



# #ruhrzeitukunft

Konferenzbericht

**Progressive  
Innovationspolitik**  
für den erfolgreichen  
Strukturwandel



**FRIEDRICH  
EBERT**   
**STIFTUNG**

Landesbüro NRW

**/online**



## Impressum

© Friedrich-Ebert-Stiftung

### Herausgeber

Landesbüro NRW, Petra Wilke (V. i. S. d. P.)  
Godesberger Allee 149, 53175 Bonn  
Tel.: 0228 883-7202  
Fax: 0228 883-9208  
landesbuero-nrw@fes.de  
www.fes.de/landesbuero-nrw  
www.facebook.com/FESNRW  
twitter.com/FESNRW

### Erscheinungsjahr

2021

### Verantwortlich

Petra Wilke  
Henrike Allendorf  
Annika Arnold  
Damian Jordan

### Autorin

Sonja d'Agestino

### Redaktion

Landesbüro NRW, Friedrich-Ebert-Stiftung

### Design

Petra Bähner / www.petrabaehner.de

### Druck

Druckerei Brandt GmbH

ISBN 978-3-96250-879-1

Eine gewerbliche Nutzung der von der Friedrich-Ebert-Stiftung herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung der Friedrich-Ebert-Stiftung nicht gestattet.

Publikationen der Friedrich-Ebert-Stiftung dürfen nicht für Wahlkampfzwecke verwendet werden.

Die Ausführungen und Schlussfolgerungen sind von den Autor\_innen in eigener Verantwortung vorgenommen worden.

## \_\_\_*Einleitung*

**Sich beständig neu erfinden – das ist Teil der kulturellen DNA des Ruhrgebiets. Unter diesem Leitbild für eine progressive Innovationspolitik fanden sich am 1. März 2021 hochrangige Vertreter\_innen aus Wissenschaft, Politik, Wirtschaft, Gewerkschaften und Verbänden zur 2. Ruhrzeitukunft-Konferenz zusammen.**

Auch diese Konferenz stand unter dem Eindruck der Pandemie und so diskutierten die Referent\_innen im digitalen Raum mit einem sachkundigen Publikum die zukünftigen Herausforderungen für das Ruhrgebiet.

Bedingt durch die Energiewende, die Klimakrise, Digitalisierung und Innovationsdruck befand sich das Ruhrgebiet schon vor der aktuellen Corona-Krise in einer tiefgreifenden Transformation. Dieser Strukturwandel wird nun zusätzlich verstärkt. Denn einerseits verordnet die Pandemie dem öffentlichen Leben den Stillstand, andererseits beschleunigt sie die Digitalisierung und Entwicklungen zur Zukunft der Arbeit. Diese Fähigkeit zur Gestaltung des Wandels ist also nun ganz besonders gefragt.

Damit der Wandel erfolgreich gelingt, muss das Ruhrgebiet noch enger zusammenwachsen. Dafür braucht es einen klaren politischen Kompass und konkrete praxisnahe Antworten auf die aktuellen Herausforderungen.

Im Mittelpunkt der Diskussionen um die Zukunftsvorstellungen für das Ruhrgebiet standen folgende Fragen:

- **Wie muss die Mobilität des Ruhrgebietes weiterentwickelt werden, um zu einer höheren Lebensqualität in der Region beizutragen?**
- **Wie lassen sich Fragen der Klimakrise in Antworten für ein gutes Leben in der Region und gute Arbeit verwandeln?**
- **Wie können die Digitalisierung, Smart City-Entwicklungen und e-Governance das Leben in der Region zum Besseren verändern?**

### \_\_\_*Workshop 1*

## *Mobilität*

### \_\_\_*Workshop 2*

## *Klimakrise*

### \_\_\_*Workshop 3*

## *Smart City, e-Governance*

**Eröffnung**

# Zukunftsperspektiven im Ruhrgebiet



**„Wie anfällig für Katastrophen unsere Welt mit ihrer bisherigen Art zu Leben und zu Wirtschaften ist“, das hätten die Menschen durch die Corona-Krise erfahren, schilderte Petra Wilke, Leiterin des Landesbüros NRW der Friedrich-Ebert-Stiftung bei der Konferenzeröffnung.**

Zudem verändert die Pandemie den Alltag in hohem Maße und verordnet dem öffentlichen Leben eine Zwangspause. In der Pandemie ließen sich Antworten auf andere drängende Fragen neu bewerten: Das betreffe beispielsweise die Notwendigkeit neuer ökologischer und sozial gerechter Mobilitätskonzepte.

