jahren Vorbildcharakter für die Verknüpfung von Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr hat. Neben dem Hafen Duisburg sind weitere Knoten- und Umschlagpunkte im Ruhrgebiet zu identifizieren, in geeigneter Form weiter zu entwickeln und miteinander zu vernetzen.

Wesentlicher Wachstumstreiber ist der Hochseeverkehr mit Containerschiffen, der in den letzten Jahren drastisch zugenommen hat; hier ist weiteres erhebliches Wachstum zu erwarten. Der Hafen Duisburg nimmt für die ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) eine wichtige Verteiler- und Zubringerfunktion ein. Um dieser Funktion auch in Zukunft gerecht zu werden, sollten die Abfertigungskapazitäten – Lagerflächen, Hafenbecken und Umschlagsinfrastruktur – am Standort Duisburg erweitert und zukunftsfähig gemacht werden.

Der klimatische Wandel verstärkt allerdings das Problem von Pegelstandsschwankungen auf den Binnenwasserstraßen. So sinkt die Planbarkeit und Zuverlässigkeit des Schiffsverkehrs und die Bedeutung der Binnenhäfen im Ruhrgebiet, vor allem für den Seehafenzubringerverkehr und den Short-Sea-Verkehr. Zusätzliche Staustufen und der Einsatz neuer Technologien im Schiffbau können dem entgegenwirken und eine zuverlässige Nutzung der natürlichen und künstlichen Wasserwege sicherstellen. Alternativ bzw. ergänzend ist die landseitige Anbindung von Duisburg an die Seehäfen im ARA-Raum zu verbessern. Hierzu gehören insbesondere die „Betuwe-Linie“, eine Güterverkehrsstrecke entlang des Niederrheins, und der „Eiserne Rhein“, ebenfalls eine Güterbahnstrecke, zwischen der Metropole Ruhr und Antwerpen.

Eine vertiefte Kooperation zwischen Belgien bzw. den Niederlanden und NRW ist anzustreben, um die Drehscheiben- und Verteilerfunktion Duisburgs im Hinblick auf die ARA-Häfen zu stärken und den Seehafen-Hinterlandverkehr effizienter zu organisieren. Auch die Verbindungen zu den deutschen Seehäfen – insbesondere Hamburg, Bremerhaven und dem neuen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven – sollten in ihrer Kapazität erweitert werden, um den Seehafen-Hinterlandverkehr effizient abwickeln zu können. Dies gilt gleichermaßen für Eisenbahnstrecken und Autobahnen.

Der Hafen Duisburg wird sein wirtschaftliches Potenzial dann voll ausschöpfen können, wenn er in eine Gesamtkonzeption „Logistik“ des Landes eingebunden und seine Stärke systematisch genutzt wird. Dazu gehört u. a., ihn mit den anderen Häfen in der Region intelligent zu vernetzen. Von der daraus resultierenden Arbeits- und Funktionsteilung würden perspektivisch alle am System beteiligten Standorte profitieren.

Ein solches Konzept schließt auch eine intelligente Flächenpolitik ein, die darauf abzielt, gut an den Duisburger Hafen angebundene Flächen in den Städten der Umgebung für Unternehmensansiedlungen zu erschließen. Damit könnten Investoren, die bereits heute aufgrund der Flächenknappheit im Hafenumfeld zum Teil nicht adäquat bedient werden können, an die Region gebunden werden.

Lückenloses und bedarfsgerechtes Verkehrswegenetz

Die Metropole Ruhr hat eines der engmaschigsten Autobahn-, Schnellstraßen- und Schienennetze der Welt. Viele Strecken sind jedoch technisch nicht auf dem neuesten Stand und reich an Engpässen, was den Nah- und Fernverkehr bremst und Verkehrsbehinderungen bzw. Verspätungen zum Teil erheblich werden lässt. Dies liegt auch daran, dass das Straßen- und Schienennetz historisch bedingt an vielen Stellen Lücken aufweist, die die effiziente Nutzung des Netzes als Ganzes verhindern. Diese Lücken sollten zunächst geschlossen werden. Dafür müssen entsprechende Kapazitäten an Straßen- und Schienenwegen bereitgestellt werden. Private Schienennetze aus Bergwerks- und Zechenzeiten könnten hier reaktiviert werden.

Weiterhin ist ein Gesamtkonzept für das Verkehrswegenetz zu erstellen, das einzelnen Trassen eindeutige Rollen zuweist. Dabei sollte zwischen Transitstrecken und Erschließungsstrecken differenziert werden. Einzelne Autobahnen und Schienenstränge müssen eindeutige Transitstrecken für den Schwerlastverkehr werden. Hier kann der Güterfernverkehr, ohne mit dem Erschließungsverkehr in Berührung zu kommen, kanalisiert werden. Der LKW-Verkehr auf diesen Transitstrecken ist mithilfe innovativer Leit- und Sicherungstechnik energie- und platzsparend durch den Ballungsraum zu führen. Darüber hinaus ist bei der Entwicklung der Netzlogik der Tatsache Rechnung zu tragen, dass Personen- und Güterverkehre idealerweise entmischt werden, um die Infrastruktur jeweils bedarfsgerecht ausbauen und anpassen zu können.

Intelligente Verkehrssteuerung und innovative Verkehrsträger

Von der Überlastung des Straßen- und Schienennetzes im Ruhrgebiet ist neben dem Güterverkehr gleichermaßen auch der Personenverkehr betroffen. Der Nutzer des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs leidet unter der hohen Verspätungsanfälligkeit auf dem Schienennetz des Ruhrgebiets, der motorisierte Individualverkehr unter Staus und Engpässen im Straßennetz.

Neben der Kapazitätserweiterung kommt der intelligenten Steuerung der Verkehre eine wichtige Bedeutung zu. Dadurch kann ein entscheidender Beitrag geleistet werden, überflüssige Verkehre zu vermeiden, einen möglichst nahtlosen Übergang zwischen Verkehrsträgern zu unterstützen und zu gewährleisten, dass Verkehre mit dem idealen Verkehrsträger abgewickelt werden.

Verkehrsleitsysteme könnten Autofahrer beispielsweise bei sehr hohem Verkehrsaufkommen zum nächsten Knotenpunkt leiten, an dem er auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen kann. Alle notwendigen Verkehrsmittel- und Tarifinformationen könnten dem Reisenden über dieses Informationssystem zugestellt werden, um ein nahtloses Fortkommen zu ermöglichen. Ergänzt um Stauprognosen und Parkleitsysteme könnte man dem Reisenden stets die zeit- und kostengünstigste Route und das entsprechende Verkehrsmittel empfehlen.

