


 Es ist nicht einmal zwei Jahre her, dass die Kumpel der letzten Schicht (siehe Foto) auf Auguste Victoria 3/7 mit der Seilfahrt ans Tageslicht die lange Bergbaugeschichte Marls beendeten. Stillstand hat es auf dem Gelände seitdem dennoch nicht gegeben: Die RAG Montan Immobilien und die Stadt Marl haben in dieser kurzen Zeit gemeinsam die Umwandlung von AV 3/7 in ein für das gesamte Ruhrgebiet bedeutsame Industrie- und Gewerbegebiet verfolgt. Beide Partner haben in der Region und auf Landesebene Institutionen und Behörden für das Projekt gewinnen können, die Bürgerschaft – unter anderem bei Rundgängen – über die Pläne informiert und sich mit zahlreichen Gutachten der Umsetzbarkeit des Vorhabens versichert. Das Ergebnis: Als gate.ruhr soll der Standort schon bald bis zu 1.000 Arbeitsplätze für Marl und Region bieten. Bereits für 2018 ist eine Projektgesellschaft geplant, die sich an die Umsetzung macht – damit ab 2020 die Vermarktung der Fläche starten kann.



Das Thema

„gate.ruhr ist machbar!“	12
Freie Fahrt für gate.ruhr	14
Mit Rückenwind in die Zukunft	16
Bis zur letzten Schicht	17
Fotowettbewerb	19

Fokus auf Zukunft

**Von schwarz
nach weiß:
gate.ruhr
schafft in
Rekordzeit
neue Jobs**



„gate.ruhr ist machbar!“

Gutachter, Planer und Politik erwarten schnelle Umsetzung

 Rund 1.000 neue Arbeitsplätze sollen auf dem 90 Hektar großen Industrie- und Gewerbestandort gate.ruhr entstehen. Ein Projekt dieser Größenordnung will gut vorbereitet sein. Über ein Dutzend Gutachten, zwei Jahre voller Untersuchungen und Abwägungen und zahllose Experten, die von A wie Altlasten bis Z wie zukünftige Energieversorgung die Pläne für das ehemalige Bergwerksareal ganz genau unter die Lupe genommen haben: Die Erkenntnisse aus über 20.000 Seiten Gutachten sind in ein Strukturkonzept eingeflossen. Das Verfahren für den Bebauungsplan ist eröffnet worden. „Alle haben das gleiche Ziel: Wir wollen die am schnellsten entwickelte Bergbaufläche werden und haben dafür viel Rückendeckung erhalten“, erklärt Bürgermeister Werner Arndt. Die vorläufigen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, die in diesem Jahr abgeschlossen wird, stimmen die Beteiligten zuversichtlich: „Es zeichnet sich ab, dass gate.ruhr in relativ kurzer Zeit umsetzbar ist“, sagt Markus Masuth, Vorsitzender der Geschäftsführung der RAG Montan Immobilien (RAG MI), die als Flächenentwickler den Strukturwandel in der Region mitgestaltet.

Förderung in Aussicht

Damit sind die Weichen gestellt, um die vertiefenden Planungen für das Strukturkonzept von gate.ruhr zu in Auftrag zu geben, so dass auf die Entwurfs- die Ausführungsplanung folgen kann. Bereits im nächsten Jahr können dann vorbereitende Baumaßnahmen starten. Die kommenden Schritte soll ein zweistelliger Millionenbetrag ermöglichen, der aus Fördermitteln von Land, Bund und der EU kommen soll. „Die bisherigen Gespräche dazu sind sehr positiv verlaufen“, sagt Dr. Manfred Gehrke, Leiter der Wirtschaftsförderung der Stadt Marl. Auch die RAG MI unterstützt die Entwicklung des Geländes finanziell: „Für uns ist es selbstverständlich, dass wir uns daran beteiligen. Wir haben eine Verantwortung, hier neue Arbeitsplätze zu schaffen und Wertschöpfung zu generieren – das braucht die Region dringend“, sagt Markus Masuth.

Am Zeitplan festhalten

Die Projektpartner hatten sich zu Beginn der Planungen einen straffen Zeitplan gesetzt und halten weiterhin daran fest: „Wir

Die ehemalige Kraftwerksfläche im Norden des Areals von gate.ruhr (im Vordergrund) ist auf dieser Luftaufnahme gut sichtbar. Sie soll als erstes entwickelt werden.

