

TOMORROWLAND III

Super Structure Ruhr

Aufgabenstellung

4.HE | 5.VE | Diplom

TU Dresden
Institut für Städtebau
Professur für Urbanismus und Entwerfen
Prof. Melanie Humann

WS 2023 / 2024

Betreuung:
Prof. Melanie Humann
Beatriz Alés Gregori
Gudrun Deppe

TOMORROWLAND III

Super Struktur Ruhr

Die Zukunft urbaner Infrastrukturen im Ruhrgebiet



- 1 Einführung Tomorrowland
- 2 Aufgabe
- 3 Entwurfsgebiet
- 4 Arbeitsschritte / Inputs
- 5 Termine
- 6 Exkursion

Bernd and Hilla
Becher, Zeche
Hannover, Bochum-
Hordel, Ruhr Region,
Germany, 1973; The
Metropolitan Museum
of Art, New York

7. Hintergrundwissen

- 7.1 Stadt und Infrastruktur - zwei Seiten einer Medaille
- 7.2. Geschichte des Ruhrgebietes
- 7.3. Masterplan Wasserlagen - Stadt Herne

Anmeldung bis zum 27.08.

bei gudrun.deppe@tu-dresden.de

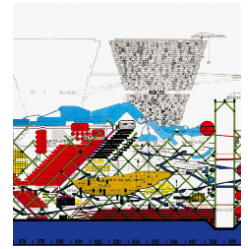
Mit: Name, Matrikelnummer, HE, VE oder Diplom und
Teilnahme an der Exkursion

1 Einführung TOMORROWLAND

TOMORROWLAND ist eine Reihe städtebaulicher Entwürfe am Lehrstuhl Urbanismus & Entwerfen und erzählt die Zukunft von Stadt, Land und Region. Ein anspruchsvolles Unterfangen in einer Zeit, in der Zukunftsvisionen immer stärker durch Ungewissheit als durch Zuversicht gekennzeichnet sind. Die tiefgreifenden Veränderungen unserer Lebenswelten führen bei vielen Menschen dazu, sich lieber von der Zukunft abzuwenden und stattdessen den Status Quo zu bewahren und Vergangenes zu idealisieren. Dabei gilt es gerade jetzt – im Kontext von Ressourcenmangel und Klimakrise – unsere bisherigen Handlungsmuster grundlegend zu hinterfragen und neuen Ideen und Konzepten Luft und Raum zu geben. In der städtebaulichen Entwurfsreihe TOMORROWLAND suchen wir explizit nach neuen Ansätzen im Urban Design, die den sozio-ökologischen Wandel für alle verträglich und räumlich qualitativ gestaltet.

In TOMORROWLAND I entwickelten Studierende eine Zukunftsvision für Berlin 2070 entlang eines Siedlungsstrahls im Nordosten Berlins (Schinkel-Preisträger*in Städtebau 2020). TOMORROWLAND II widmete sich dem Umbau und der Neuprogrammierung einer großen Ausfallstraße in Hannover (Johannes-Göderitz-Preisträger*in 2021).

TOMORROWLAND III fokussiert auf "Urbane Infrastrukturen" und ihre Rolle und Bedeutung für zukünftige städtebauliche Entwicklungen im Kontext der Klimakrise.



Plug-In City ,
Archigram 1964

Scheinhard
Brettschneider, 2022,
Tomorrowland II
- Johannes-Göderitz-
Preis 1. Preis