Auch die Frage nach der sozialen Gestaltung und Nutzung von technischer Innovation rücke in den Vordergrund, Antworten auf die Klimakrise scheinen plötzlich in greifbare Nähe zu rücken. Gleichwohl böte die aktuelle Situation auch die Chance, innovative Konzepte und Ideen früher als erwartet in der Praxis umzusetzen. Dies gilt bspw. für vermehrtes Arbeiten im Homeoffice und die Erledigung alltäglicher Aufgaben via Internet.

**Petra Wilke**

Leiterin Landesbüro NRW, Friedrich-Ebert-Stiftung

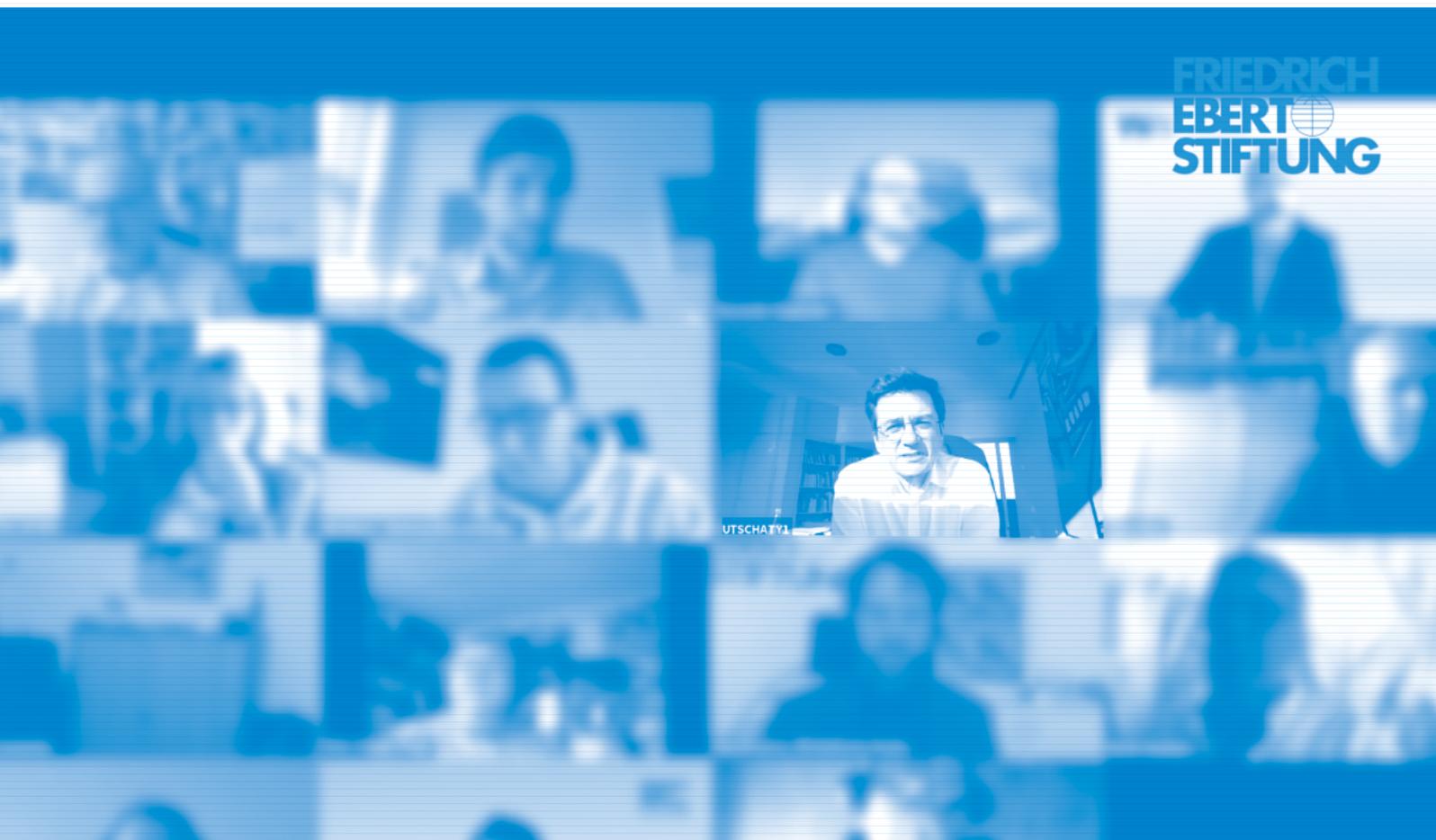
**Worauf es nun ankomme, sei die aktuell durch die Corona-Pandemie erzwungenen Veränderungen, wie beispielsweise den Digitalisierungsschub, auch politisch durch neue Regeln zu flankieren, so Thomas Kutschaty, Fraktionsvorsitzender der SPD im Landtag von NRW in seiner Begrüßungsrede.**