Um eine möglichst effektive Verkehrslenkung und einen idealen Ressourceneinsatz zu erreichen, sollten auch im Nahverkehr intelligentere Systeme zum Einsatz kommen. Die in vielen geschlossenen Nahverkehrssystemen weltweit bereits eingesetzten elektronischen Chipsysteme bieten hierfür eine gute Grundlage, müssen jedoch für den übergreifenden Einsatz noch deutlich weiterentwickelt werden. Flächendeckenden Einsatz vorausgesetzt, ermöglichen solche Systeme den ÖPNV-Anbietern und den Betreibern der Infrastruktur, Verkehrsströme und Nachfrageverhalten besser kennenzulernen und das Angebot besser auf den Nutzer abzustimmen. Hierdurch können bei konstanten oder sinkenden öffentlichen Zuschüssen das Angebot und der Kundenservice verbessert werden.

Der Einsatz neuester Informationstechnologie soll eine dichte Zugfolge auf den Schienensträngen ermöglichen, Auswirkungen von Störungen und Verspätungsfolgen auf das Gesamtnetz antizipieren, die individuelle Reisezeit der Fahrgäste errechnen und in kürzester Zeit alternative Routenvorschläge und Empfehlungen für die Verkehrsmittelwahl machen können.

Ähnliche Technologien sind auch im Güterverkehr einzusetzen. So kann der LKW-Verkehrsfluss durch den Ballungsraum für die Gesamtverkehrssituation, aber auch den einzelnen Fahrer optimiert werden. Der Transitverkehr wird mithilfe einer automatisierten Konvoi-Steuerung über eine ausschließlich dem Schwerverkehr gewidmete Trasse durch das Ruhrgebiet geleitet. An einzelnen Knotenpunkten ist eine Übergangsmöglichkeit zum regionalen Verteilerverkehr und zu den Güterverkehrszentren erforderlich.

Zusätzlich könnte durch eine streckenbezogene „Congestion Charge“ bzw. Überlastungsmaut eine kapazitätssteuernde Wirkung erzielt werden. Hierbei sind die langjährigen, internationalen Erfahrungen der Industrie sachgerecht anzuwenden, um eine bestmögliche Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Neuartige Verkehrskonzepte wie beispielsweise der „Selbstorganisierte Güterverkehr“ oder „CargoCap“, die derzeit nur im Labormaßstab bzw. als Piloten eingesetzt werden, sollten auf ihre Tauglichkeit geprüft und – ein positives Prüfungsergebnis vorausgesetzt – schnell und konsequent flächendeckend eingesetzt werden. Dadurch können diese die Verkehrssituation im Ruhrgebiet entlasten. Mindestens genauso wichtig ist jedoch der Effekt, dass ein nachgewiesen funktionierender betrieblicher Einsatz eine wesentliche Voraussetzung für einen Export der entsprechenden Technologien ist.

Auch die hier erwähnten Systeme zur Verkehrssteuerung können – in der Metropole Ruhr pilotiert und eingesetzt – in andere Ballungsräume weltweit exportiert werden.

Intelligente Konzepte zur Finanzierung von Infrastruktur

Bei der Finanzierung von Verkehrswegen sind intelligente Konzepte erforderlich. Zusätzlich kann eine zeitliche und streckenspezifische Komponente der Mauterhebung Verkehrsspitzen glätten und Anreize zur Nutzung aufkommensschwächerer Perioden schaffen.

Das Management von Betrieb und Instandhaltung von Straßen- und Schienenwegen ist – wo möglich und sinnvoll – in die Hand privater Dienstleister zu legen, wenn so Effizienzpotenziale gehoben und Kosteneinsparungen erreicht werden können. Außerdem ist die Einbindung privaten Kapitals zu prüfen, um die Realisierung der benötigten Infrastrukturmaßnahmen zu beschleunigen.

Angesichts auch auf lange Sicht nur eingeschränkt verfügbarer öffentlicher Mittel sind bei Großinvestitionen und beim Betrieb von Infrastruktur verstärkt PPP-Modelle zu prüfen und zu nutzen. Die Implementierung solcher Ansätze wird dadurch erleichtert, dass auch die Privatwirtschaft zunehmend bereit ist, sich an alternativen Finanzierung- und Trägermodellen zu beteiligen.

Stärkung der Logistikkompetenz durch wissenschaftliche Exzellenz

Die Metropole Ruhr wird ihre Kompetenz in der Logistik dann glaubwürdig nach außen vertreten können, wenn es ihr gelingt, die in der Region auf dem Gebiet der Logistik vorhandene wissenschaftliche Kompetenz zu bündeln und weiterzuentwickeln.

Fachlich anerkannte Lehrstühle und Forschungseinrichtungen sind bereits heute in der Region vorhanden. Auf sich alleingestellt gelingt es diesen jedoch nicht, wissenschaftliche Exzellenz international glaubwürdig und wahrnehmbar darzustellen.

Durch Zusammenführung der Aktivitäten und der Schaffung eines gemeinsamen Daches sowie einer gemeinsamen Marke hat das Ruhrgebiet die einmalige Chance, sich auch in wissenschaftlicher Hinsicht als *die* Logistikkompetenzregion weltweit zu positionieren.

Handlungserfordernisse

- Weiterentwicklung des Luftverkehrs und der Anbindung der Metropole Ruhr an das internationale Luftverkehrswegenetz durch
  - Ausbau bestehender Kapazitäten der vorhandenen Flughäfen, insbesondere Düsseldorf;
  - intelligente Vernetzung und Arbeitsteilung der bestehenden Flughäfen der Region, also Düsseldorf, Köln-Bonn und Dortmund;
  - Schaffung von Wachstumsperspektiven über 2030 hinaus (Prüfung des Neubaus eines Großflughafens).
- Ausbau der Logistikkompetenz durch
  - Weiterentwicklung des schienengebundenen Verkehrs;
  - Entwicklung von Logistikzentren und trimodalen Umschlagplätzen;
  - Umsetzung von Maßnahmen zur intelligenten Verkehrssteuerung;
  - Stärkung der wissenschaftlichen Exzellenz in der Region durch Vernetzung der Hochschulen und Forschungseinrichtungen und Bildung einer Dachmarke.
- Aufstellung eines Masterplans „Infrastruktur"; Ziel: Entwicklung des Ruhrgebietes zur „Modell-Metropole Mobilität".

Zukünftiges Projekt des Initiativkreises

- Einrichtung eines Arbeitskreises „Infrastruktur" auf Initiative des IR nach Abstimmung mit der Landesregierung; Themen:
  - Kooperation beim Ausbau und dem Unterhalt von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen von PPP-Projekten;
  - Intelligente Verkehrssteuerung: Unterstützung bei der Durchführung von Pilotprojekten.