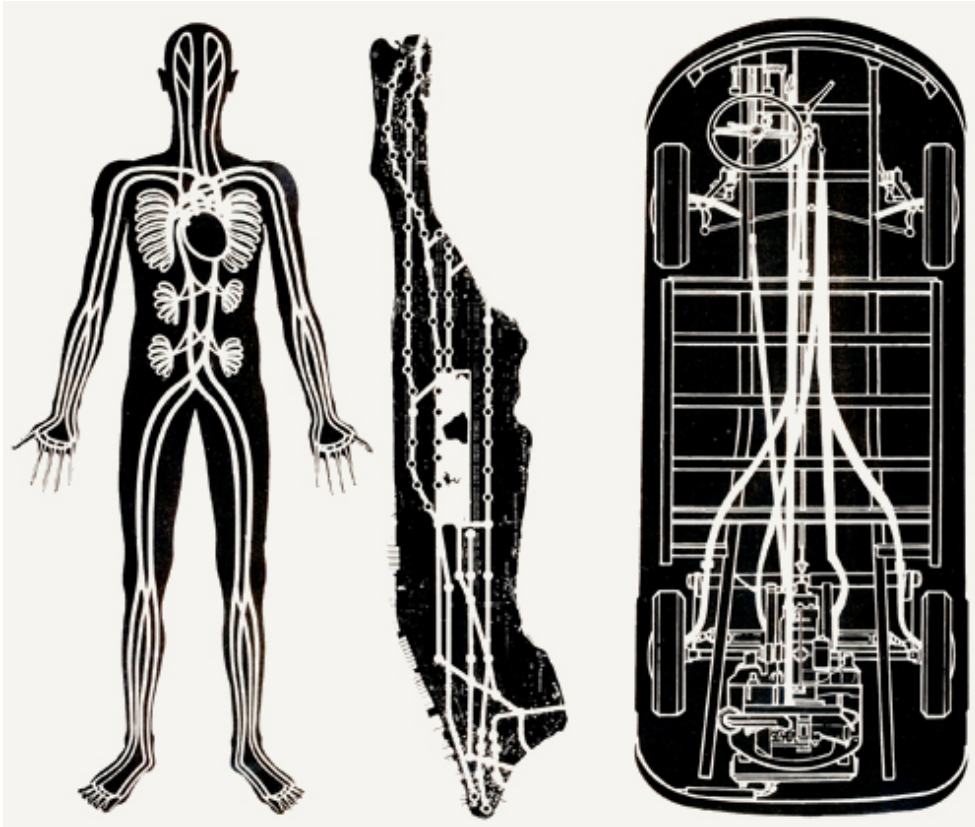


2 Aufgabe

Infrastrukturen durchziehen Städte wie Adern unsere Körper. Teils unsichtbar unter Pflastersteinen und Wänden oder sichtbar als Trassen, Kanäle und Türme. Sie versorgen die Stadt mit Waren und Gütern, mit Energie und Wasser, mit Informationen und Kultur. Seit jeher sind urbane Infrastrukturen mit der Entwicklung, dem Bau und dem Leben in der Stadt eng verknüpft. Doch was passiert, wenn bestimmte Infrastrukturen nicht mehr gebraucht werden? Wenn der Nutzen überholt und die Technik veraltet ist und neue Systeme übernehmen? Welche städtischen Räume werden durch Infrastrukturen geschaffen und gleichzeitig obsolet?



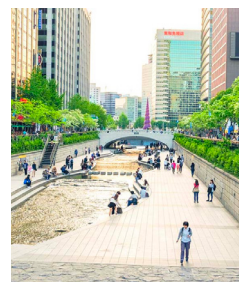
Tragseilbahn Carolinenglück 1968



O.M. Ungers „City Metaphors“ An organism: circulatory system. A city: subway system. A mechanism: fluid system.

Die jüngere Stadtgeschichte zeigt, dass Infrastrukturen, insbesondere in prominenten Lagen, nachgenutzt und umcodiert werden können - z.B. Highline in Manhattan, Tate Modern in London oder der Cheonggyecheon Park in Seoul (ehemalige Autobahn). Doch was passiert in weniger attraktiven Lagen? Wer kann die obsoleten Flächen und Gebäude nutzen, und für was?

Mit der Klimakrise muss die Rolle und Bedeutung urbaner Infrastrukturen erneut hinterfragt werden. Zirkuläre Kreisläufe, ressourcenschonende Mobilität oder autarke Energienetze basieren auf Infrastrukturen. Im Urban Design Studio „Tomorrowland III - Super Structure Ruhr“ möchten wir dieser spannenden Wechselwirkung von Infrastruktur und Stadt auf den Grund gehen. Welche Rolle, welche räumliche Gestalt und welche Potenziale bieten neue und alte urbane Infrastrukturen für die städtebauliche Entwicklung im Kontext der Klimakrise. [**>> Kapitel 7.1. Stadt & Infrastruktur**]



Cheonggyecheon, Photograph by Sandi Benedicta.

Das Betrachtungsgebiet des Urban Design Studios TOMORROWLAND III liegt im Ruhrgebiet. Das Ruhrgebiet ist als ehemalige Kohlebergbauregion Vorreiter in der Anpassung obsolet gewordener Infrastrukturen. Architektonische und landschaftsarchitektonische Projekte wie die Zeche Zollverein, der Landschaftspark Duisburg-Nord, oder das Dortmunder U - Zentrum für Kunst und Kreativität zeigen das Transformationspotenzial der Region. [**>> Kapitel 7.2. Geschichte des Ruhrgebietes**]

Das Entwurfsareal selbst liegt beidseitig am Rhein-Herne-Kanal, der als 46 km lange Wasserstraße das Ruhrgebiet in Ost-West-Richtung durchquert. Das Gebiet ist durchzogen und geprägt durch verschiedenste Infrastrukturen - dem Rhein-Herne-Kanal mit seinen Brücken und Schleusen, mehrere Schnellstraßen und Bahnlinien, Häfen und Logistikzentren - und mit diesen auch eine Vielzahl und Vielfalt an Unorten.

Geprägt ist das Gebiet aber auch durch historische Ortskerne und gewachsene Stadtquartiere, spannende Narrative, Kleingärten, Arbeitersiedlungen und moderne Architekturen aus der Zeit des Wirtschaftswunders – ein heterogener Entwurfskontext.

Die Stadt Herne möchte nun die bislang rückseitigen Flächen zwischen dem Kanal und der Stadt für neue Nutzungen städtebaulich entwickeln. Der aktuelle Strukturplan „Wasserlagen Herne“ sieht mehrere Schlüsselbereiche am Rhein-Herne-Kanal zu einer städtebaulichen Qualifizierung vor [**>> Kapitel 7.3. Masterplan Wasserlagen**]. Gut in den Bestand integriert und teilweise in unmittelbarer Wasserlage sollen hier Wohnquartiere nachverdichtet, Grünstrukturen gestärkt, neue Nutzungen angesiedelt oder verträgliches Gewerbe entstehen. Die „Stadt der kurzen Wege“, kostengünstiges Bauen, Kreislaufwirtschaft und das Schwammstadtprinzip liegen als Prinzipien ebenso zu Grunde wie die Einbindung in die lokalen Begebenheiten und Identitäten.