„Online wie offline müssen aber auch Regeln und Schutz – am Arbeitsplatz, in der Familie, in allen sozialen Beziehungen, gelten.“

Unter dem Deckmantel der Digitalisierung dürften diese Regeln nicht außer Acht gelassen werden. Und das gelänge nur durch Expertise, auch mit internationalen Erfahrungswerten, betonte Kutschaty. Die Zukunft der Mobilität sehe er in digital vernetzten Verkehrssystemen: Im Internet müsse man beispielsweise alle öffentlichen und privaten Anbieter in Echtzeit auf einen Blick haben und für jede beliebige Strecke den schnellsten oder preisgünstigsten Weg ermitteln können. In der digitalen Verkehrswende, die explizit nicht nur im Austausch von Verbrennungs-, durch Elektromotoren bei Autos bestehe, fänden sich auch Antworten auf die Klimakrise.

**Thomas Kutschaty MdL**

Fraktionsvorsitzender im Landtag NRW



*»Es kommt darauf an, die aktuell durch die Corona-Pandemie erzwungenen Veränderungen (...) auch politisch durch neue Regeln zu flankieren.«*

## \_\_\_Keynote



**In der folgenden Keynote erklärte Francesca Bria, Präsidentin des Italian National Innovation Fund, dass die Nutzung von Daten bei der Verbreitung progressiver Innovationen eine große Rolle spielen würde.**

Eine smarte Stadt müsse nach den Bedürfnissen der Bürger\_innen ausgerichtet und ihnen dienlich sein. Bria betonte, die Belange der Menschen müssten bei der Gestaltung der Digitalisierung, der Verkehrswende und in Klimafragen an erster Stelle stehen sowie vorhandene Technologien hierbei als Mittel zum Zweck gesehen und effektiv genutzt werden. Dies gelänge beispielsweise durch **Online-Partizipation der Bürger\_innen**.

**Auf digitalen Plattformen könnten einerseits demokratische Entscheidungen** bezüglich Stadtentwicklung seitens der Bürger\_innen getroffen werden, andererseits auch **Nutzer\_innendaten gesammelt** werden, um beispielsweise die Parkplatzsituation oder die Müllentsorgung in den Innenstädten zielgerichtet zu verbessern. Die Umsetzung von Zielen der Städteplanung könne besonders gut durch Nutzer\_innendaten der Stadtbevölkerung verwirklicht werden, welche daher als öffentliches Gut zu betrachten seien, ergänzte Bria.

Wichtig bei der Datenverwertung sei jedoch gleichzeitig eine **geeignete Datennutzungsstrategie**, welche Transparenz beim Gebrauch der Daten, sowie die Einhaltung eines Ethik-Kodex berücksichtige, ebenso wie den Schutz und die Sicherheit der Privatsphäre der Daten. So behielten die Bürger\_innen selbst die Kontrolle über die Nutzung ihrer Daten, so Bria.