2.3. Lebensqualität: Gesundheit, Bildung, Kultur

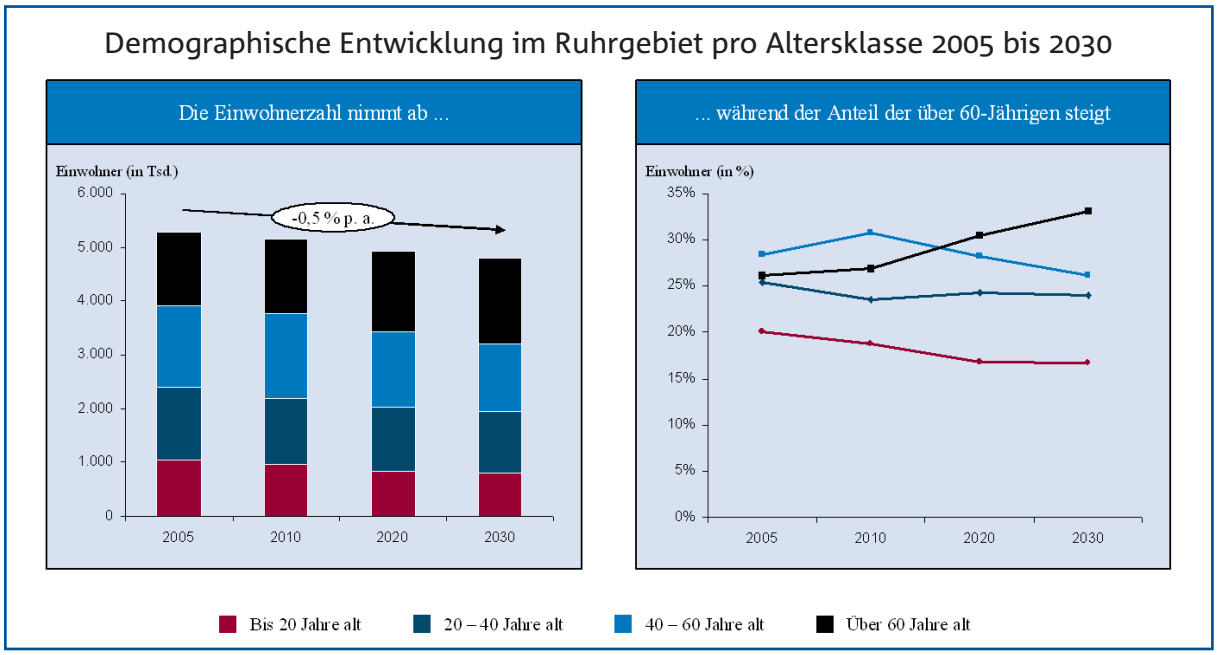
Gesundheit

Mit 300.000 Beschäftigten und einem Anteil von 16 % an der Gesamtbeschäftigung ist die Gesundheitsbranche bereits heute die größte Wirtschaftsbranche im Ruhrgebiet. Nach Berechnungen des Institutes für Arbeit und Technik ist bis zum Jahre 2015 eine weitere Zunahme von bis zu 55.000 Arbeitsplätzen zu erwarten. Die Metropole Ruhr verfügt über ideale Voraussetzungen, sich in der Zukunftsindustrie Gesundheitswirtschaft zu einer führenden und weit über seine Grenzen hinaus attraktiven Region zu entwickeln. Bereits heute ist das Ruhrgebiet mit einer der dichtesten Kliniklandschaften Deutschlands ein ausgezeichneter Standort für Anbieter in der Medizintechnik und im Bereich der Gesundheitsdienstleistungen.

Die Alterung der Bevölkerung zählt zu den Hauptfaktoren, die den Gesundheitszustand der Bevölkerung im Jahre 2030 prägen werden. Aus der demografischen Entwicklung einerseits und den – nach Häufigkeit ihres Auftretens – wichtigsten Krankheitsbildern andererseits lassen sich Schwerpunkte bilden, die als „Hebel“ für die Auswahl und Gewichtung von Projekten dienen können.

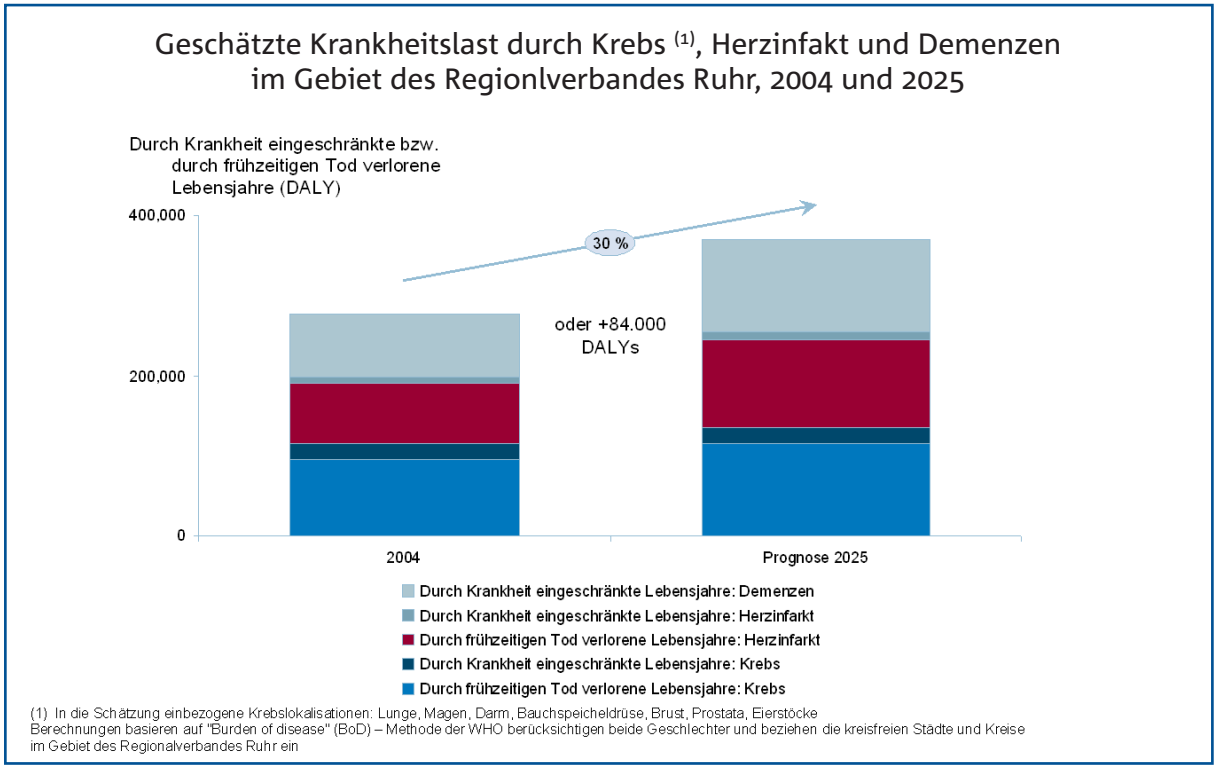
Heute wie auch in Zukunft werden chronische Krankheiten, wie kardiovaskuläre Erkrankungen – einschließlich Diabetes –, und altersbedingte Krankheiten, wie degenerative Erkrankungen, Krebserkrankungen und Demenz, nicht an Bedeutung verlieren. Das Landesinstitut für den Öffentlichen Gesundheitsdienst (LÖGD) hat für das Ruhrgebiet untersucht, wie sich die Krankheitslast durch die häufigsten Tumorarten, Herzinfarkte und Demenzerkrankungen in den nächsten Jahren entwickeln wird. Nach dieser Prognose wird die Krankheitslast der Bevölkerung durch die demographische Entwicklung bis zum Jahr 2025 zunehmen. Die Perspektive ist, dass durch bessere medizinische Versorgung und Prävention die Ruhrgebietsbevölkerung viele Jahre mit höherer Lebensqualität gewinnen bzw. die Lebenserwartung erheblich steigern kann.