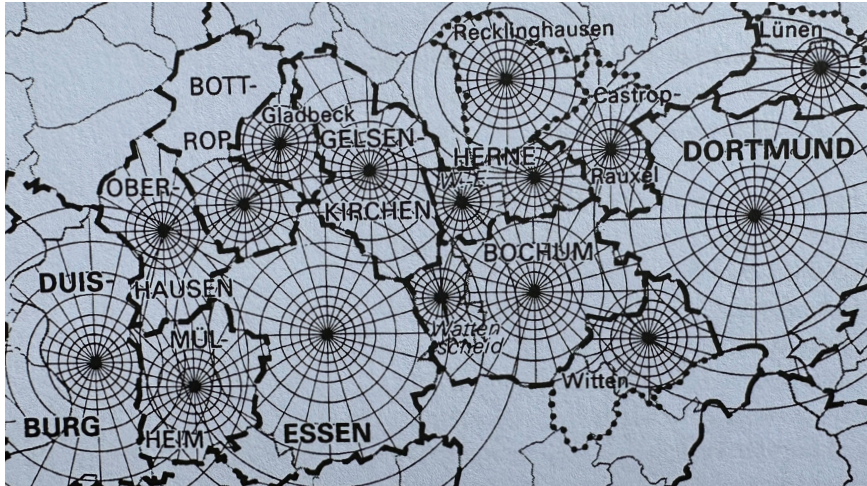
Rhein-Herne-Kanal.
Betrachtungsareal
des Masterplans
Wasserlagen Herne



Hier legen wir den Fokus auch auf die Zukunftsfähigkeit alter und neuer Infrastrukturen des Gebietes, wie bspw. Kanäle, ursprüngliche Flussläufe, Autobahnen, Schienen, Bahnbrachen, Halden etc.. Wie können diese momentanen Barrieren aufgehoben, umgenutzt oder zugänglich gemacht werden? Wohin lassen sich flankierende Lost Places und Nicht-Orte entwickeln? Wie lassen sich Infrastrukturen zu Superstrukturen multicodieren? Wie können diese den neuen Entwicklungsgebieten, gemischt genutzten Wohnquartieren und produktiven Gebieten dienen und räumlich in diese besser integriert werden?

3 Entwurfsgebiet

Das Ruhrgebiet ist eine stark urbanisierte Region im Westen des Rheins, die sich durch ihre industrielle Geschichte auszeichnet. Die Region besteht aus einer Ansammlung von 53 Städten und Gemeinden, die nahtlos miteinander verbunden sind und eine Metropolregion bilden. Heute hat die Bevölkerungszahl aufgrund von strukturellen Veränderungen abgenommen, dennoch leben immer noch rund fünf Millionen Menschen dort.



Polyzentrisches Ruhrgebiet (Buchholz 1973)

Der Standort des Projekts liegt östlich des Gebiets der Stadt Herne, an der Grenze zu Castrop-Rauxel, am Ufer des Rhein-Herne-Kanals. Wir betrachten übergeordnet den Abschnitt zwischen dem Herner Meer mit der Schleuse Herne Ost und der Autobahnbrücke der A 43. Das gesamte Gebiet zeichnet sich durch eine heterogene Mischung von Einzelnutzungen aus: Kleingärten, konsolidierte Wohnquartiere mit Dienstleistungen und großen Flächen für Supermärkte und Freizeitangebote sowie Gewerbe-, Versorgungs- und Industriegebiete.



Stadtplan Herne 2004 und markierte Entwurfsgebiet

Darüber hinaus gibt es eine hohe Infrastrukturpräsenz: Die A43 verläuft in Hochlage von Nord nach Süd und kreuzt die horizontal verlaufende A42. Mehrere Bahntrassen durchkreuzen das Gebiet und bilden Barrieren zwischen den Ortsteilen und für Passanten. Infrastrukturen finden sich auch rund um den Kanal selbst: Brücken, kleine horizontale Strukturen, die Industrien an beiden Ufern verbinden, Häfen und Logistikzentren, die Schleuse Herne Ost, sowie die Straßen, die beide Stadtkerne (Herne und das nördlich liegende Recklinghausen) verbinden.

Luftbild
Entwurfsgebiet in
Herne, 2022



Für den städtebaulichen Entwurf konzentrieren wir uns auf den Bereich rund um die Schleuse Herne-Ost. Hier sucht die Stadt nach neuen städtebaulichen und programmatischen Konzepten für eine kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung. Das angrenzende gründerzeitliche Stadtquartier Horsthausen ist durch einkommensschwache und migrantische Bevölkerungsgruppen geprägt und wird in ein Förderprogramm aufgenommen, um bspw. soziale und grüne Infrastrukturen zu unterstützen. Die Bereiche rund um die Hafenbecken gehörten einst zur "Zeche Friedrich der Große" und haben ein hohes Potenzial zur städtebaulichen und programmatischen Neuentwicklung in viele Richtungen, die mit dem Entwurf ausgelotet werden können. Mehrere grüne Infrastrukturen, wie die Vorfluter und Kleingärten, können in die Zukunft gedacht und als Ökosysteme gestärkt werden. Auf der nördlichen Seite des Kanals stehen ebenfalls Flächen für eine programmatische und bauliche Entwicklung zur Verfügung.

Siehe auch

[>> **Kapitel 7.2. Geschichte des Ruhrgebietes**]

[>> **Kapitel 7.3. Masterplan Wasserlagen**]

4.1. Arbeitsschritte / Leistungen

1. Exkursion Ruhrgebiet und Ortsbegehung, Schärfen der Aufgabenstellung vor Ort in einem Mini-Workshop mit den Planer*innen der Stadt Herne (konkrete Zielgruppen, Nutzungsvorstellungen, Akteurslandschaft, Ortslagen)
2. (Projekt)-Recherche zur Wechselwirkung von Infrastruktur & Stadtentwicklung allgemein und im Ruhrgebiet, gemeinsamer Wissensspeicher auf Miro oder Trello
3. Städtebauliche Analyse (maßstabsübergreifend 1:5000 bis 1:500, Video, Sound, Bild – je nach Thema), Fazit & Szenarienentwicklung (Okt)
4. Städtebaulicher strategischer Rahmenplan / Konzeptmodell in 1:2000 unter Berücksichtigung der Transformation bestehender Infrastrukturen (Nov)
5. städtebaulicher Entwurf 1:2000 / 1:1000 (Dez)
6. Atmosphärisch-räumliche Interpretation und Darstellungen von Infrastrukturräumen, Lebenswelten, städtebauliche Vertiefungen (1:500 / 1:200), Objekte, relationale Räume (Jan- Feb)

Die Arbeit findet in Gruppen (max. 3 Personen) statt.
Bedarf an Arbeitsräumen bitte bei uns rechtzeitig anmelden.