*»Einhaltung eines Ethik-Kodex«*



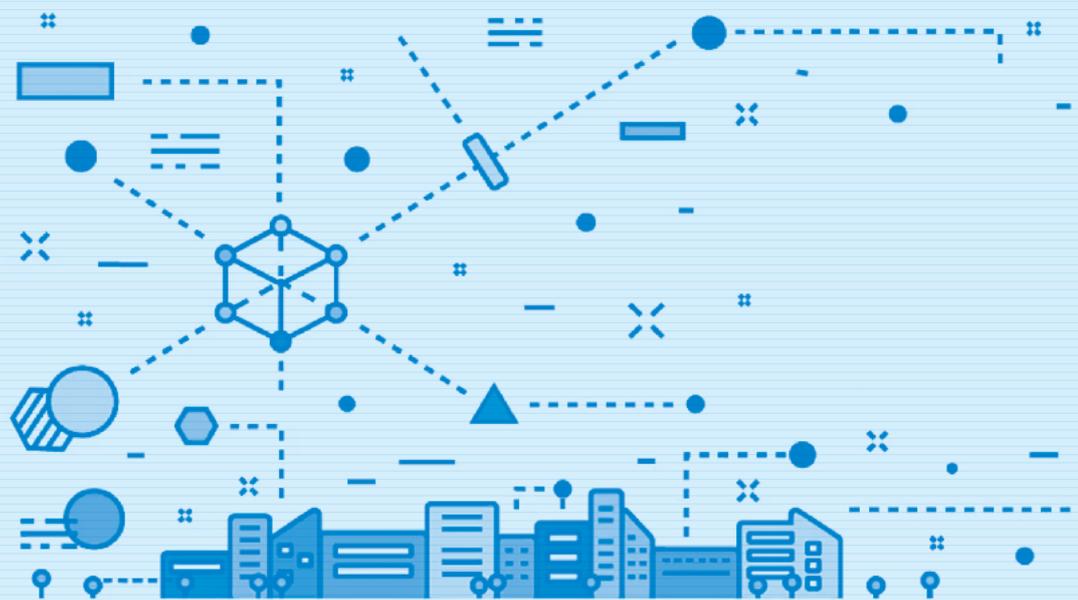
**Francesca Bria**  
Präsidentin des Italian National Innovation Fund

# PARTNERSHIPS & ALLIANCES: GLOBAL NETWORKS CITIES COALITION FOR DIGITAL RIGHTS

[citiesfordigitalrights.org](http://citiesfordigitalrights.org)

## Declaration

01. Universal and equal access to the internet, and digital literacy
02. Privacy, data protection and security
03. Transparency, accountability, and non-discrimination of data, content and algorithms
04. Participatory Democracy, diversity and inclusion
05. Open and ethical digital service standards



## CITIES COALITION FOR DIGITAL RIGHTS

## \_\_Workshop 1

# Mobilität – ein Fall für genossenschaftliche Governance-Strukturen?

**Dass die Mobilität eine der dominantesten und drängendsten Herausforderungen in unseren Städten ist, darüber kann auch das Jahr der Pandemie mit dem rasanten Anstieg von Home Office und den weggefallenen Urlaubsfahrten nicht hinwegtäuschen.**

Dies gilt ganz besonders für die Metropolregion Ruhrgebiet, die als zentraler Verkehrsknotenpunkt nicht nur den täglichen Berufsverkehr, sondern auch den Fernverkehr auf mehreren Autobahnen bewältigen muss. Ansätze, in der stadtnahen Mobilität weg vom motorisierten Individualverkehr zu kommen, gibt es viele, wobei jedoch eine integrierte Sichtweise der verschiedenen Verkehrsmittel und Zugangsmöglichkeiten oft vernachlässigt wird.

An diesem Punkt setzte die Diskussion zwischen Arno Klare MdB, Prof. Dr. Michael Roos von der Ruhr-Universität Bochum und Tanja Trottmann von der Schweizer Mobilitätsgenossenschaft Mobility im Workshop an. Es wurde die Frage gestellt, inwiefern genossenschaftliche Modelle zur Lösung der Mobilitätsprobleme im Quartier,

aber auch in der Metropolregion beitragen können.

**Mobilität vom Bedürfnis her zu denken**, diese integrierte Sichtweise könnte flexible Genossenschaftsstrukturen abbilden. Jedes Quartier könne dann die vor Ort benötigten Angebote realisieren, während regional übergreifende Genossenschaften die verschiedenen Angebote durch entsprechende Mobilitätsschnittstellen integrieren.