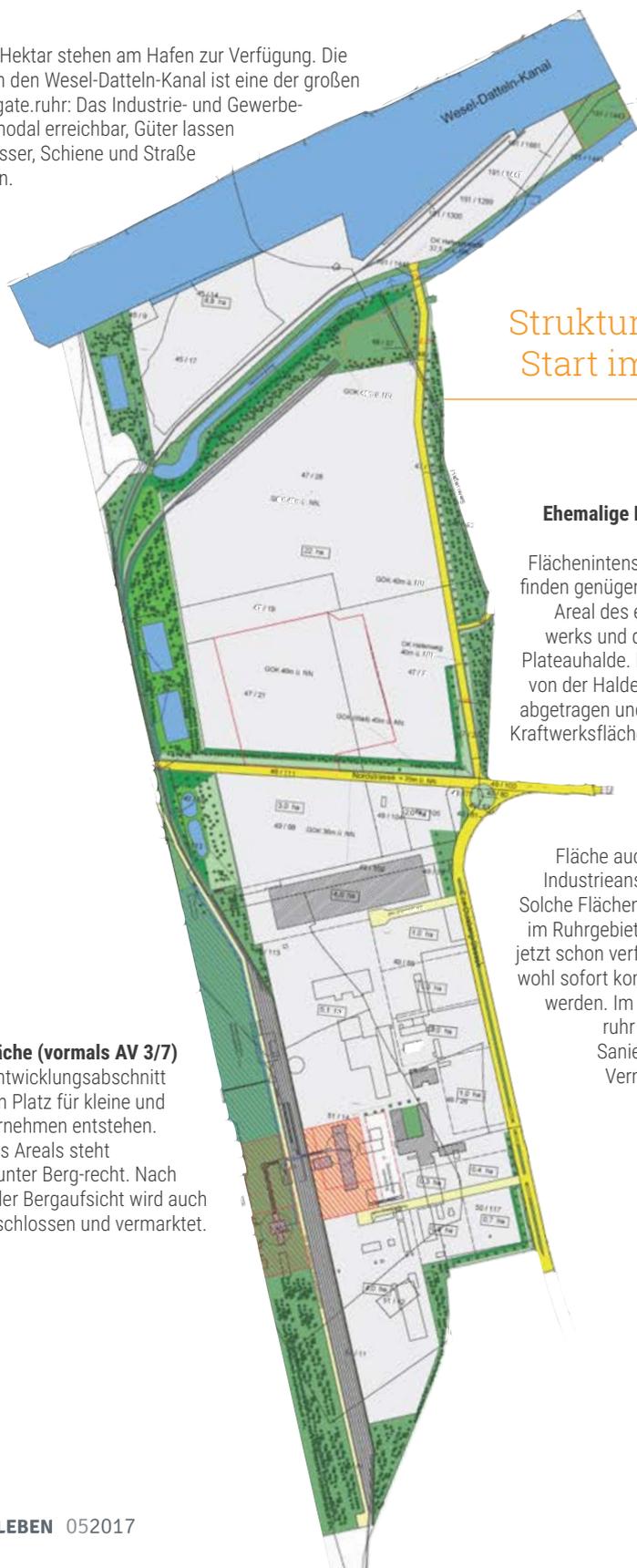




Projektpartner unter sich: Bürgermeister Werner Arndt (l.) und Markus Masuth, Vorsitzender der Geschäftsführung der RAG MI.

Hafenfläche

Weitere 11,8 Hektar stehen am Hafen zur Verfügung. Die Anbindung an den Wesel-Datteln-Kanal ist eine der großen Stärken von gate.ruhr: Das Industrie- und Gewerbegebiet ist trimodal erreichbar, Güter lassen sich über Wasser, Schiene und Straße transportieren.



Strukturkonzept: Start im Norden

Ehemalige Kraftwerksfläche und Bergehalde

Flächenintensive Unternehmen finden genügend Raum auf dem Areal des ehemaligen Kraftwerks und der angrenzenden Plateauhalde. Das Erdreich wird von der Halde zu großen Teilen abgetragen und von dort auf die Kraftwerksfläche umgeklappt. So entsteht eine riesige, ebene Gesamtfläche, die auf 22 Hektar Fläche auch Platz für große Industrieansiedlungen bietet. Solche Flächen sind eine Rarität im Ruhrgebiet: Wäre die Fläche jetzt schon verfügbar, könnte sie wohl sofort komplett vermarktet werden. Im Norden von gate.ruhr soll nach zügiger Sanierung ab 2020 die Vermarktung starten.