“Water Towers,” 1967-80. Bernd Und Hilla Becher

4.2. Inputs

Während des gesamten Semesters bieten wir verschiedene thematisch vertiefende Inputs zu städtebaulichen Entwurfsmethoden an. Die Inputs werden von den Lehrstuhlmitarbeiterinnen gehalten und dauern eine Stunde. Die folgenden sind für dieses Semester geplant. Wenn Studierende jedoch Schwierigkeiten mit einem bestimmten Thema haben, können sie neue Themen für die Inputs vorschlagen.

- Städtebauliche Analyse
- Szenarien und Utopien
- Rahmenplan
- Städtebaulicher Entwurf
- Plandarstellung und Modellbau

5 Termine

01.10 - 06.10 Exkursion

12.10 Konsultation bei Bedarf

19.10 Konsultation

26.10 1. Zwischenpräsentation Analyse und Zukunftsszenarien

02.11 Konsultation

09.11 Konsultation

16.11 Konsultation

23.11 2. Zwischenpräsentation Strategieplan, Konzeptmodell 1:2000, erster Entwurfsansatz

30.11 Konsultation

07.12 Konsultation

14.12 3. Zwischenpräsentation Entwurf 1:2000 und mögliche Vertiefungen 1:1000/1:500

21.12 – 03.01 Feiertage Weihnachten / Neujahr

04.01. Konsultation (online nach Bedarf)

11.01 4. Zwischenpräsentation

18.01 Konsultation

25.01 Konsultation

01.02 Layoutpräsentation

08.02 - 22.02 Konsultation nach Bedarf

28.02 Digital Abgabe

29.02 Endpräsentation

6 Exkursion

Exkursion (Planung - Änderungen vorbehalten)

So 01.10. Anreise individuell mit Deutschlandticket, ggf. gemeinsames Abendessen

Mo 02.10. Zeche Zollverein und Duisburg Innenhafen

Di 03.10. Radtour um den Rhein-Herne-Kanal max. ca. 30-35 KM

Mi 04.10. Marl (u.A. Schule von Hans Scharoun) + Essen (grüne Mitte)

Do 05.10. Ortsbesichtigung im Detail + Workshoptag + Gäste

Fr 06.10. Castrop-Rauxel (Rathaus + Forum von Arne Jacobsen)
Ausstellung Gesamtkunstwerke – Architektur von Arne Jacobsen und Otto Weitling in Deutschland
+ ggf. Fahrt nach Dortmund individuelle Rückreise

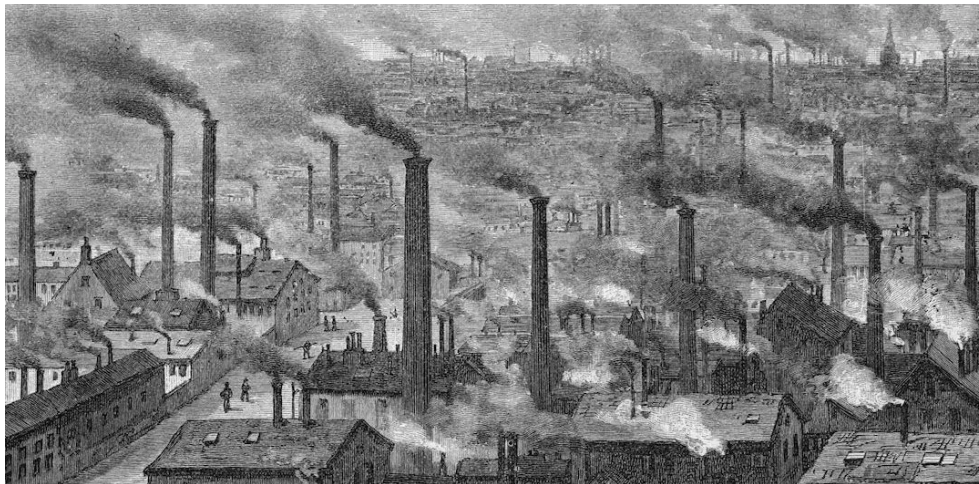
Wir freuen uns auf Euch und den Trip durch die Hochöfen und Lost Places!

7. Hintergrundwissen

7.1 Stadt und Infrastruktur - zwei Seiten einer Medaille

Stadt und Infrastruktur sind unmittelbar miteinander verknüpft. Schon das Römische Reich verband mit seinen Straßen (z.B. Via Appia) die verschiedenen Teile des Reiches miteinander und erleichterten so Handel und Kommunikation. Die römischen Aquädukte sind nicht nur beeindruckende Bauwerke, sondern ermöglichten es den Städten, Wasser aus weit entfernten Quellen zu beziehen, was das Wachstum und die Lebensqualität der Bevölkerung förderte.

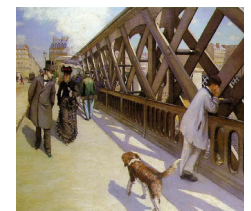
Zur Zeit der industriellen Revolution im 18. und 19. Jhd. spielten insbesondere die Eisenbahnen eine Schlüsselrolle in der Stadtentwicklung. Sie ermöglichten den Transport von Waren und Menschen über große Entfernungen und trugen zum schnellen Wachstum der europäischen Städte bei wie Manchester oder Liverpool in England oder Leipzig und Berlin in Deutschland.