Abbildung 7: Alterung der Ruhrgebietsbevölkerung



Quelle: „AG Gesundheit", The Boston Consulting Group

Abbildung 8: Schätzung der Krankheitslast



Quelle: „AG Gesundheit", The Boston Consulting Group

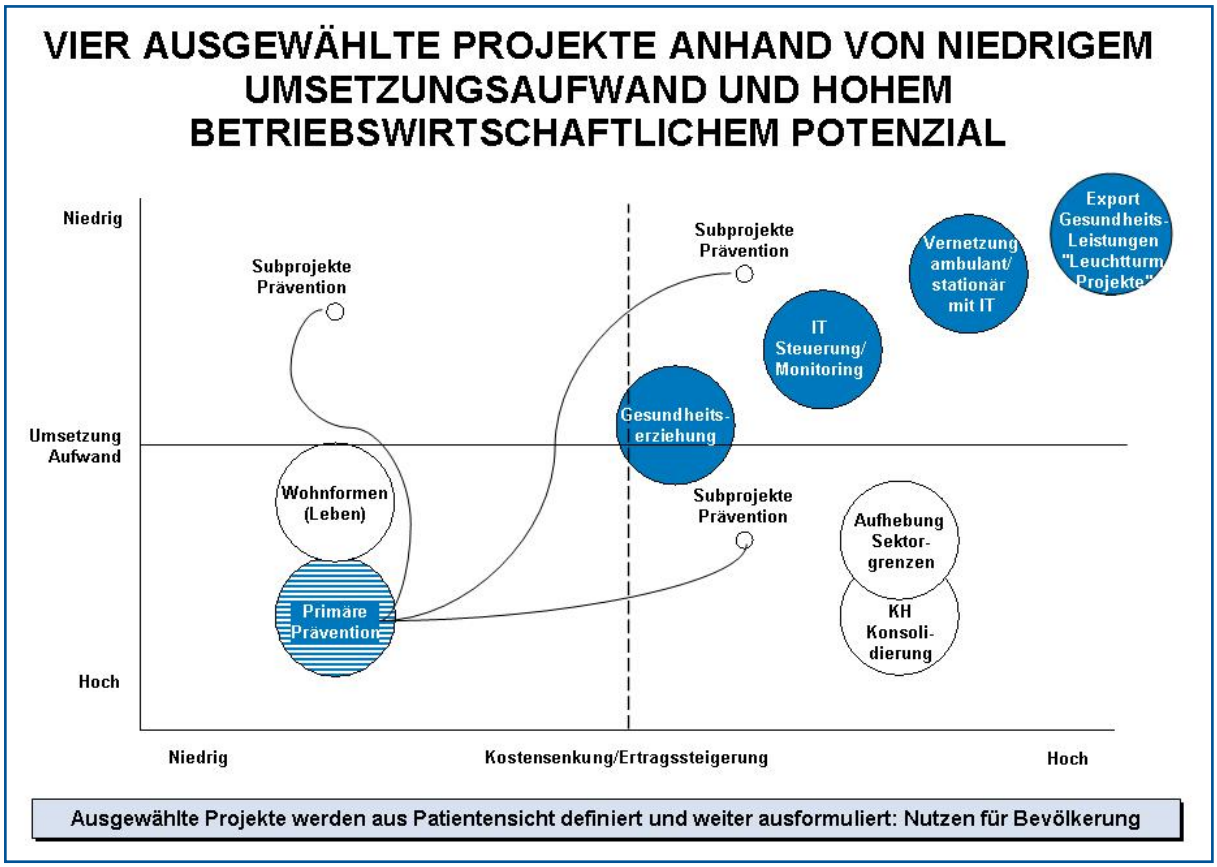
Die Förderung der Region unter dem Aspekt „Gesundheitswirtschaft“ umfasst drei konkrete Ziele:

- Die Entwicklung der Metropoleregion Ruhr als Modellregion innovativer Ansätze im Gesundheitswesen.
- Die Etablierung der Metropolregion Ruhr als Standort mit überdurchschnittlich hoher Lebensqualität.
- Die Positionierung der Metropole Ruhr als international wettbewerbsfähiger Exporteur gesundheitsbezogener Technologien, Produkte und Dienstleistungen.

Das Ruhrgebiet könnte als Vorreiter für eine intensive Vernetzung und Kommunikation im Gesundheitswesen dienen und so eine Schlüsselkompetenz für höhere Patientenzufriedenheit und medizinischen Fortschritt ausbilden.

Die Arbeitsgruppe „Gesundheit“ hat als Referenzprojekt hierzu das Projekt „MedRuhr.com“ als ein gemeinsames Portal für alle Beteiligten im Gesundheitswesen entwickelt.