Bergwerksfläche (vormals AV 3/7)

Im zweiten Entwicklungsabschnitt wird im Süden Platz für kleine und mittlere Unternehmen entstehen. Dieser Teil des Areals steht zurzeit noch unter Berg-recht. Nach Beendigung der Bergaufsicht wird auch dieser Teil erschlossen und vermarktet.

möchten bis Ende 2020 Baurecht und Planungssicherheit vorliegen haben, damit wir Investoren sagen können: „Jetzt können die Bagger anrollen!“, so Dr. Manfred Gehrke. Bis 2030 sollen die etwa 57 Hektar wirtschaftlich nutzbare Fläche vollständig vermarktet sein. Beim Besuch der internationalen Immobilienmesse Expo Real dieses Jahr sei das Interesse von Investoren groß gewesen, so der Wirtschaftsförderer. Das könnte neben der guten Lage im Herzen Europas und als Tor zum Ruhrgebiet auch an der optimalen Verkehrsanbindung liegen: „gate.ruhr ist trimodal erreichbar“, erklärt Volker Duddek, Projektleiter der RAG MI. „Das Areal verfügt im Norden über einen Hafen am Wesel-Datteln-Kanal, es gibt mit Gleisstrassen eine Anbindung an den Schienenverkehr und natürlich ist das Gelände auch über die Straße erreichbar.“

Stefan Prött / Jonas Alder

Marl schafft Chancen für die Region

Eins haben die Macher des Projektes schon erreicht: Das Areal von gate.ruhr ist als einer wenigen sogenannten Kooperationsstandorte in die neue regionale Flächenplanung des Ruhrgebietes aufgenommen worden. Die Vorteile: Die Fläche wird mit vereinten Kräften international vermarktet. Für Marl wichtig: Rein rechnerisch wird das Areal nicht dem sogenannten lokalen Bedarf zugerechnet – der wäre nach der erfolgreichen Ansiedlung der Metro bereits auf Jahre ausgeschöpft. Mit gate.ruhr erfüllt Marl somit einmal mehr die Funktion eines Jobmotors für die gesamte Region. Eine hohe Anerkennung auch für die Professionalität der beteiligten Partner.

Info

www.gate.ruhr

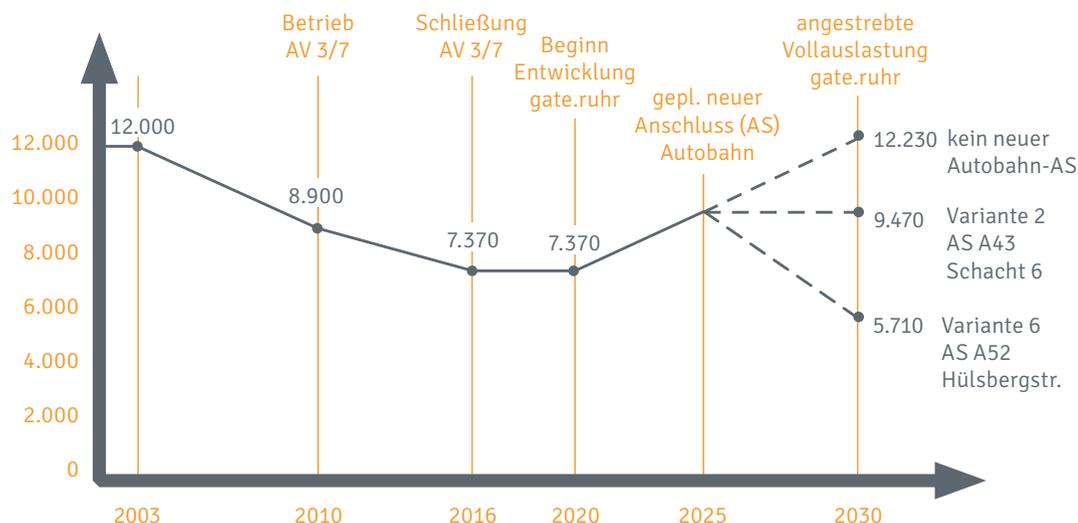


Freie Fahrt für gate.ruhr

Neuer Autobahn-Anschluss soll das Areal erreichbar machen.

Die Entwicklung von gate.ruhr sieht die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben mit bis zu 1.000 neuen Arbeitsplätzen vor. Um das Verkehrsnetz und Anwohner zu entlasten, haben die Stadt Marl und RAG Montan Immobilien (RAG MI) die zu erwartenden Verkehrsströme intensiv analysieren und Alternativen für die verkehrliche Erschließung entwickeln lassen. Im Fokus steht die Anbindung über einen neuen Anschluss an die A52 oder A43.