Der Begriff der gesellschaftlichen Solidarität erlange durch die Pandemie wieder neue Prominenz. Ein Genossenschaftsmodell nähme dieses Momentum der gesellschaftlichen Solidarität auf, wie Prof. Roos ausführte, denn sie sei gelebte Solidargemeinschaft und Partizipation an der Gestaltung des Quartiers. Diese gemeinschaftlich getragene Verantwortung wurde auch im Beitrag von Tanja Trottmann, die als Leiterin des Bereichs Genossenschaftswesen ihre ausgewiesene Expertise in der administrativen und unternehmenspolitischen Bewertung von Genossenschaften in die Diskussion einbrachte, deutlich.



**Arno Klare MdB**

Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur



**Prof. Dr. Michael Roos**

Ruhr-Universität Bochum



Am Beispiel der Schweizer Mobility Genossenschaft konnten viele Aspekte aus dem hypothetischen Raum in die konkrete Gegenwart gebracht und betrachtet werden. Von dem Best-Practice-Beispiel des Genossenschaftsmodells ausgehend wurden flankierende Maßnahmen, wie die **Privilegierung von ausgewählten Verkehrsmitteln durch Umweltpuren** und ähnlichem **von geteilter (und genossenschaftlicher) Mobilität** diskutiert, um diesen nachhaltigen Mobilitätsformen zu einem Attraktivitätsvorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu verhelfen.

Als Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag, öffnete Arno Klare immer wieder den Blick auf die Gesamtheit der öffentlichen Mobilität, den ÖPNV. Dieser bilde die zentrale Achse, da Busse und Bahnen, als älteste Ridesharing-Modelle, so viele Menschen nachhaltig ans Ziel brächten wie kein anderes Verkehrsmittel im Stadtverkehr. Entscheidend für eine erfolgreiche Integration und Stärkung der umweltschonenden und städtebaulich attraktiven Mobilität sei es, **eine gemeinsame App als Zugangsschlüssel** für die verschiedenen Angebote zur



**Tanja Trottmann**

Leiterin Genossenschaftswesen,  
Mobility Genossenschaft

Verfügung zu stellen. So könnten die Angebote aus einer Hand erfahren und genutzt werden, während Ticketing und Auskunft niedrigschwellig und komfortabel abrufbar seien.

Die Schwierigkeit, die vielen verschiedenen Bedürfnisse und Anforderungen an ein integriertes Mobilitätssystem zu adressieren, wurde in der Diskussion deutlich aufgezeigt. Dass ein Genossenschaftsmodell durchaus Stärken aufweisen kann, die es zu nutzen gilt, darüber waren sich die Diskutant\_innen auf dem virtuellen Panel aber auch im direkten Austausch mit den Teilnehmenden einig.

*»Der Begriff der gesellschaftlichen Solidarität erlangt durch die Pandemie wieder neue Prominenz.«*

**Workshop 2****Klimaschutz solidarisch gestalten**

**Über die Bedeutung von Klimaschutz für Kommunen und Regionen muss längst nicht mehr debattiert werden. Viel relevanter ist die Frage nach einer gerechten Lastenverteilung und danach, wie Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen sozial gerecht gestaltet werden und in der Breite wirken können.**

Gemeinsam mit den Konferenzteilnehmer\_innen diskutierten Burkhard Drescher, Geschäftsführer der Innovation City Management GmbH, Martina Schmück-Glock, Fraktionsvorsitzende der SPD im Ruhrparlament und Frank Schwabe MdB darüber, wie Klimaschutz solidarisch gestaltet werden kann.

Burkhard Drescher erläuterte in Kürze das Konzept der Innovation City, das als von Bund, Land und dem Initiativkreis Ruhr gefördertes Modellprojekt kommunalen Klimaschutz durch Stadtentwicklung vorantreibt. Drescher erklärte, dass etwa 40 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes aus Gebäuden kämen und hier durch Sanierungsmaßnahmen der Heiz- und Stromaufwand enorm reduziert werden könne.