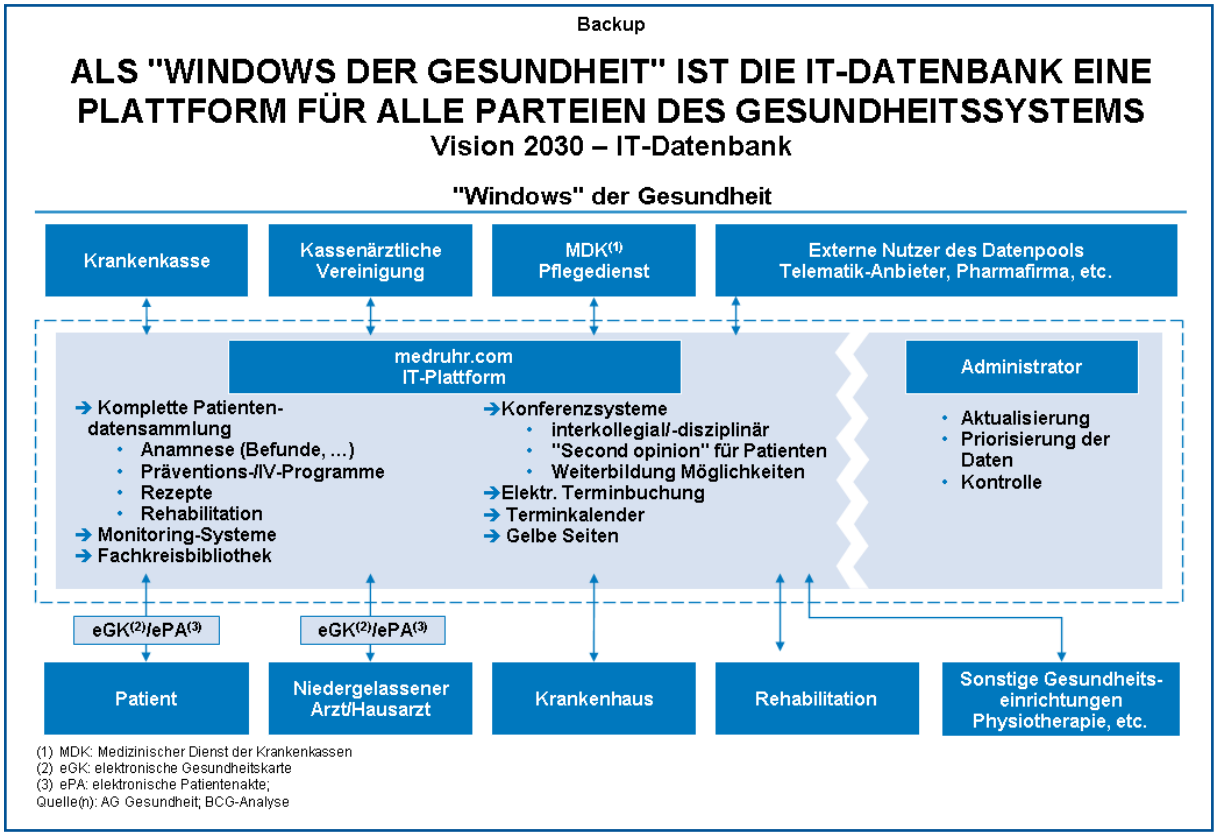
Abbildung 9: MedRuhr.com – Profil



Quelle: „AG Gesundheit“, The Boston Consulting Group

Das Projekt „MedRuhr.com“ hat zum Ziel, die heute noch an unterschiedlichen Stellen vorhandenen Informationen zu vernetzen und die bereits begonnenen Entwicklungen zur elektronischen Patientenakte und/oder Fallakte darin zu integrieren; ebenso schafft „MedRuhr.com“ Schnittstellen, um die IT-Systeme in Praxen und Kliniken „anzudocken“ und dadurch den Zugang zu Informationen zu erleichtern. „MedRuhr.com“ soll entscheidend dazu beitragen, dass die Metropole Ruhr im Bereich der Vernetzung von Informationen und Datenströmen innerhalb der medizinischen Versorgung Modellcharakter erwirbt.

Abbildung 10: Windows der Gesundheit



Quelle: „AG Gesundheit“, The Boston Consulting Group

Zukünftige Projekte des Initiativkreises

- Dauerhafte Fortsetzung des „Klinik-Führer“ als bewährtes Medium, das Transparenz und Orientierung in der Kliniklandschaft der Metropole Ruhr schafft.

- Auslobung eines Businessplan-Wettbewerbs für das beschriebene Projekt „MedRuhr.com“. Betreuung des Projektes durch den Initiativkreis und „The Boston Consulting Group“.

Bildung

Die Bildungslandschaft des Ruhrgebietes ist geprägt von einer langen Tradition der Integration der verschiedenen Bevölkerungsgruppen und -schichten in das Bildungssystem. Das gilt – neben der betrieblichen Weiterbildung – insbesondere für die Schul- und Hochschulpolitik der 60er bis 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts, die die Erhöhung der Chancengleichheit und die „Mobilisierung von Bildungsreserven“, wie es damals hieß, zum Ziel hatte. Vor diesem Hintergrund sind auch die Hochschulneugründungen unter den Ministern Paul Mikat und später Johannes Rau im Ruhrgebiet zu sehen, von denen die Region in den zurückliegenden Jahrzehnten erheblich profitiert hat.

Heute stellt sich die Situation der Bildung im Ruhrgebiet wie folgt dar:

- Im Vergleich zum Bund verfügt das Ruhrgebiet über eine günstigere Schulabsolventenstruktur mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Abiturienten, der allerdings rückläufig ist.

- Im EU-Vergleich weist Nordrhein-Westfalen einen mittelmäßigen Anteil an Abiturienten und Akademikern mit nur schwachem Wachstumstrend auf.

- Zu den strukturellen Besonderheiten gehört ein hoher Anteil an Schülern mit Migrationshintergrund, von denen nur rund 50 % einen Hauptschulabschluss erreichen. Im Zuge der demografischen Entwicklung wird sich der Anteil der Schüler mit Migrationshintergrund weiter erhöhen.

- Im bundesweiten Vergleich ist das Ruhrgebiet eine Hochburg für Studenten der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, während die Absolventen in innovationsrelevanten Studienfächern wie Ingenieurswissenschaften, Naturwissenschaften und Medizin stagnieren bzw. rückläufig sind.

Insgesamt lässt sich konstatieren, dass das Ruhrgebiet Nachholbedarf bei der Bildung eines zukunftsfähigen Mitarbeiter-Pools hat.

Handlungserfordernisse

- Die Metropole Ruhr benötigt eine Bildungsoffensive, in deren Zentrum neue Lehrinhalte nach europäischen Standards und eine deutlich verbesserte personelle und sachliche Ausstattung von Kindergärten und Schulen – insbesondere der Grundschulen – stehen muss. Dem Konzept der Ganztagsschulen kommt dabei ebenso eine tragende Bedeutung zu wie der besonderen Förderung von Kindern und Jugendlichen aus bildungsfernen Bevölkerungsgruppen. Migrations- und Integrationsfragen müssen modellhaft gelöst werden.

- Die Metropole Ruhr braucht leistungsstarke internationale Schulen, nicht zuletzt um den Familien von Fachkräften und Wissenschaftlern aus dem Ausland Anreize für eine Übersiedelung in das Ruhrgebiet zu bieten.

- Die regional sehr unterschiedliche Zusammensetzung der Bevölkerung verlangt lokal differenzierte Lösungsansätze – auch auf dem Feld des „Lebenslangen Lernens“, das bei einer bis zum Jahr 2030 weiter steigenden Lebenserwartung zu einem wichtigen Handlungsfeld wird. Es sind gezielte Qualifizierungsprogramme für Frauen, Migranten und ältere Arbeitnehmer vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung zu entwickeln und umzusetzen.

- Es werden bildungspolitische Ansätze benötigt, die das Interesse von Kindern und Jugendlichen an naturwissenschaftlichen und technischen Fächern erhöhen. Hier hat die Region einen besonderen Nachholbedarf.