Die Prognosen für den Verkehr im Zuge der Entwicklung von gate.ruhr gehen von einem Anstieg im nördlichen Bereich der Carl-Duisberg-Straße aus. Wie das Diagramm rechts zeigt, ließe sich durch einen Autobahnanschluss das Gesamtverkehrsaufkommen deutlich unter das Niveau von AV 3/7-Zeiten senken, im günstigsten Fall sogar halbieren (Daten: Spiekermann Consulting Engineers und der Stadt Marl).



Info

Mehrere Möglichkeiten

Die Gutachter haben sechs verschiedene Alternativen untersucht, um Belastungen für Anlieger und Straßennetz zu minimieren. Für die verkehrliche Erschließung von gate.ruhr sollen nun drei der Varianten weiterverfolgt werden:

VARIANTE 1: A43 über Rastplatz

Hier könnten die vorhandene Auf- und Abfahrt ausgebaut werden, zusätzlich müsste eine Brücke errichtet werden.

VARIANTE 2: A43 an ehemals Schacht 6 von AV

Dabei entstünden neue Anschlussrampen an die A43, zudem würde die – über Jahre vom Bergverkehr genutzte – Unterführung genutzt werden.

VARIANTE 6: A52

Hier entstünde eine neue Abfahrt südwestlich des Autobahnkreuzes Marl-Nord, die den Verkehr von dort über die Hülsbergstraße und Marler Straße zum Areal von gate.ruhr führt.

„Uns liegt sehr daran, die Verkehrsbelastung der Anlieger an der Carl-Duisberg-Straße so gering wie möglich zu halten“, erklärt Bürgermeister Werner Arndt. Die Perspektiven für die Verkehrsanbindung haben sich im Laufe des Projektes verändert: Die ursprüngliche Verkehrsplanung hatte vorgesehen, das neue Gewerbegebiet über die Nordstraße durch den Chemiapark von Westen zu erschließen. Mit der Ansiedlung des Metro-Zentrallogistiklagers bestand diese Option

nicht mehr, weil der Anschluss der A52 nicht genügend Kapazitäten für das Metro- und das gate.ruhr-Areal geboten hätte – neue Lösungen waren gefragt.

Neue Lösungen gesucht und geprüft

Im Frühjahr wurde daher ein neues Verkehrsgutachten erstellt, in dem sechs Varianten der Verkehrsführung verglichen wurden. Das Ergebnis des Verkehrsgutachtens war – auch für die Experten überraschend – sehr eindeutig: Die Gutachter empfehlen einen neuen Autobahnanschluss, um den zusätzlichen Verkehr über die Hülsbergstraße und Marler Straße zu gate.ruhr zu leiten. „Nach heutigem Stand sind damit drei Varianten denkbar, die mittelfristig eine deutliche Entlastung für Anwohner und das gesamte Verkehrsnetz bringen“, so Baudezernentin Andrea Baudek.

Fahrtzeitgewinn durch Anbindung im Norden erwartet

Eine neue Abfahrt an A43 bzw. A52 und die Anbindung im Norden würde in zahlreichen Fällen einen Fahrtzeitgewinn bedeuten und dürfte sich als Alternative für Privat- wie Berufsverkehr etablieren, so die Gutachter. „Im Idealfall könnte der Anschluss an die A43 oder A52 bis 2025 realisiert werden, und damit noch in der Anlaufphase von

gate.ruhr“, erklärt Bürgermeister Werner Arndt. Die favorisierten drei Varianten bieten aus Sicht von Gutachtern und Planern die Chance auf eine nachhaltige Entlastung: Im günstigsten Fall, so die Prognose, würde der Gesamtverkehr auf ein Niveau sinken, das noch niedriger ist als zu Zeiten des aktiven Bergwerks. Zusätzlich profitieren die Stadtteile Lenkerbeck und Sinsen.

„Bei allen Prognosen zum Verkehrsaufkommen muss berücksichtigt werden, dass die Vollausslastung von gate.ruhr erst 2030 erreicht sein dürfte“, sagt Dr. Manfred Gehrke, Leiter der städtischen Wirtschaftsförderung. Die Mehrbelastung auf der Carl-Duisberg-Straße dürfte auf einen überschaubaren Zeitraum bis zur Eröffnung des Autobahnanschlusses begrenzt bleiben, so die Prognose. Bis dahin strebt die Stadt Marl an, die Auf- und Abfahrten zur A52 in Marl-Hamm, die Ampelanlage sowie die Rad- und Fußwege zu optimieren und die Brücke über den Loemühlenbach zu erneuern. Die Alternativen für den Autobahnanschluss müssen weiter geprüft werden: „In den Gesprächen mit Straßen-NRW und dem Verkehrsministerium hat sich herauskristallisiert, dass vielleicht auch eine Kombination aus beiden Ansätzen möglich ist. Vielleicht lässt sich damit sogar eine noch deutlichere Entlastung und Verbesserung erzielen“, so Dr. Manfred Gehrke. www.gate.ruhr