Aquädukt Segovia, ES

Manchester, GB, die erste Industriestadt der Welt

Der Maler des französischen Impressionismus Gustave Caillebotte zeigte in einer Serie von Bildern die gewaltige städtebauliche Umgestaltung von Paris unter Napoléon III. Unter der Verantwortung des gleichermaßen visionären, pragmatischen wie skrupellosen Préfekten Georges-Eugène Haussmann, wurden in Paris zwischen 1853 und 1870 mehr als 200 Kilometer Boulevard neu gepflastert und mit asphaltierten Trottoirs, Bäumen, Gaslaternen, Bänken, Kiosken und Pissloirs ausgestattet sowie von prächtigen Wohn- und Warenhäusern und repräsentativen öffentlichen Gebäuden gesäumt. Anhand von Caillebottes Refuge lässt sich exemplarisch nachzeichnen, wie Architekten, Maler, Photographen und Literaten im 19. Jahrhundert die räumliche und soziale Erfahrung der modernen Großstadt ästhetisch und wahrnehmungsphysiologisch reflektierten.



Caillebotte, Pont de L'Europe à Geneva

Nach dem zweiten Weltkrieg bot sich in vielen deutschen Städten Raum für das Konzept der „autogerechten Stadt“ - eine Stadt, die insbesondere auf die Bedürfnisse von Autofahrenden ausgerichtet ist. Bis heute durchschneiden überbreite Straßen die Innenstädte und zerstören so die Aufenthaltsqualität und Fußläufigkeit. Gleichzeitig begünstigte der Ausbau des Autobahn- und Schienennetzes auch die Entwicklung von Vororten und Speckgürteln. Der massive Ausbau der Infrastruktur für das Auto führte zu einer neuen Art der Raumnahme und Besiedelung.



Autogerechte Stadt in den Medien



Die räumlichen Auswirkungen digitaler Infrastrukturen sind bislang noch wenig erforscht und sichtbar. Serverzentren, Anschlussstellen an die Erd- oder Unterseekabel, Sensoren und Videokameras sind nur einige sichtbare räumliche Elemente.

Superilla Sant Antoni:
Rück- Umbau autoge-
rechte Stadt

Ehemalige und obsoletere Infrastrukturen werden mittlerweile weltweit umgenutzt oder transformiert. Oft ist die Nutzung dabei eine andere. Bekannte Projekte sind die Floating University bei Raumlabor, ein schwimmender Universitätscampus in einem Regenrückhaltebecken in Berlin, die SEOULLO Skygarden bei MVRDV in Seoul, ein Urbane Grünanlage über Stadtautobahn, oder die ehemalige Kaiserbadschleuse nahe des U-Bahnhofs Schottenring in Wien, die durch das Landschaftsarchitekturbüro Carla Lo zu den Schwimmenden Gärten umgestaltet wurde.



Seoul Skygarten bei
MVRDV (Wettbewerb
Gewinner)



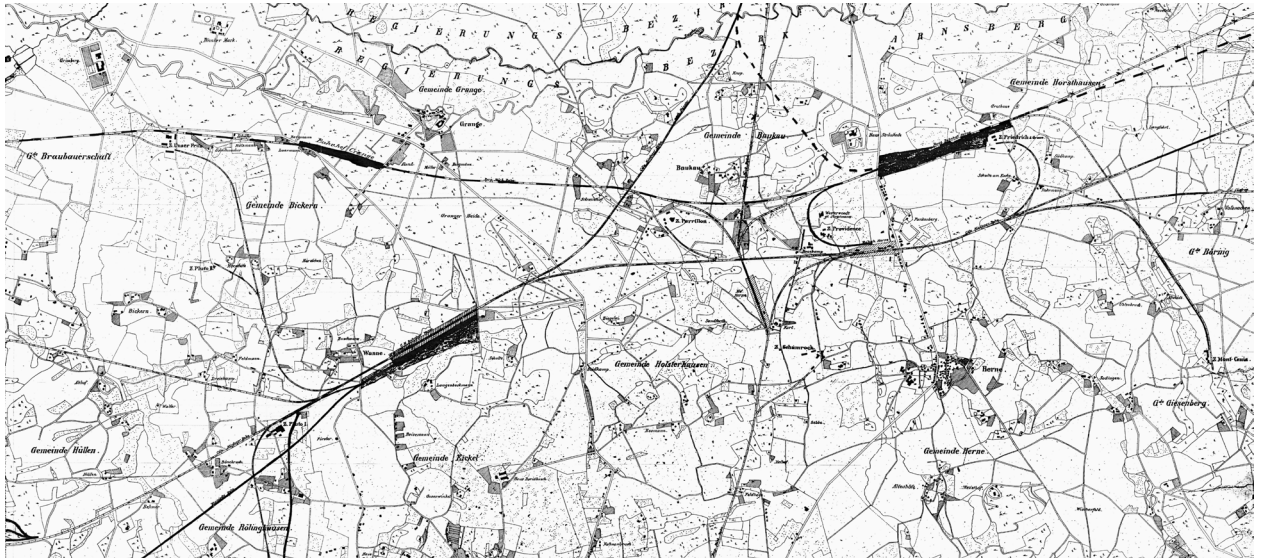
Floating University in
Berlin, Raumlabor

7.2. Geschichte des Ruhrgebietes

Die Geschichte des Ruhrgebiets ist eng mit seiner Landschaft und Geologie verbunden, genauer gesagt mit der Ausbeutung seiner Landschaft als Industrie- und Infrastruktur. Vor 400 bis 300 Millionen Jahren stieg im Süden des heutigen Ruhrgebiets Magma aufgrund tektonischer Störungen auf, wodurch Erz-Lagerstätten entstanden. Dies wurde jedoch erst viel später entdeckt.