- Die ingenieur- und naturwissenschaftlichen Kompetenzen der Hochschulen sind auszubauen, insbesondere bezogen auf das Meta-Kompetenzfeld „Energie – Werkstoffe – Logistik“.

- Kulturelle Bildung schafft die Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben zu partizipieren, zur Demokratie beizutragen und Integration zu gewährleisten. Die zahlreichen Ansätze auf dem Gebiet der kulturellen Bildung sind weiter zu stärken. Dabei sollte insbesondere der fachspezifischen Aus- und Fortbildung von Lehrkräften und Künstlern im Sinne einer „kreativen Partnerschaft“ zentrale Bedeutung zukommen. Ziel dieses Ansatzes ist es, das kreative Potenzial der Kinder zu wecken und zu entwickeln. Zudem bildet eine so verstandene kulturelle Bildung zahlreiche Ansatzpunkte, Kinder und Jugendliche aus bildungsfernen Bevölkerungsgruppen zu erreichen. Die Metropole Ruhr hat hier die einmalige Chance, europäische Modellregion zu werden.

Zukünftige Projekte des Initiativkreises

- Fortführung und Stärkung der Projekte „Dialog mit der Jugend“ und „IT-Plattform Wirtschaft und Schule“.

- Einsatz des IR für die Schaffung Internationaler Schulen im Ruhrgebiet.

Kultur

Die Metropole Ruhr ist ein eindrucksvoller polyzentrisch gewachsener Siedlungsraum, eingebettet in eine reizvolle Naturlandschaft. Sie gilt als eine Region mit einer weltweit einmaligen Dichte kultureller Einrichtungen.

Darüber hinaus ist sie

- ein Ballungsraum von mehr als 5 Mio. Menschen mit dem Bewusstsein einer spezifischen Zusammengehörigkeit bei gleichzeitig unzähligen lokalen und ethnischen Besonderheiten;
- eine der großen Industrieregionen der Welt, die ihre Umstrukturierung unter schwierigen Begleitumständen solidarisch weit vorangetrieben hat;
- ein städtischer Ballungsraum, der aufgrund seiner dezentralen Struktur viele negative Begleitumstände anderer Ballungsräume im In- und Ausland eben nicht aufzuweisen hat.

Dabei zeigen sich aber auch gravierende Probleme dieser Kulturlandschaft:

- Ein divergierendes, konkurrierendes Gemeinwesen, dessen Profilierungsbestrebungen ein wirkliches Zusammenwachsen der Region bisher erschweren.
- Eine inakzeptabel geringe Außenwirkung gemessen an seiner hervorragenden kulturellen Infrastruktur.
- Eine vielfältig entwickelte Breitenkultur, aber kein Haus der „Hochkultur“ oder ein Ensemble, das sich im europäischen Kulturbewusstsein dauerhaft verankert hätte.

Basierend auf den vielfältigen Potenzialen der Metropole Ruhr muss es gelingen, diese kulturelle „Kraftzentrale“ deutlicher ins Bewusstsein der europäischen Öffentlichkeit zu rücken. Die weltweit einmalig Dichte kultureller Einrichtungen bietet dabei die Chance zu einer Qualität der Wahrnehmung und der internationalen Relevanz. Vor diesem Hintergrund bietet die Wahl Essens und des Ruhrgebietes zur Kulturhauptstadt Europas 2010 eine einmalige Chance, die unbedingt genutzt werden muss.

Handlungserfordernisse

- Die Metropole Ruhr bedarf der systematischen Koordinierung der verschiedenen Spielpläne von Theatern, Konzerthäusern und Festivals zur Mobilisierung von Synergieeffekten und zur kulturellen Profilierung der Region. Auf diese Weise könnte ein aufregender interdisziplinärer metropoler Erlebnisraum entstehen – z. B. über zyklische Aufführungen („Ruhr-Zyklen"), die über mehrere Städte verteilt sind. Dies böte den hier lebenden Menschen Anreize zu neuen Erkundungen und zu Reisen innerhalb der Metropole Ruhr und einem internationalen Publikum Anreize zu Kulturreisen. Hierbei sollte insbesondere auf eine enge Zusammenarbeit mit der internationalen Tourismuswirtschaft gesetzt werden.

- Zur Steigerung der kulturellen Attraktivität der Metropole Ruhr sollten Wirtschaft und Politik künftig verstärkt auf die Errichtung international konkurrenzfähiger architektonischer „Landmarks" achten, um über diesen „Bilbao-Effekt" die neue Identität der Metropole Ruhr zu stärken und den internationalen Kulturtourismus zu befördern.

- Städtebaulich stellt die Metropole Ruhr bereits heute ein ausdifferenziertes, gut erschlossenes Städtenetz mit hoher Lebensqualität dar. Dieses Netzwerk gilt es durch die Vorstellung eines nach einem einheitlichen Masterplan agierenden Teams von Städten zu erhalten und zu verbessern.

- Es ist bei Projekten und Aktivitäten, die initiiert werden, auf die Schaffung besonderer Qualitäten und Exzellenzen zu achten. Insgesamt sind Standort- und Lebensbedingungen zu schaffen, die eine hohe Attraktivität ausstrahlen und damit eine Anziehungskraft für „Wissensarbeiter", „Talente" und „Kreative" ausüben.

- Zur internationalen Profilierung der Metropole Ruhr sollte in regelmäßigen Abständen ein Großereignis durchgeführt werden. Aufbauend auf die zu erwartenden Leistungen und die nachhaltig wirkenden Errungenschaften der Kulturhauptstadt 2010 sollte daher bereits für das Jahr 2020 eine Weltausstellung („Expo 2020") angestrebt werden – bei der z. B. die bis zum Jahr 2010 nur rudimentär zu leistende Bespielung früherer Industrieflächen zum Thema „Kunst im öffentlichen Raum" strategisch geplant und fortgeschrieben wird.

Zukünftige Projekte des Initiativkreises

- Fortführung des „Klavier-Festivals Ruhr“.
- Kontinuierliche Unterstützung der Kulturhauptstadt 2010.
- Unterstützung einer Expo 2020 (die Leistungen und Effekte der Kulturhauptstadt 2010 nutzend) und ähnlicher Großereignisse (z. B. Olympische Sommerspiele 2028 oder 2032), die im zehnjährigen Rhythmus in der Metropole Ruhr stattfinden sollen.

2.4. Regionale Wirtschaftsförderung

Das Ruhrgebiet hat es in der Vergangenheit nicht geschafft, eine schlagkräftige regionale Wirtschaftsförderung zu etablieren. Das hat unterschiedliche Ursachen. Hauptsächlich waren und sind es jedoch die lokalen Befindlichkeiten, die dem entgegenstehen.

Seit etwa einem Jahr existiert unter dem Dach des Regionalverbandes Ruhr (RVR) die „Wirtschaftsförderung metropoleruhr GmbH“. Allerdings verfügt diese weder über nennenswerte Kompetenzen und Finanzmittel noch ist ihre Arbeitsteilung mit den kommunalen Wirtschaftsförderungseinrichtungen geklärt.