**Bürgermeister
Werner Arndt (SPD)**

„Bei dem gesamten Projekt haben wir bislang ausschließlich Rückenwind bekommen. In den vielen Gesprächen mit der alten und neuen Landesregierung, mit dem Regionalverband Ruhr – kurz: mit allen Beteiligten – war klar: Bei gate.ruhr handelt es sich um eine Fläche mit Bedeutung. Nicht nur für Marl, sondern für die gesamte Region.“



**Markus Masuth,
Vorsitzender der
Geschäftsführung RAG MI**

„Wir sind heute soweit, dass wir den aktuellen Stand des Projekts präsentieren können, das ist ein wichtiger Meilenstein. gate.ruhr ist für die RAG MI ein Leuchtturmprojekt, das wir mit allen Beteiligten gestalten wollen. Die Entwicklung der Fläche soll die Blaupause sein für weitere Areale wie Prosper-Haniel, dessen Neugestaltung für uns der nächste große Schritt ist.“



**Volker Duddek,
Projektleiter RAG MI**

„In der zweiten Phase der Machbarkeitsstudie konnten wir die Planung des nördlichen Teils von gate.ruhr weiter verbessern und damit einen günstigeren Flächenzuschnitt und eine bessere Verkehrsführung erreichen. Auch eine Nutzung der bereits vorhandenen Gleistrassen ist neu ins Konzept eingearbeitet.“

Mit Rückenwind in

● **Die Realisierung von gate.ruhr rückt näher: Die zweite Phase der Machbarkeitsstudie für das Projekt endet in diesem Jahr. Einige der wichtigsten Ergebnisse zum neuen Industrie- und Gewerbestandort präsentierten Fachleute und Experten vorab bei der „Zukunfts-Arena“ Mitte November. Bei der Veranstaltung im Ratssaal und an Themeninseln im Foyer des Rathauses hatten Marlerinnen und Marler Gelegenheit, mit den Projekt-Beteiligten ins Gespräch zu kommen.**

Ann-Christin Schwerma, Anwohnerin

„Dieses Projekt hat Lob verdient: Viele ehemalige Zechenstandorte liegen nach ihrer Schließung brach oder werden vandalisiert – das ist bei gate.ruhr nicht der Fall. Hier bleibt ein Stück Geschichte erhalten.“



Links: Moderator Stefan Prott führte durch die Zukunfts-Arena. Mitte: Besucher konnten sich an Themeninseln informieren. Rechts: Experten standen für Gespräche bereit.





**Rainer Oligmüller,
Vorstand des Büros
Landschaft + Siedlung**

„Auf dem gesamten Areal haben wir kleinteilig die Biotop-typen erfasst sowie sämtliche Tierarten

im Sinne des Artenschutzrechtes. Wir haben untersucht, ob sich daraus Konflikte für die weitere Planung ergeben. Unser Zwischenergebnis: Es gibt keine unüberwindbaren Hindernisse.“



**Uta Heinrich,
Vorsitzende des Wirt-
schaftsclubs Marl und
ehem. Bürgermeisterin**

„Es ist unsere Pflicht, dafür zu sorgen, dass in dieser Stadt Arbeitsplätze entstehen. Wir sind der Auffassung, dass dieses Projekt unbedingt umgesetzt werden muss.“



**Andrea Baudek,
Leiterin des
Baudezernats
der Stadt Marl**

„In der zweiten Phase der Machbarkeitsstudie ist viel passiert. Das Projekt hat einen Umfang, das vermag man kaum zu glauben: Wir haben unter anderem detaillierte Gutachten zum Baugrund, Altlasten, Energiekonzept und verkehrlicher Erschließung in Auftrag gegeben. Diese vielen kleinen Schritten haben zum Konzept geführt, wie es jetzt ist.“

Richtung Zukunft



**Dr. Manfred Gehrke, Leiter der
Wirtschaftsförderung der Stadt Marl**

„Wir wollen mit gate.ruhr arbeitsplatzrelevante Projekte mit Perspektive und Zukunftsorientierung in Marl platzieren. Die Fläche ist auch international auf dem Schirm von Investoren – deshalb sind wir zuversichtlich, dass sich auf gate.ruhr in den kommenden Jahren nachhaltige Ansiedlungen mit qualitativem Anspruch niederlassen werden.“



**Jens Vogel (SPD),
Ausschussvorsitzender Arbeitskreis
Strukturförderung**

„Marl hat eine Geschichte als Industriestandort und auch heute ist eine gewisse Industriefreundlichkeit in der Bevölkerung feststellbar.