Rhein-Herne-Kanal,
historisches Bild



Stadtgebiet Herne
1865

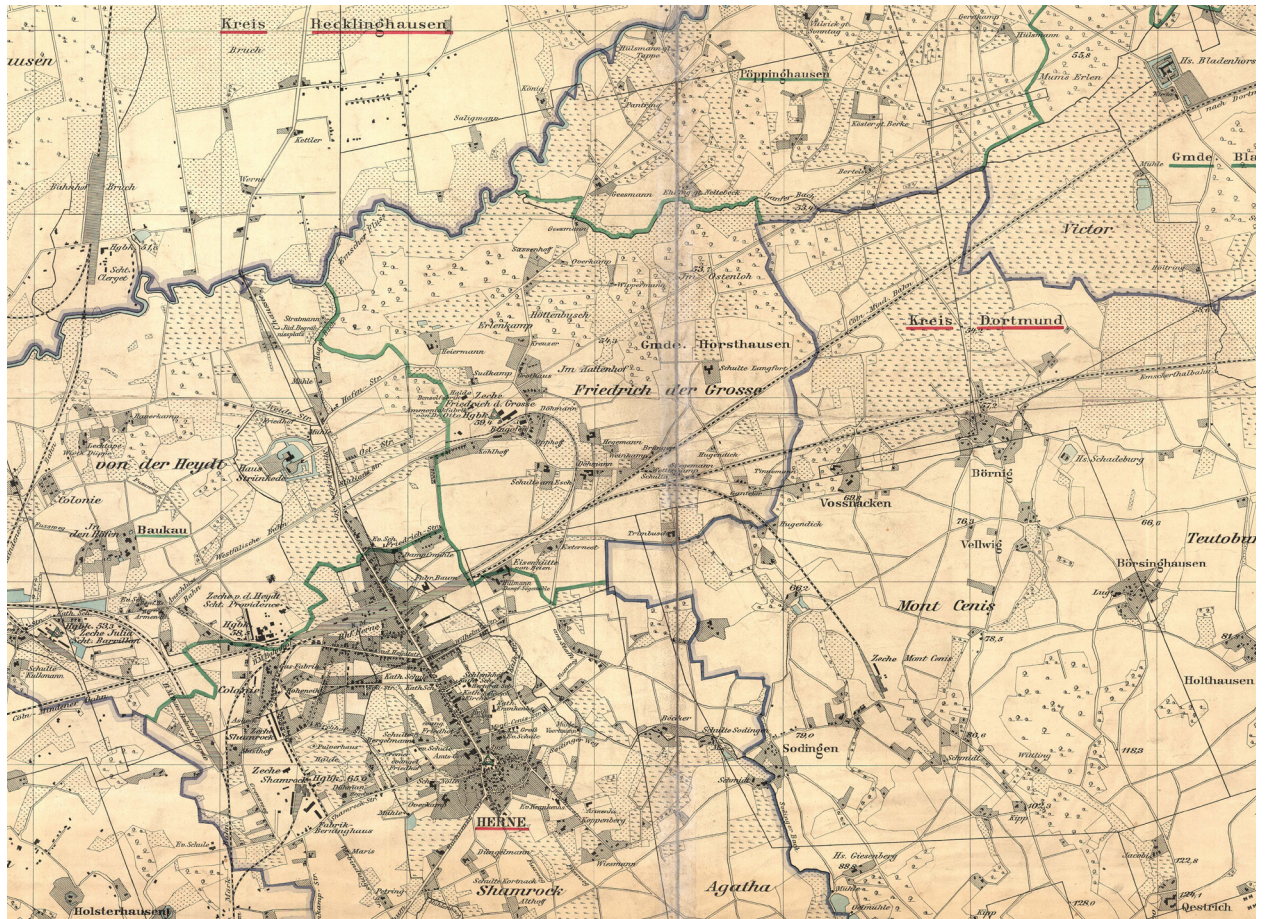
Der Standort des Projekts liegt östlich des Gebiets der Stadt Herne, an der Grenze zu Castrop-Rauxel, am Ufer des Rhein-Herne-Kanals. Die Geschichte von Herne, wie alle Städte im Ruhrgebiet, veränderte sich grundlegend mit der Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Bis dahin war die Landschaft ruhig und ländlich, geprägt von Landwirtschaft und organisiert in verschiedenen unabhängigen Höfen. Die Struktur von Herne war um die im Jahr 1664 eröffnete Wassermühle „Strünkede“ herum organisiert, die heute als Schloss Strünkede bekannt ist.

Die erste Veränderung brachte im Jahr 1847 eine Infrastruktur: die Eröffnung der Köln-Mindener-Eisenbahnstrecke, die in Herne den Bahnhof Herne/Bochum hatte.

Obwohl die ersten Kohleminen im Ruhrgebiet aus dem Jahr 1300 stammen, waren diese Landschaftsmerkmale in Herne noch nicht ausgebeutet worden. In der Mitte des 19. Jahrhunderts reichten die Kapazitäten der Stollenzechen im Ruhrgebiet nicht mehr aus, um den Kohlebedarf der beginnenden Industrialisierung zu decken. Ein Meilenstein im Ruhrbergbau war die Überwindung der Mergelgrenze durch den Tiefbau. Im Jahr 1860 begann die Zeche Shamrock als erste mit der Kohleförderung. Ein gutes Dutzend weitere folgten. So begann der drastische Wandel der Stadt und Landschaft von Herne, die von knapp 1.000 Einwohnern im Jahr 1847 auf ungefähr 20.000 Einwohner*innen im Jahr 1890 zunahm.

Diese Konzentration von Bergbauindustrie und schnellem Wachstum führte zu einem hohen Wohnungsbedarf für die Arbeiter, der auch zu innovativen Ideen, wie beispielsweise den Nisshütten führte.