Zukünftiges Projekt des Initiativkreises

- Der Initiativkreis Ruhrgebiet ist bereit, sich an einer regionalen Wirtschaftsförderung zu beteiligen, wenn es gelingt, hierfür effektive Strukturen zu entwickeln. Im Gegenzug würde sich die Wirtschaft aus den kommunalen Strukturen zurückziehen.

2.5. Regionalmarketing

Regionalmarketing ist eine Aufgabe, mit der sich das Ruhrgebiet schwer tut. Zwar hat es in der Vergangenheit Kampagnen gegeben, die eine Botschaft transportierten und darüber eine gewisse Wirkung erzielten („Ruhrgebiet – ein starkes Stück Deutschland"; „der Pott kocht"), aber sie haben es nicht vermocht, der Region nach innen und außen auf nachhaltige Weise eine neue Identität und ein neues Image zu vermitteln.

Gegenwärtig kümmern sich einige Akteure in der Region mehr oder weniger abgestimmt um Fragen des Marketings und der Außendarstellung des Ruhrgebietes: Dies sind die Kulturhauptstadt Europas RUHR.2010, die Wirtschaftsförderung metropoleruhr GmbH, der Regionalverband Ruhr und dem Vernehmen nach auch das Wirtschaftsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen. Hinzu kommen entsprechende Kampagnen und Absichten der großen Städte der Metropole Ruhr.

Ein wirksames und damit nachhaltiges Marketingkonzept für die Metropole Ruhr kann allerdings nur dann greifen, wenn alle Akteure einschließlich der Wirtschaft gleichgerichtet agieren. Das bedeutet, dass zumindest mittelfristig ein Jointventure zwischen Wirtschaft, Staat und Kommunen geschlossen werden muss, das gemeinsame personelle und finanzielle Ressourcen bündelt.

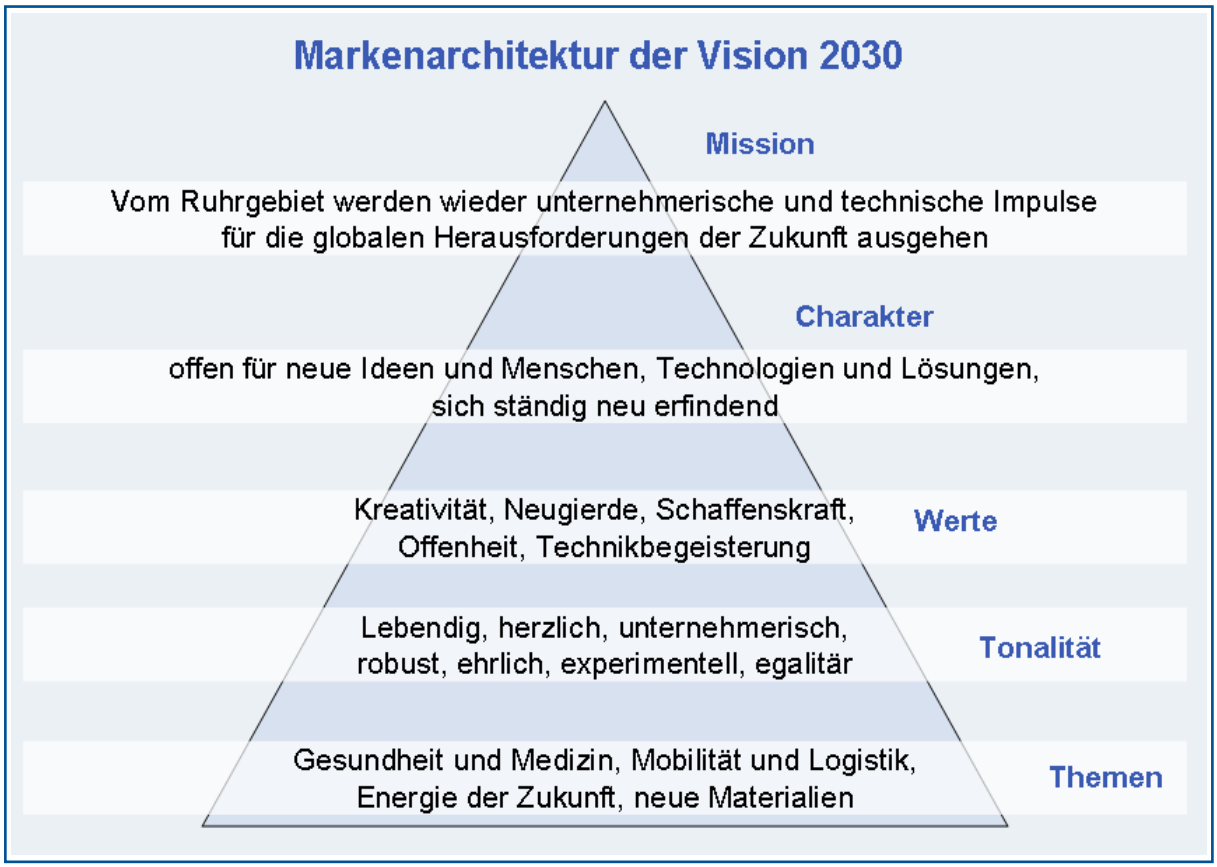
Das Beispiel von Greater London macht deutlich, dass man für eine entsprechende Imagekampagne zunächst für etwa drei Jahre einen jährlichen Etat von rund 8 Mio. Euro benötigt. Sollten die vorgenannten Akteure zu einer gemeinsamen Marketingkampagne bereit sein, so ließen sich die finanziellen Mittel nach Einschätzung des Initiativkreises Ruhrgebiet aus vorhandenen Etats aufbringen.

Der vorgeschlagene Ansatz zum Regionalmarketing soll folgende Elemente umfassen:

- Finanzielle und organisatorische Unabhängigkeit
- PPP-Konstruktion (ideell und finanziell)
- Toolbox-Prinzip; Zertifizierung und Lizensierung der Tools
- Koordination und Support für die Kommunen
- Definierte Kernaufgaben
  (z. B. internationale Repräsentanz, MIPIM, ExpoReal etc.)
- Prominente Köpfe / aktives Kuratorium

Dem Ansatz liegt eine Markenarchitektur mit aufeinander abgestimmten Elementen (Mission, Charakter, Werte, Tonalität, Themen) zugrunde (vgl. Abbildung 11), die deutlich macht, welches Bild vom „neuen Ruhrgebiet" in die Köpfe der Menschen transportiert werden soll.

Abbildung 11: Markenarchitektur der Vision 2030



Quelle: „AG Regionalmarketing", Deekeling Arndt Advisors

Zukünftiges Projekt des Initiativkreises

- Initiierung einer abgestimmten konzertierten Marketingstrategie für die Metropole Ruhr und Beteiligung des Initiativkreises daran.

2.6. Monitoring

Ziel des Leitprojektes „Zukunft Ruhr 2030“ ist es, über den Kongress am 16. Oktober 2007 hinaus eine nachhaltige Wirkung zu entfalten. Die Vision und ihre Handlungsempfehlungen bilden dabei die Leitlinien der zukünftigen Arbeit des Initiativkreises Ruhrgebiet.

Um die Vision Wirklichkeit werden zu lassen, sind aus den Ergebnissen der Arbeitsgruppen Forderungen an die Politik, Selbstverpflichtungen der Mitgliedsunternehmen des Initiativkreises Ruhrgebiet sowie Programmschwerpunkte und Projekte für den Initiativkreis Ruhrgebiet abgeleitet worden. Der Kongress ist der Beginn der Umsetzung.

Ein zentraler Baustein der zukünftigen Arbeit ist das Monitoring. Damit wird einerseits die wirtschaftliche Entwicklung der Metropole Ruhr beobachtet, andererseits werden die Programme und Projekte des Initiativkreises Ruhrgebiet im Rahmen des Leitprojektes „Zukunft Ruhr 2030“ auf ihre Wirkungen hin analysiert und bewertet, sodass Nachjustierungen und strategische Weiterentwicklungen vorgenommen werden können.

Das macht eine belastbare Datenbasis dauerhaft notwendig, wozu das Projekt „Ruhr 2030 Index“ entwickelt wurde. Ziele des Indexes sind:

- Zielorientiertes Monitoring der Entwicklung der Metropole Ruhr.
- Strategisches Controlling des Leitprojektes „Zukunft Ruhr 2030“.
- Benchmarking mit Best-Practise-Beispielen.
- Darstellung von bereits Erreichtem und von weiterhin bestehenden Defiziten.
- Ableitung strategischer Handlungsfelder und Projekte.
- Positionierung des Initiativkreises Ruhrgebiet und seiner Mitglieder als Sprachrohr und Interessenvertretung der Wirtschaft des Ruhrgebietes.

Der Index setzt sich dabei aus zwei Teilen zusammen:

- Indikatorengestützte Beobachtung und Analyse der Vision und ihrer Handlungsfelder sowie deren Umsetzung.
- Befragung der Mitgliedsunternehmen zu ausgewählten Themen, um einzelne Felder im Detail zu untersuchen.

Zukünftiges Projekt des Initiativkreises

- Mit dem Institut der deutschen Wirtschaft Consult GmbH wurde ein Konzept für einen „Ruhr 2030 Index“ erarbeitet. Das Ergebnis der Messungen soll im zeitlichen Umfeld der jeweiligen Herbstvollversammlung bekanntgegeben werden. Dazu sollen jeweils kleinere „Monitoring-Veranstaltungen“ durchgeführt werden, die sich jeweils einzelnen Schwerpunkten des Meta-Kompetenzfeldes widmen.

3. Vision

Aus den zuvor dargestellten Handlungsfeldern ergibt sich folgende Gesamtvision:

> Im Jahr 2030 wird die Metropole Ruhr eine Modellregion für die nachhaltige Lösung globaler Herausforderungen sein. Die Metropole Ruhr wird Lösungen, insbesondere technischer und infrastruktureller Art, entwickeln und in der eigenen Region umsetzen, und sie wird sie weltweit exportieren. Dadurch wird das Ruhrgebiet am Wachstum anderer Regionen partizipieren und eigenes Wachstum generieren. Basis für diese Entwicklung werden Innovationen sein. Die Metropole Ruhr wird also nicht nur ein Standort der Ideen und Erfindungen sein, sondern sich darüber hinaus durch den Markterfolg seiner Unternehmen auszeichnen.

Der Gesamtvision wiederum lassen sich Teilvisionen zuordnen:

- 2030 ist die Metropole Ruhr die neue „Boomtown“ für die Umsetzung unternehmerischer Ideen, so wie es schon vor 200 Jahren war.
- Gründer finden hier optimale Ausgangsbedingungen; aus kleinen Unternehmen werden hier große.
- Die Region ist wieder Anziehungspunkt internationaler Investitionen.
- Im Bewusstsein internationaler Entscheidereliten hat sich die Metropole Ruhr fest etabliert.
- 2030 werden hier innovative und nachhaltige Lösungen für drängende Zukunftsprobleme unserer Gesellschaft entwickelt, gebaut und erprobt.
- Vor allem im Meta-Cluster „Energie – Werkstoffe – Logistik“ hat die Metropole Ruhr ein internationales Alleinstellungsmerkmal und eine Vorreiterrolle etabliert.
- Hier werden Technologien, Konzepte und Lösungen entwickelt, mit denen eine sichere, effiziente und kostengünstige Energieversorgung sichergestellt und das Klimaproblem bewältigt werden kann.

- Hier werden die Materialien entwickelt, die eine „Boosterfunktion“ für neue technische Lösungen des 21. Jahrhunderts haben.

- Hier wird demonstriert, wie wachsende Verkehrsströme intelligent und effizient gemanagt werden können und Mobilität als industrieller Wachstumstreiber funktioniert.

- Die Metropole Ruhr hat 2030 als gesündeste Region Deutschlands die beste medizinische Versorgung des Landes. Wegweisend wird hier gezeigt, wie Technik in den Dienst des Menschen gestellt wird.

- Das Bildungssystem mit seiner differenzierten Frühförderung, Schul- und Hochschulausbildung und den Möglichkeiten zum lebenslangen Lernen ist zu einem internationalen Vorbild entwickelt worden.

- Die Innovationsrate ist hoch, die „Pipeline“ neuer Lösungen ist voll, ständig wird Neues erfunden, niemand bleibt hier stehen.

- Die Metropole Ruhr ist 2030 ein „Hot Spot“ für die „kreative Klasse“, ein Anziehungspunkt für Talente aus aller Welt.

- In dieser Städtelandschaft sind Archipele künstlerischer, wissenschaftlicher und technischer Kreativität, Oasen der Lebensqualität und Cluster der Zukunftsindustrien perfekt miteinander vernetzt. Die Metropole Ruhr ist das Modell für Metropolregionen in aller Welt.

- Kultur ist in dieser kreativ aufgeladenen Region ein wichtiger Wachstumstreiber. Die Kreativwirtschaft boomt, fördert Innovation in allen Lebensbereichen. Die Metropole Ruhr steht 2030 für Experimentierfreude, in der Musik, im Theater, den bildenden Künsten – und wird damit weltweit wahrgenommen.

- Die „Story“ der Metropole Ruhr weckt Spannung und Interesse, ihre Dachmarkenstrategie wird getragen von einem schlagkräftigen zentralen Regionalmarketing.

- Ein Team von Städten agiert nach einem gemeinsamen Masterplan.