Bei der Verkehrsplanung ist darauf geachtet worden, dass die Varianten von Wohngebieten weg- oder um Wohngebiete herumführen. Wir werden das Projekt mit großer Mehrheit unterstützen.“

Info

www.gate.ruhr





Bis zur letzten Schicht

**Jürgen Kroker
war der letzte
Bergwerksdirektor
auf Auguste Viktoria**

Die Fahrt mit der Abiturklasse gab seinem Leben eine entscheidende Wendung. Zum ersten Mal auf Grubenfahrt und unter Tage. Eine völlig neue Welt für den jungen Gelsenkirchener. Sein spontaner Entschluss: „Ich wollte in den Bergbau“, sagt Jürgen Kroker. Die Zukunftsaussichten in dieser Branche waren damals durchweg positiv. Zwei Erdölkrisen erschütterten die 1970er Jahre. „In Deutschland fuhr man die Steinkohleförderung wieder hoch, um unabhängig von Importenergien zu werden“, erklärt der heute 61-jährige die damalige Situation.

Studium in Aachen, dann in die Praxis: Jürgen Kroker hat alle Hierarchien der Laufbahn im Deutschen Bergbau durchlaufen: „Schichtsteiger, Reviersteiger, Fahrsteiger, Betriebsführer und die Tätigkeiten in der Hauptverwaltung“, fasst der Bergwerksdirektor kurz zusammen. Vor gut zehn Jahren wechselte Jürgen Kroker zu Auguste Victoria (AV), zunächst als Betriebsdirektor. Hier blieb er bis zur letzten Schicht. Als Produktionsleiter war er noch täglich unter Tage, in seiner Funktion als Werksleiter zumindest zwei mal die Woche: „Auf Auguste Victoria ging es mehr als 1300 Meter in die Tiefe.“ Bergwerkskultur wurde stets großgeschrieben am Standort Marl: „Gemeinsame Ausflüge, gemeinsam ins Stadion“, es habe sich sogar ein Traditionsverein gegründet, dessen mehr als 350 Mitglieder sich auch heute noch treffen.

2007 war AV ein großer Ausbildungsbetrieb. „Ein Jahr später zeichnete sich bereits die Schließung ab“, erzählt Jürgen Kroker. Solche Ereignisse werden von Anfang an offen kommuniziert, „die Mitarbeiter sollen sich darauf einstellen können.“ Trotzdem: „Den Termin der Schließung haben zunächst alle verdrängt – es war ja noch lange hin!“ Dienst bis zum letzten Tag, „jeder macht fleißig und motiviert seine Arbeit“, so hat er es erlebt. „Dann kommt die letzte Schicht und allen wird plötzlich bewusst: Das war's! Da fließen durchaus Tränen!“

Was dem Bergwerksdirektor im Zusammenhang mit der Zeche Auguste Victoria bis heute wichtig ist: „Die Fördermenge betrug vom Beginn im Jahr 1905 bis zum Ende im Jahr 2015 insgesamt 217.305.449 Tonnen“, sagt er, „diese Zahl steht für die Effizienz dieser Anlage!“ AV garantierte hohe Sicherheitsstandards bei der Arbeit, die gegenseitige Wertschätzung untereinander war groß: „Bergleute halten zusammen“, betont Jürgen Kroker. Das sei allerdings auf jeder Zeche so: „Im Bergbau gibt es keine Fremdenfeindlichkeit.“

direktor. Die Pläne für gate.ruhr und die damit verbundene Umwandlung des Areals seiner ehemaligen Wirkungsstätte sieht er durchweg positiv: „Die Revitalisierung der Fläche ist eine gute Sache!“

Derzeit ist Jürgen Kroker Leiter des Bergwerks Prosper-Haniel in Bottrop, dem letzten aktiven Steinkohlen-Bergwerk im Ruhrgebiet. Hier wird Ende 2018 die letzte Schicht gefahren.

Dr. Ramona Vauseweh



Reichlich Erfahrung: Jürgen Kroker durchlief sämtliche Stationen vom Schichtsteiger über Betriebsführer bis hin zum Bergwerksdirektor.