**Burkhard Drescher**

Geschäftsführer, Innovation City Ruhr

Die energetische Modernisierung von Gebäuden setze damit dezentral vor Ort an und gehe damit eine Energiewende „bottom up“ an. Man müsse **Bürger\_innen zu Klimaaktivist\_innen und Akteur\_innen machen**, um sie so in die Gestaltung der Energiewende miteinzubeziehen. Dies gelänge aber nur, wenn Klimaschutz bedeute, dass das Portemonnaie entlastet werde. Was wiederum nur über **finanzielle Förderung, individuelle Beratung und den Dialog vor Ort** gelingen könne.

Je stärker und kleinteiliger Bürger\_innen, Vereine, Initiativen und Unternehmen auf kommunaler Ebene in Modernisierungsprozesse, Stadtentwicklung oder Bauvorhaben einbezogen würden, desto höher seien am Ende auch die Akzeptanz und die Identifikation mit den entsprechenden Vorhaben.

Martina Schmück-Glock, Fraktionsvorsitzende der SPD im Ruhrparlament stimmte der Aussage, dass frühe Partizipation gut sei, grundsätzlich zu, verwies aber auch auf die Notwendigkeit zu regionaler Zusammenarbeit, beispielsweise bei den Themen Verkehr oder Flächenverbrauch.



**Martina Schmück-Glock**

Vorsitzende der SPD im Ruhrparlament



Auch Frank Schwabe MdB betonte, dass gerade im Ruhrgebiet die Stadtplanung und Stadtentwicklung oft die jeweilige Nachbarstadt betreffe und hier kontinuierlicher Austausch und Koordinationsbedarf über die Stadtgrenzen hinweg bestehe.

Ebenso unterstrich Schwabe, dass es wichtig sei, die Unternehmen und die Industrie im Ruhrgebiet beim Umstieg auf klimaneutrales Wirtschaften zu begleiten und zu unterstützen. Auch dies könne nur auf überregionaler Ebene geschehen, sei aber deswegen nicht weniger wichtig. Anhaltender Strukturwandel biete hier die Chance neu zu denken. Warum könnte Klima- und Umweltschutz bei Unternehmen im Ruhrgebiet perspektivisch nicht auch ein Wettbewerbsvorteil sein, fragte Schwabe weiter.

Letztlich wurde deutlich, dass kommunaler Klimaschutz vor allem von unten und nicht von oben umgesetzt werden müsse und dafür entsprechende Anreize notwendig seien.

Ebenso seien Verbote oder Maßnahmen der Einschränkung wenig sinnvoll, vielmehr müsse Beratung und Förderung so gestaltet werden, dass Bürger\_innen sich identifizieren, profitieren und so aktiviert werden.

*»Warum kann Klima- und Umweltschutz bei Unternehmen im Ruhrgebiet perspektivisch nicht auch ein Wettbewerbsvorteil sein?«*



**Frank Schwabe MdB**

Mitglied im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

## \_\_\_Workshop 3

# Smarty City und e-Governance: Potentiale der Digitalisierung im Ruhrgebiet

**Die Dringlichkeit von integrierter und nachhaltiger Stadtplanung in wachsenden urbanen Räumen ist hoch und die zu bewältigenden Herausforderungen sind vielfältig.**

Ob für die Umsetzung der Energiewende, die Verwirklichung des Rechts auf Wohnraum, die Schaffung öffentlicher Räume oder die Förderung der partizipativen Demokratie auf lokaler Ebene – in der Digitalisierung liegen große Potentiale für die Gestaltung der Städte von morgen. Dabei ist es entscheidend, technische Innovationen so zu gestalten, dass sie an die Bedürfnisse der Bürger\_innen und an die Ziele der Stadtplanung angepasst sind. Wie aber kann das gelingen?

Über diese Frage diskutierten die fachkundigen Teilnehmenden der Konferenz mit Michaela Bonan, Leiterin des Projektbüros Smart City und des Projektes „Nordwärts“ Dortmund, Dr. Frank Dudda, Oberbürgermeister der Stadt Herne und Peer Krumrey, Direktor des Büros der baltischen Staaten der Friedrich-Ebert-Stiftung.