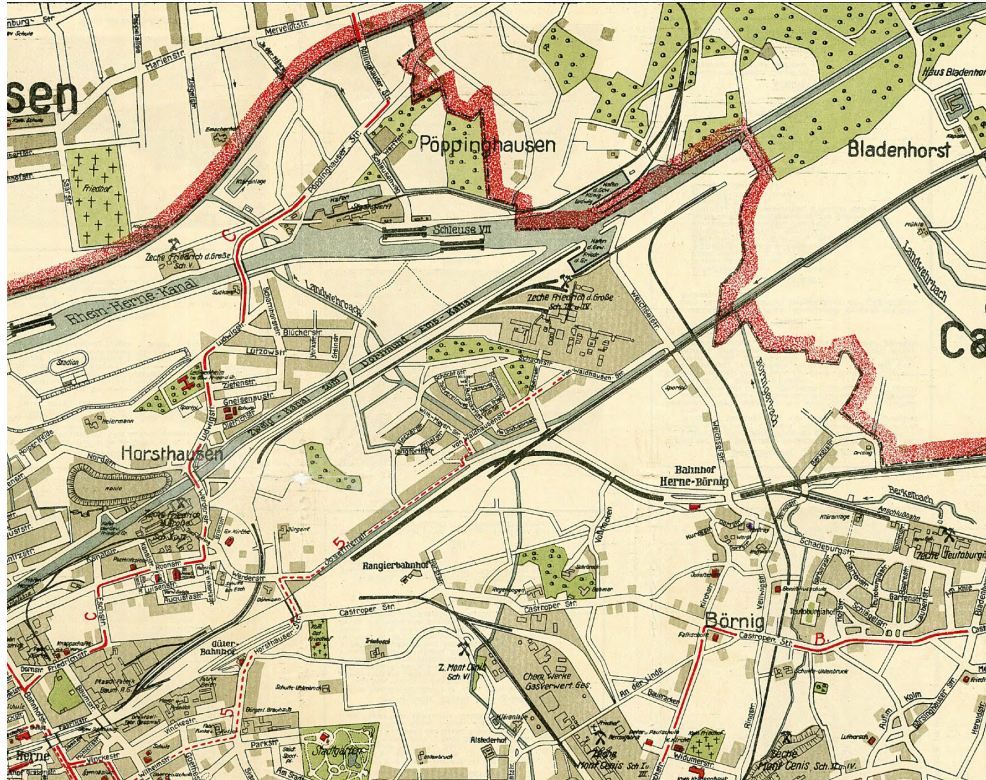
Eine weitere bedeutende Veränderung war der Bau des Rhein-Herne-Kanals (RHK). Er wurde von 1906 bis 1914 im einst sumpfigen Emschertal gebaut, teilweise unter Verwendung des alten Flussbettes. Er ist der natürliche Lebensraum von Fischen wie Aal, Karpfen, Zander und auch der invasiven Schwarzmund-Grundel, und hat eine Tiefe von 4 bis 6 Metern. Der RHK ist nur auf seiner Weststrecke bis zum Stadthafen Gelsenkirchen ausgebaut und durchgehend mit Großgütermotorschiffen von 110 m Länge, 11,45 m Breite und 2,80 m Abladetiefe befahrbar. Für die nicht ausgebauten Oststrecke werden in Einzelfällen Sondergenehmigungen erteilt. Der durchschnittliche Güterverkehr dieses 46 km langen Kanals beträgt gemessen an den Eingangsschleusen in Duisburg durchschnittlich rd. 14,4 Mio. Gütertonnen im Jahr.

Entwurfsgebiet im Jahr
1888

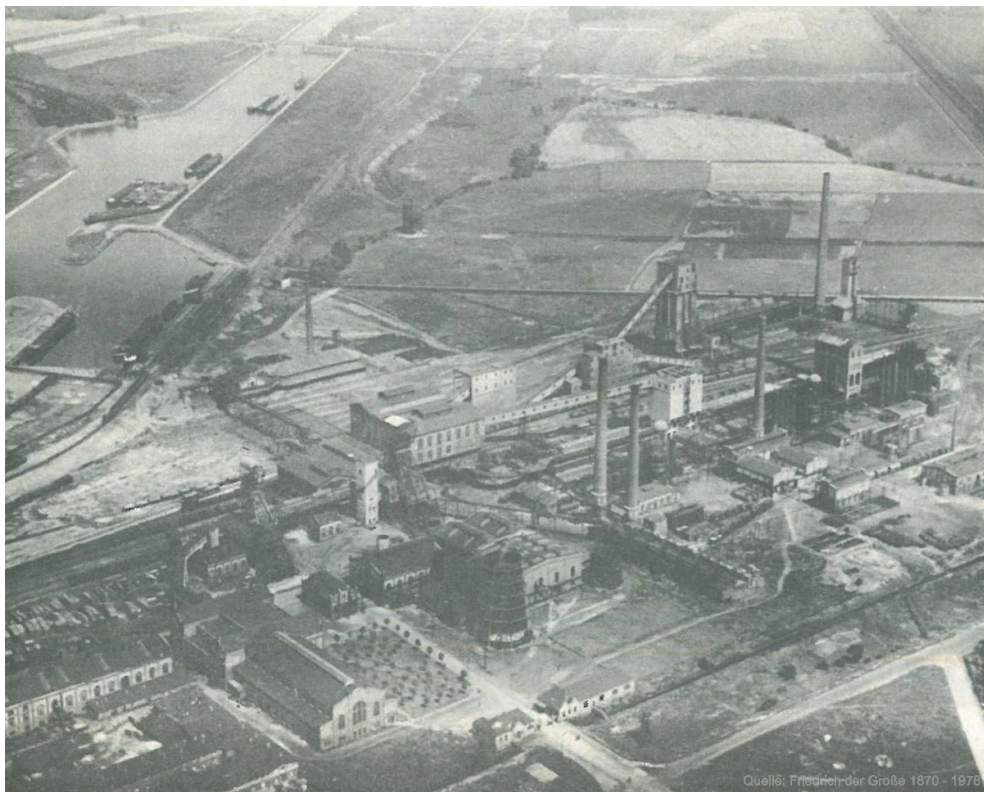
Eine weitere bemerkenswerte Infrastruktur im gesamten Ruhrgebiet ist das Vorhandensein von Einkaufszentren in dieser Region, die in 1964 begann. Viele dieser frühen Einkaufszentren wurden auf dem Gelände ehemaliger Industrieanlagen gebaut, wie zum Beispiel das Centro Oberhausen, Oberhausen. Dieses überdimensionale Einkaufszentrum wurde 1996 auf dem Gelände der ehemaligen Gutehoffnungshütte errichtet und wurde damit ein sichtbares Zeichen des Strukturwandels im Ruhrgebiet.

Keine andere Region in Westeuropa ist so stark durch den Steinkohlebergbau und die Montanindustrie geprägt wie das Ruhrgebiet. Nach den intensiven industriellen Entwicklungsphasen begann diese Region, eine gemeinsame Identität zu entwickeln, die heute 53 Städte und mehr als 5 Millionen Einwohner umfasst. Was 1920 als Zusammenschluss der Gemeinden und Kreise des Ruhrgebiets begann, um die Reparationsforderungen des Versailler Vertrags

zu erfüllen, wurde damals als Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) bezeichnet und ist heute der Regionalverband Ruhr (RVR). Der Verband ist insbesondere für die Regionalplanung verantwortlich, die für die Flächennutzungspläne der Kommunen ausschlaggebend ist. Sie umfasst unter anderem die Festlegung von Bereichen für zukünftige Wohnbauflächen, von Flächen für die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe und die Planung von Folgenutzungen ehemaliger Bergbaustandorte in der Region.



Entwurfsgebiet im Jahr 1928

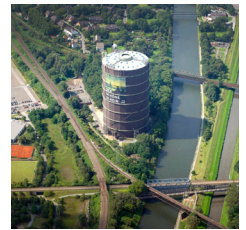


Zeche Friedrich der Große Schacht 3/4 1930 aus der Luft mit dem heutigen Hafenbecken Herner Meer

Die Kohlekrise, die in den 1970er Jahren verstärkt wurde, markierte den Beginn des strukturellen Wandels im Ruhrgebiet. Im September 2018 wurde der letzte Steinkohlenbergbau geschlossen, was das Ende des Steinkohlenzeitalters und damit eine Ära von 150 Jahren Industriegeschichte mit außergewöhnlichen Wohlstandsgewinnen, aber auch erheblichen Eingriffen in die Naturlandschaft kennzeichnete. Zwischen 1980 und 2002 gingen etwa die Hälfte der eine Million Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe verloren, während etwa 300.000 Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor geschaffen wurden. In diesen neuen Dienstleistungssektoren fand die Region ihre neue Prosperität, darunter die Gründung von Universitäten und Technologiezentren (Universität Dortmund 1968, Gesamthochschulen Essen und Duisburg 1972 u.a.), Fahrzeugbau und Elektronikindustrie (Opel in Bochum 1962), neue kulturelle Nutzungen wie der Gasometer Oberhausen, der 1994 zur Ausstellungshalle wurde, neue Landschaften wie der Landschaftspark Duisburg-Nord oder der im Rahmen der IBA (1989 bis 1999) geförderte Emscher Park, sowie andere neue Nutzungen im tertiären Sektor wie das Gesundheitswesen.



Aktuelles Luftbild, Schleuse Herne-Ost, Gewerbegebiet Friedrich der Große, Rhein-Herne-Kanal.



Gasometer Oberhausen, ehemaliges Scheibengasbehälter und heute Teil der Route der Industriekultur im Ruhrgebiet.

Landschaftspark Duisburg-Nord, Latz + Partner



7.3. Masterplan Wasserlagen - Stadt Herne

Die Stadt Herne startete im Jahr 2020 ein Verfahren zur Entwicklung des „Masterplans Wasserlagen“, mit dem Ziel, neue qualitätsvolle Wohn- und Arbeitsstandorte am Wasser, Hafen oder Kanal zu schaffen. Das externe Planungsteam (CITYFÖRSTER, Freiwurf Landschaftsarchitekturen und PLANKOM) erarbeitete einen Masterplan in mehreren Workshops mit einem breiten Publikum, bürgerschaftlichen Gremien und politischen Vertretenden und stellte ihn im Oktober 2022 öffentlich vor. Das Entwicklungsgebiet umfasst 11 km entlang des Rhein-Herne-Kanals, und betrifft eine Fläche von 1.200 ha, auf der rund 21.600 Menschen leben.

Der Masterplan besteht aus folgenden Dokumenten:

- Nutzungsplan.
- Kraftfelder.
- 3 Schlüsselbereiche: Baukau-Nord, Herner Meer/Horsthausen, Crange.
- Strukturplan: Strukturkonzept für die Herner Wasserlagen. Es ist das ausführlichste Dokument des Plans. Es basiert auf 5 Strategien, die folgendes betonen: Wasserlagen als stadt-klimatischer Landschaftsraum. Bessere Mobilitätsverbindungen und historischer Bezug als Identitätsstifter urbaner Gebiete. Mehr Wohnraum, erstklassige Flächen zur Gewerbeansiedlung und Anziehung von MitarbeiterInnen.

Das städtebauliche Entwurfsgebiet für dieses Semester konzentriert sich dabei auf die östliche Teil des Masterplans.

Masterplan Wasser-
anlagen Herne 2022,
Büro Cityförster