Was sich von Bergwerk zu Bergwerk jedoch unterscheidet: „Die Vereinsfarben!“, kommt es spontan. In Sachen Fußball ist Jürgen Kroker Schalker. Wofür sein Herz außerdem schlägt: Seit ein paar Jahren engagiert er sich ehrenamtlich für die Initiative Emscher-Lippe 21 e.V. „Wir setzen uns dafür ein, dass die Menschen der Region nach dem Ende des Bergbaus wieder eine Perspektive erhalten.“ Nach der Schließung der letzten Zechen werde hier etwas Wichtiges verloren gehen: „Das ganz spezielle Gemeinschaftsgefühl der Kumpel“, das bedauert er. Zur starken Integrationsleistung des Ruhrgebietes habe der Bergbau ganz immens beigetragen, so der Bergwerks-

Info

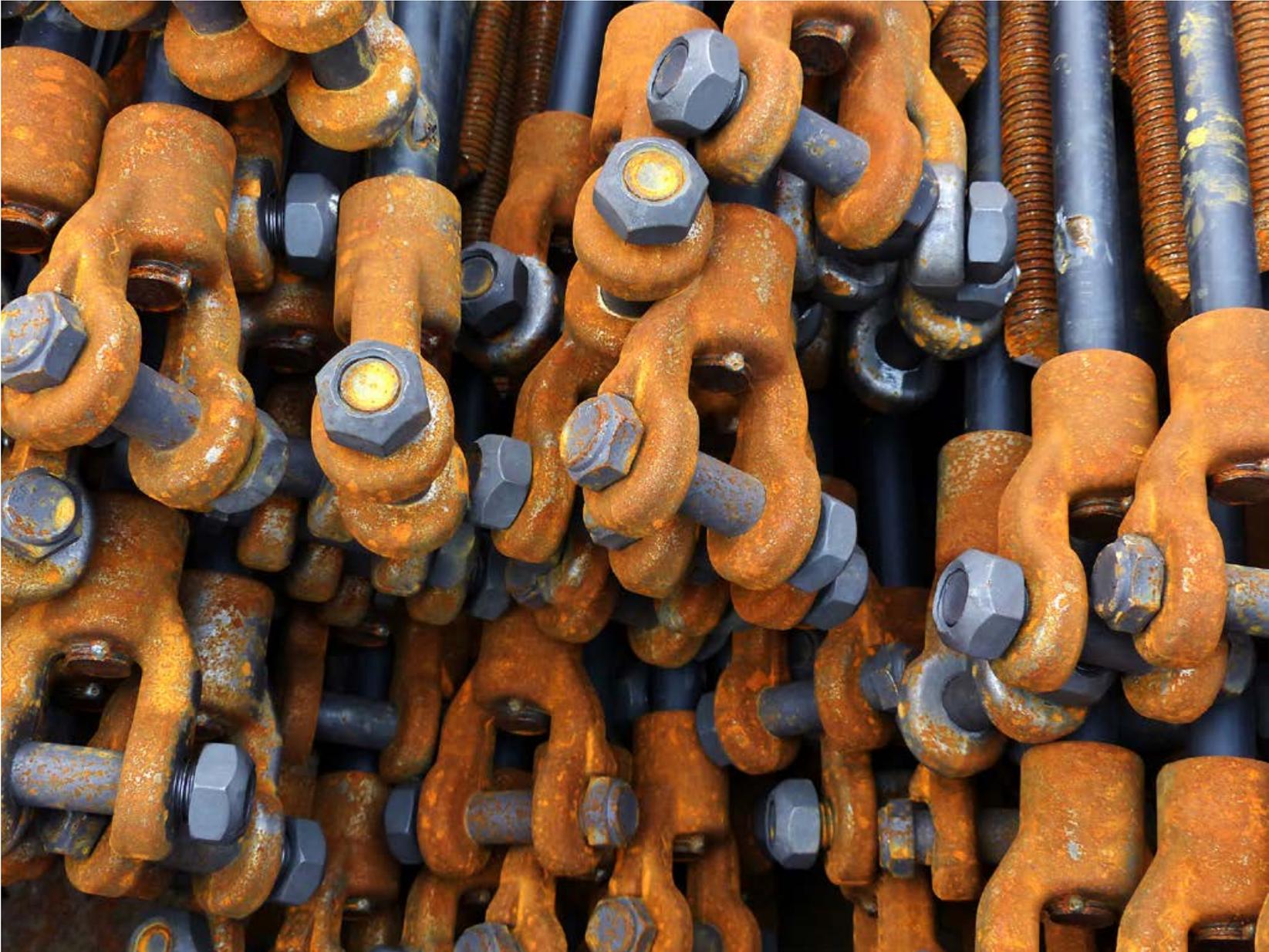
Bergbautradition e.V.