**Michaela Bonan**  
Leiterin Projektbüro Smart City  
und Projekt Nordwärts' Dortmund

Als Oberbürgermeister der Stadt Herne hat Frank Dudda konkrete Erfahrungen bei der Entwicklung und Umsetzung von Smart-City-Projekten auf kommunaler Ebene gemacht. Worauf es dabei entscheidend ankomme, so sein Argument in der Diskussion, sei ein Voneinander-Lernen. **Für gute Lösungen müssten Netzwerke gebildet werden, die die verschiedenen gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Bedürfnisse bündeln.** Dieser ganzheitliche Ansatz habe den Vorteil, dass man einzelne Themen wie Gesundheit, Energie und Mobilität, zusammendenken und von guten Ideen der Netzwerkpartner\_innen profitieren könne.

Neben der thematischen Betrachtung sei aber auch die **Gestaltung der technischen Lösungen** von großer Bedeutung bei der Entwicklung von smarten Städten. In Herne beispielsweise sei eine auf Open-Source-Technologien basierende Smart-City-IT-Plattform gestartet worden, um die Datenverwaltung und die Datenkontrolle an den Bedarfen der Bürger\_innen auszurichten. Wichtig für die Entwicklung solcher Plattformen seien **Allianzen mit Partner\_innen aus Zivilgesellschaft, Wissenschaft und lokaler Wirtschaft.**



**Dr. Frank Dudda**  
Oberbürgermeister Stadt Herne



Michaela Bonan betonte darüber hinaus, dass der technologische Wandel von der Beteiligung von Bürger\_innen und Mitarbeiter\_innen der Verwaltung begleitet werden müsse. Transformation bedeute nicht nur technologischen Wandel, sondern auch Veränderung von Organisationen und Kultur. Damit dies gelänge, müsse die Veränderung von den Beteiligten mitgestaltet werden.

Dabei sei es wichtig, so Bonan, dass **Experimentierräume geschaffen werden und die gemachten Erfahrungen für Verbesserungen im Kleinen** genutzt würden. Zudem sei auch bedeutend, dass diese Experimentierräume nicht nur digital, sondern auch in analoger Form geschaffen werden, damit auch nicht-technikaffine Personen an der Gestaltung der Digitalisierung mitwirken können.

Peer Krumrey schilderte das Erfolgsrezept der umfassenden Digitalisierung in Estland. „Das Mindset der politischen Entscheidungsträger\_innen ist hier ganz anders.“ erklärte er. Man denke weniger in umfassenden Konzepten und Pilotprojekten für eine digitale Agenda,

sondern vielmehr in kleinen Schritten, die erst im Nachhinein zum großen Ganzen führen können. **„Kleine Schritte sind das Erfolgsrezept der umfassenden Digitalisierung in Estland“**, so Krumrey. Wie diese kleinen Schritte aussehen, leite sich von den jeweiligen Bedarfen ab.

Dieses bedarfsorientierte Denken in kleinen Schritten könne auch entscheidend dabei helfen, die Widerstände gegen den Begriff „Digitalisierung“ abzubauen, der in Deutschland oft noch vorherrsche. Das Quartier könne, aufgrund der räumlichen Überschaubarkeit, einen guten Ort für eine Schritt-für-Schritt-Digitalisierung darstellen.

An dieses Argument anschließend, wurde in der Diskussion auch auf das Projekt Innovation City Bottrop verwiesen, das durchaus als **Best-Practice-Beispiel für die Smart-City-Entwicklung im Ruhrgebiet** verstanden werden könne. Das Projekt stehe für eine ganzheitliche und interdisziplinäre Quartiersentwicklung, um den Herausforderungen des Klima- und Strukturwandels zukunftsorientiert begegnen zu können.



**Peer Krumrey**  
Direktor Baltische Staaten,  
Friedrich-Ebert-Stiftung

*»Transformation bedeutet (...) auch Veränderung von Organisationen und Kultur.«*

# Ein Jahr nach Corona – Neustart für die Infrastruktur im Revier?

**Die deutsche Wirtschaft und Gesellschaft habe sich in der Corona-Krise resilient gezeigt und diese gut gemeistert, resümierte Prof. Dr. Uli Paetzel, Vorsitzender der Emschergenossenschaft/ Lippeverband in seinem Impulsvortrag.**

Doch halte die Wirtschaft den Lockdown nicht länger aus. Denn die Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung würde derzeit, bedingt durch Finanzierungsdefizite und Investitionsstau in Infrastruktur, erodieren. Weiter stellte Paetzel fünf Thesen für die Infrastrukturpolitik auf, „welche auf ihre Lösung warten“.

- 1. Der öffentliche Sektor müsse dauerhaft in die Lage versetzt werden, effektiv seine infrastrukturellen Aufgaben zu übernehmen.** Energie, Wasser, Abwasser und die grundlegende Infrastruktur seien keine Fragen für den Wettbewerb, da sie hier nur der kurzfristigen Investitionslogik unterworfen würden. Wichtige Infrastruktur gehöre in öffentliche Hand.
- 2. Institutionen müssten im Ruhrgebiet stärker zusammengefasst werden.** Sowohl Planung, als auch Bau und Betrieb von Infrastruktur müsse in gemeinsamen Zuständigkeiten, in einer Hand liegen. Die Diskussion, wie man Gesellschaften zusammenbringt, müsse endlich geführt werden.

- 3. Probleme, die im Ruhrgebiet nicht auf kommunaler, sondern nur auf überkommunaler Ebene zu lösen sind, seien existent.** Beispiele hierfür seien Smart City, Klimaresilienz, sowie der öffentliche Personennahverkehr. **Der Bereich Infrastruktur könne als Vorreiter für eine neue Phase der überkommunalen Zusammenarbeit im Ruhrgebiet fungieren.**
- 4. Die Genossenschaftsidee könne ein Vorbild für eine neue Governance sein.** So würden öffentliche Institutionen, die sich in ihrem Ausbau der Genossenschaftsidee anlehnen, an Flexibilität und Legitimation gewinnen. Ein solches innovatives und neuartiges Modell verpflichte alle Akteure an einem Ziel zu arbeiten und stärke die Selbstorganisation.
- 5. Bei der Frage der Infrastruktur müsse man auch die soziale Innovation stärker in den Fokus rücken** und ihr eine stärkere Rolle zuteilwerden lassen. Innovationen im Home-Office und flexible Arbeitszeiten trügen als flexiblere Lösungen mehr zur Entlastung und Stärkung der Infrastruktur bei als der Ausbau von Straßen.



**Prof. Dr. Uli Paetzel**

Vorsitzender der Emschergenossenschaft/  
Lippeverband



## Diskussion

Karola Geiß-Netthöfel, Regionaldirektorin des Regionalverbandes Ruhr, verwies in der sich anschließenden Diskussion auf den **Elf-Punkte-Plan**, auf welchen sich die elf Oberbürgermeister\_innen und vier Landräte des Reviers gemeinsam mit den Vorsitzenden und Geschäftsführenden der großen kommunalen Verkehrsunternehmen zur Stärkung des ÖPNV geeinigt hätten. Im Rahmen des Plans würden **ÖPNV-Projekte** bereits gemeinsam realisiert und eine **Kooperation der Gesellschaften** sei im Gange. Eine Fusion stehe bislang jedoch noch in den Sternen.

Auch Rolf Buch, Moderator des Initiativkreises Ruhr, sah sich selbst als Vertreter der These einer überregionalen Lösung der Infrastrukturpolitik. Man müsse größer und mutiger denken, so Buch.

Insgesamt waren sich die Diskutanten bei den Themen Infrastruktur und Klimaschutz einig darüber, dass man es nicht bei der Planung allein belassen dürfe, sondern Bau und Betrieb zwingend umgesetzt werden müssten.

Ebenso sei es bei der Digitalisierung wenig zielführend, Maßnahmen bis ins Detail ausdiskutieren, wenn man vorankommen wolle. Groß denken und kleine Schritte gehen – das sei eben kein Widerspruch, schloss Tom Hegermann resümierend die 2. Ruhrzeitukunft-Konferenz.

*»Groß denken und kleine Schritte gehen ist eben kein Widerspruch.«*



**Karola Geiß-Netthöfel**  
Regionaldirektorin des Regionalverbandes Ruhr



**Rolf Buch**  
Moderator des Initiativkreises Ruhr