Am Kanal 188 · 45768 Marl
info@bergbautraditionsverein.de
www.bergbautraditionsverein.de

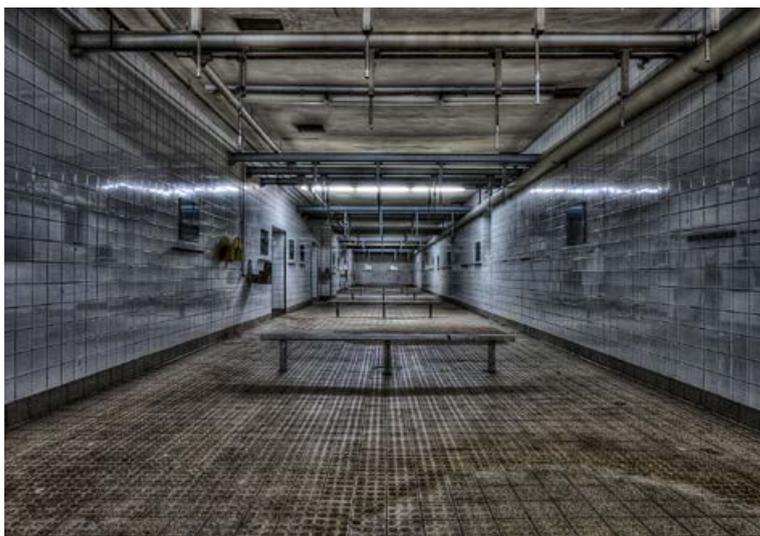
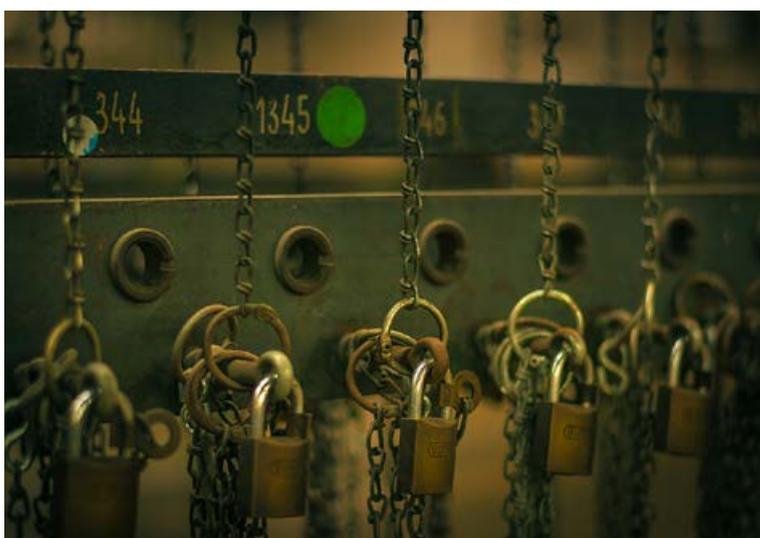
Verein EL 21 – für Emscher-Lippe als Region mit Zukunft – e.V.

Victoriastr. 119 · 45772 Marl
buero@emscherlippe21.de
www.emscherlippe21.de

Augenblicke zwischen Geschichte und Zukunft



Früher Bergwerksgelände, in Kürze gate.ruhr: Bei einer Exkursion über den Standort im Norden Marls sind sechs Fotografen beeindruckende Momentaufnahmen gelungen.



Linke Seite: Volker Czichy überzeugte die Jury mit einem Auge fürs Detail, auffälliger Bildkomposition und starken Farbkontrasten – sein Motiv kürte die Jury zum Siegerbild.

Oben links: Einen Blick zurück in die lange Bergbautradition des Standorts wirft Uwe Kraus mit seinem Foto mit dem Titel „Wo einst der Bergbau war“, auf dem die Spiegelung des Förderturms im Wasser zu sehen ist.

Mitte links: „Die Detailaufnahme von Jörg Schnibbe aus der Kaue überzeugt durch Symmetrie und klare Linienführung“, so Jury-Mitglied Markus Mucha. Von Jörg Schnibbe stammt auch das Titelbild dieser Ausgabe.

Oben rechts: Michael Drescher setzt mit seinem Foto eine einfache Tür in Szene, die einen Kontrast zur Gleichförmigkeit der Backsteinwand bildet.

Mitte rechts: Die Rohre vor der Kohlenwäsche inspirierten Martin Fleckenstein. Er schafft daraus ein Motiv, das einen Tunnel zu zeigen scheint.

Unten: Fast wie ein Gemälde wirkt dieses Foto von Andreas Mix, der das Neonlicht gekonnt als Stilelement einsetzt.

Diese Themen-
strecke entstand in
Kooperation mit:



Gefördert durch:

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Gefördert durch:

