Rücksicht auf Natur und Umwelt erfolgen kann, so dass hier entsprechende Landesgesetze und Umweltgesetze der EU (z.B. Wasserrahmenrichtlinien) bei jeder weiteren Abbauplanung und den Rekultivierungsmaßnahmen zu berücksichtigen sind. Zahlreiche Abbaustellen werden später auch als wertvolle Naturschutzgebiete gesichert werden. Der Geotopschutz sollte ebenfalls stärker berücksichtigt werden, wie das Beispiel am Stimberg bei Oer-Erkenschwick gezeigt hat. Die Stimberghöhe ist zwar Naturschutzgebiet (NSG), allerdings vor allem aus botanischen und zoologischen Gründen.

Literatur

Geologische Karte von NRW 1:100.000, Erläuterungen zu Blatt C 4306 Recklinghausen, 169 S., 2 Taf. (Anl.), Geol. L.-Amt NRW, Krefeld 1976.

Gewerkschaft Auguste Victoria GmbH (Hrsg.) (1997): Das AV-Buch, Marl [ISBN 3-921052-59-9]

Hahne, C. (1958): Lehrreiche Aufschlüsse im Ruhrrevier, Verlag Glückauf, Essen.

Hiss, M. et al. (2008): Die Kreide des östlichen Ruhrgebiets etc., Jber. Mitt. oberrh. geol. Ver., N.F. 90, S. 187-222, zugleich: Kirnbauer, T. Rosendahl, W., Wrede, V. (Hrsg.) (2008): Geologische Exkursionen in den Nationalen GeoPark Ruhrgebiet, S. 187-222, Essen.

Kukuk, P. (1938): Geologie des Niederrheinisch-Westfälischen Steinkohlengebietes. - Springer Verlag, Berlin.

Kunz, E. et al. (1988): Ergänzende Beiträge zur Tiefentektonik des Ruhrkarbons. 64 S. + 16 Taf. als Anlage (Geol. L.-Amt NRW), Krefeld.

Laschet, Ch., D. E. Meyer & K. Militzer (2009): Die Geologische Wand im Grugapark, Essen. [ISBN 978-3-00-029635-2]

RAG (2008): Bergwerk Auguste Victoria, Bergwerk West: http//www.rag-deutsche-steinkohle.de>Betriebe.

RAG/Betriebsrat Auguste Victoria, Schacht Echo, Ausgabe 57 (Juni 2010), Marl.

Der Autor:

Dr. Diethard E. Meyer

Stud.-Dir. im Hochschuldienst (i.R.)
Universität Duisburg-Essen
Fachgebiet Geologie

Hans-Werner Wehling

Die Entwicklung des Ruhrgebiets im Spiegel regionaler Strukturmodelle

Seit der Mitte des 19. Jhs. hat der Raum, für den seit den 1930er Jahren der Begriff 'Ruhrgebiet' gebräuchlich wurde, mehrere Phasen der wirtschaftlichen Entwicklung durchlaufen. Dabei entstand eine städtisch-halbstädtische Siedlungsstruktur, die weitgehend auf die Standortanforderungen der Montanindustrien ausgerichtet war. Nach vereinzelten Maßnahmen um 1900 gelang es erst den stadt- und regionalplanerischen Initiativen der Zwischenkriegszeit dauerhaft die räumliche Struktur positiv zu beeinflussen.

Nach den Jahren des Wirtschaftswunders erlebte das Ruhrgebiet für drei Jahrzehnte den Verfall seiner montanindustriellen Grundlagen. Gegenläufig vollzog sich unter dem vielschichtigen Begriff 'Strukturwandel' eine Veränderung der regionalen Wirtschaft, die Reparatur defizitärer Stadt- und Infrastrukturen sowie unter Neubewertung ausgedehnter Brachflächen und vorhandener Siedlungsmuster der Aufbau neuer urbaner Strukturen, die gegenwärtig als 'Metropole Ruhr' vermarktet werden (Abb. 1).

Zur Erklärung vorhandener oder zur Entwicklung neuer räumlicher Nutzungs- und Funktionsmuster liegen verschiedene Strukturmodelle aus unterschiedlichen Blickwinkeln vor.

Die zonale Gliederung

Die etwa bis zur ersten Bergbaukrise Ende der 1950er Jahre dauernde kontinuierliche montanindustrielle Entwicklung erlaubte es, das Ruhrgebiet in west-östliche Struktur- und Entwicklungszonen zu gliedern (Abb. 2). Diese orientieren sich an der naturräumlichen Gliederung der Region, vor allem aber an der phasenhaften Nordwanderung der Bergbaufront seit der Mitte des 19. Jhs. In deren Verlauf wurden vorindustrielle verkehrliche Leitlinien (Ruhr, Hellweg, Lippe) und neue regionale Verkehrswege (Köln-Mindener Eisenbahn, Rhein-Herne-Kanal) zu Orientierungslinien der Industrieansiedlungen. Die jeweils weitgehend zeitgleich, aber nicht gleichmäßig überformten Entwicklungszonen unterscheiden sich voneinander durch unterschiedliche Grade der industriellen Einwirkung.

Die Ruhrzone hat keine nachhaltige hochindustrielle Prägung erfahren. Die vorindustriellen Kleinstädte des Ruhrtals nahmen eine gewisse Mittlerfunktion im vorindustriellen Handel zwischen dem landwirtschaftlichen Intensivraum entlang des Hellwegs und dem Eisen verarbeitenden bergisch-märkischen Raum ein. Bereits seit Jahrhunderten wurde im Stollenbergbau entlang der Ruhr Mager- und Anthrazitkohle abgebaut und für den Hausbrand und das Schmie-

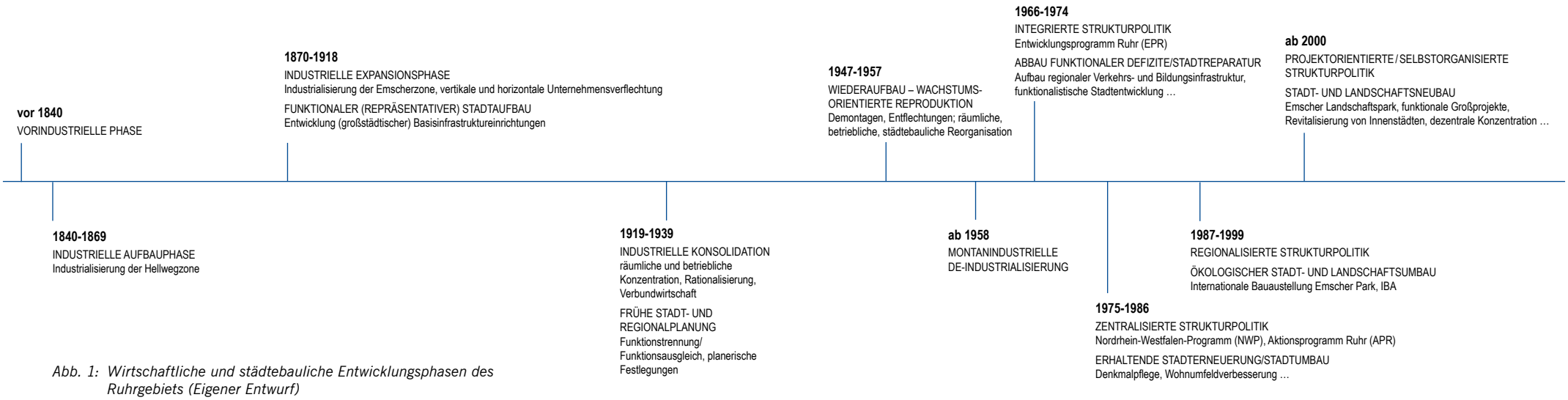

Abb. 1: Wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungsphasen des Ruhrgebiets (Eigener Entwurf)

dehandwerk über die Ruhr zu den großen Verbrauchszentren entlang des Rheins transportiert. Nachdem von 1774 bis 1780 die Ruhr schiffbar gemacht worden war, erfuhren die Städte Witten, Hattingen und vor allem Mülheim, das bis 1850 zum Hauptumschlagplatz für Kohle wurde, einen Entwicklungsschub. Im Verlauf der Industrialisierung wurden die verstreuten frühindustriellen Bergbau- und Hüttenstandorte allerdings nur zum Teil um- und ausgebaut. Da der Arbeitskräftebedarf weitgehend lokal befriedigt werden konnte, blieben auch industrielle Siedlungserweiterungen begrenzt. So machte die geringe hochindustrielle Überformung die Ortschaften und Freiräume der Ruhrzone zu begehrten Wohnvororten der Hellwegstädte, sobald sie an deren Verkehrssysteme angeschlossen wurden.

Die Hellwegzone wies durch Städte mit einem eigenständigen Wirtschaftsleben (Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund) die stärkste vorindustrielle Prägung auf. Diese Städte an der überregionalen Handelsstraße des Hellwegs hatten seit dem Mittelalter von Norden und Süden Regionalstraßen auf sich gezogen, die Handel mit dem Hinterland ermöglichten und deren Trassen bis heute als Bundesstraßen wichtige Bestandteile des regionalen Straßennetzes sind.

Als es zwischen 1837 und 1839 auf der Zeche Kronprinz gelungen war, die den Kohleschichten aufliegende Mergeldecke zu durchstoßen und verkokbare Kohle zu erschließen, begann mit dem Übergang vom Stollen- zum Tiefbau die Nordwanderung des 'Ruhrbergbaus' und der industrielle Aufbau der Region. Industrielle Unternehmungen begannen die alten Hellwegstädte zu umzingeln. Der Zuzug von Bevölkerung führte zu einer baulichen Verdichtung der Ortskerne, in die unmittelbar benachbarten Gemarkungen dehnte sich, meist entlang vorhandener Wege und Straßen, ein halbländliches offenes Gemenge aus Gewerbebetrieben und Mietshäusern unterschiedlicher Höhe aus. Die Siedlungen für die Bergleute entstanden dagegen in der Nähe der Zechen, deren Standorte eher den geologischen und besitzrechtlichen Gegebenheiten folgten als der oberirdischen infrastrukturellen Raumerschließung. Der Bergbau schuf daher ein disperses Siedlungsmuster wachsender Industriedörfer, löste aber keine Städtebildung aus.

Die Einigung des Deutschen Reiches schuf nach 1871 einen neuen Absatzmarkt ohne Zollschranken, französische Kriegszahlungen stärkten den Kapitalmarkt, in Lothringen standen die notwendigen Eisenerze zur Verfügung. Der Aufbau des deutschen Eisenbahnnetzes brachte dem Bergbau und der Eisen- und Stahlindustrie einen neuen Großabnehmer. Durch horizontale Konzentration entstanden Bergbaugesellschaften mit umfangreichem Felderbesitz, Eisen- und Stahlunternehmen wuchsen durch vertikale Konzentration zu Großunternehmen von Weltgeltung. Von den Hellwegstädten aus leiteten die Unternehmer die Verflechtung der Ruhrwirtschaft, die technische Weiterentwicklung der Produktionsverfahren und die Ausbreitung vor allem des Bergbaus in den ländlichen Raum beiderseits der Emscher. Mit dieser weiteren Nordwanderung des Bergbaus gewann die Eisen- und Stahlindustrie in der Hellwegzone an ökonomischer und raumprägender Bedeutung. Sie suchten die Nähe zu den vorhandenen Stadtkernen, schufen ein städtisches Arbeitskräftepotenzial, beeinflussten durch ihre ausgedehnten Betriebsstandorte (Krupp, Hoesch) die städtebauliche Entwicklung und entwickelten in Produktion und industrieller Verwaltung die Symbiose von Kohle und Stahl. Die Ansiedlung montanindustrieller Verwaltungen und Kartelle legte den Grundstein für die zentralörtliche Stärkung der Hellwegstädte, während der Bergbau seinen Siedlungsansätzen in der Emscherzone kaum funktionale Impulse gab.

Dort entstanden in einer von der mäandrierenden Emscher geprägten Bruch-

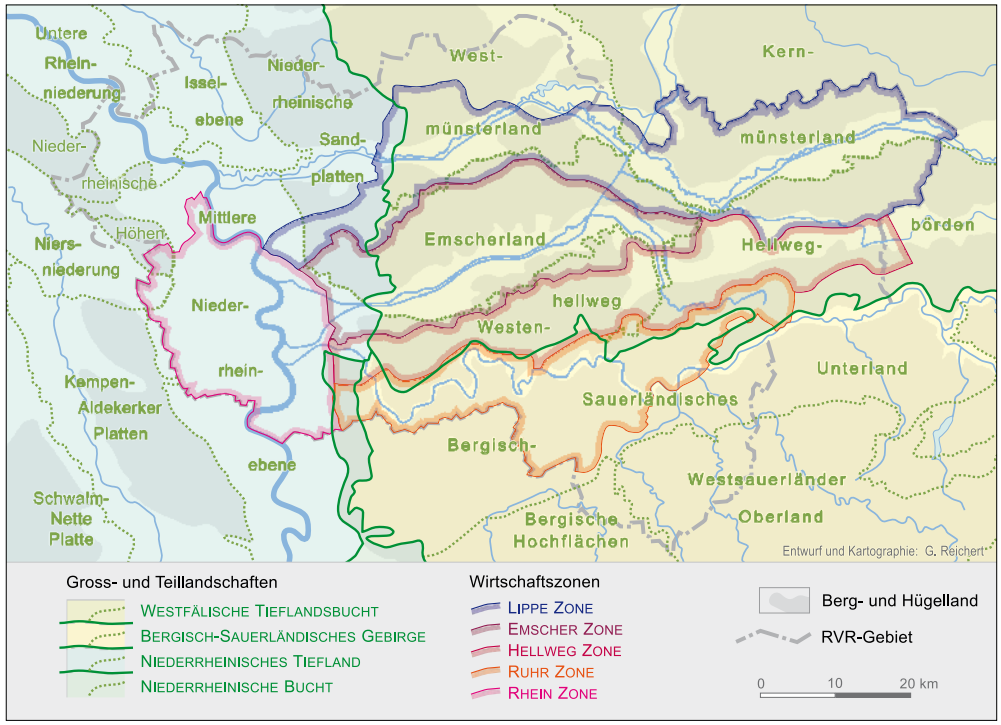

Abb. 2: Wirtschafts- und Entwicklungszonen (Quelle: Regionalverband Ruhr/Wehling 2010, verändert)

landschaft Großzechen und Eisen- und Stahlwerke, unterbrochen durch landwirtschaftliche Flächen mit Streusiedlungen und durchschnitten von den Eisenbahntrassen der Regionalstrecken und Werksbahnen. Die wenigen vorindustriellen Siedlungskerne wurden überformt. Da ein lokaler Wohnungsmarkt weitgehend nicht vorhanden war, wurde die Erstellung werkseigenen Wohnraumes für die Belegschaft zu einer betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit. So entstanden, eingestreut in diesen Agrarraum und häufig fernab von jeglicher Infrastruktur, symbiotische Einheiten aus Zeche und Siedlung. Waren die lokalen Wirtschaftsbedingungen günstig, wuchsen diese Industriedörfer, wuchsen mit Nachbardörfern zusammen und wurden, wenn eine gewisse Bevölkerungszahl überschritten war, zu Städten erhoben. In den 1890ern entstanden so rechtlich-administrativ Städte wie Hamborn, Walsum, Herne, Wanne-Eickel und Castrop-Rauxel. In ihnen eine städtebauliche Mitte zu entwickeln, gelang meist erst in den 1920/30er Jahren. Der Bergbau schuf damit in der Emscherzone und darüber hinaus die siedlungsstrukturelle Basis des heutigen polyzentralen Metropolraumes, dem – je nach Einschätzung – defizitäre Urbanität oder Modellqualität für die zukunftsfähige Urbanität einer Zwischenstadt zugesprochen wird.

Die Krisenjahre zwischen den Weltkriegen brachten im Zuge unternehmerischer Rationalisierungsmaßnahmen zunächst Zechenstilllegungen im Ruhrtal und entlang des Hellwegs. In den 1930er Jahren weitete sich die Ruhrgebietswirtschaft jedoch nach Norden in die Lippezone und nach Westen auf die linke Rheinseite aus und erfuhr einen Höhepunkt in ihrem produktionstechnischen Ausbau sowie in der räumlichen und unternehmerischen Verflechtung. Der räumliche Schwerpunkt der Produktion lag entlang von Köln-Mindener-Eisenbahn und Rhein-Herne-Kanal, auf die hin sich immer ausgedehntere und komplexere Anlagen orientierten. Zu ihnen gehörten u.a. die neuen Verbundschachtanlagen 'Zollverein XII' in Essen und 'Gneisenau' in Dortmund oder die August-Thyssen-Hütte in Duisburg-Hamborn.

Siedlungsachsen und regionale Grünzüge

Mit dem Erreichen dieses produktionstechnischen Höchststandes verminderte sich der unmittelbare Raumanspruch der Montanindustrien. Es entstand Raum für stadt- und regionalplanerische Überlegungen. Diese führten zu den Eingemeindungen von 1928/29, durch die vor allem die Hellwegstädte begünstigt wurden. Die von ihnen erreichten Flächenzugewinne setzten sie in die Lage, ihre seit den 1920er Jahren verfolgten stadtplanerischen Ziele fortzusetzen, d.h. die nördlichen, meist der Emscherzone zugehörigen Stadtteile potenziellen industriellen Flächenansprüchen zu überlassen, jedoch außerhalb des Einflusses der Großindustrie, d.h. in den mittleren und südlichen Stadtteilen, neue städtische Wohnquartiere zu errichten und Freiflächen für Erholungszwecke vorzuhalten.

Den planerischen Bemühungen auf kommunaler Ebene entsprach auf regionaler Ebene die Gründung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (SVR), dessen grundsätzliche Aufgabe es war, die Unordnung der Besiedlung zu ordnen, einer weiteren Zersiedlung entgegenzuwirken, Freiräume für die Erholung zu schaffen und die negativen Auswirkungen der Industrialisierung zu beseitigen.

In dem Bestreben, die allgemeine Siedlungsentwicklung und besonders die Verteilung von Standorten und Flächennutzungen zu ordnen, maßen Kommunal- und Regionalplanung schließlich der Schonung und Erhaltung von Grünflächen besondere Bedeutung zu, wobei dem Nutzen als Freizeit- und Erholungsraum der Vorrang gegenüber dem traditionellen Aspekt der Ästhetik gegeben wurde. Die Grün- und Freiflächen wurden seitdem vom Siedlungsverband in einem regionalen, die Städte durchdringenden System erhalten und ausgebaut. Eingebettet in dieses System entstanden kommunale Freizeit- und Erholungsprojekte wie die Wedau in Duisburg, der Buersche Grüngürtel in Gelsenkirchen oder die Gruga in Essen (Abb. 3). Diese Bewahrung von Freiflächen durch den SVR/KVR war nur möglich, weil die West-Ost gerichteten Zonen im Verlauf ihrer Entwicklung zwar weitgehend gleichzeitig, aber nicht gleichmäßig besiedelt worden waren. Funktional weitgehend auf die vorindustriellen Kerne der Hellwegstädte orientiert, hatte sich die Bebauung vielmehr

an den süd-nordwärts gerichteten Landstraßen ausgerichtet und es war ein Gerippe von Siedlungsachsen entstanden, das lediglich im Bereich der Hellwegstädte in West-Ost-Richtung zusammen zu wachsen begann. Jede Entwicklungszone zeigte einen mehr oder weniger ausgeprägten Nutzungswechsel von bebauten und unbebauten Flächen, zwischen den Siedlungsachsen war die planerische Ausweisung und Erhaltung Süd-Nord gerichteter regionaler Grünzüge möglich.

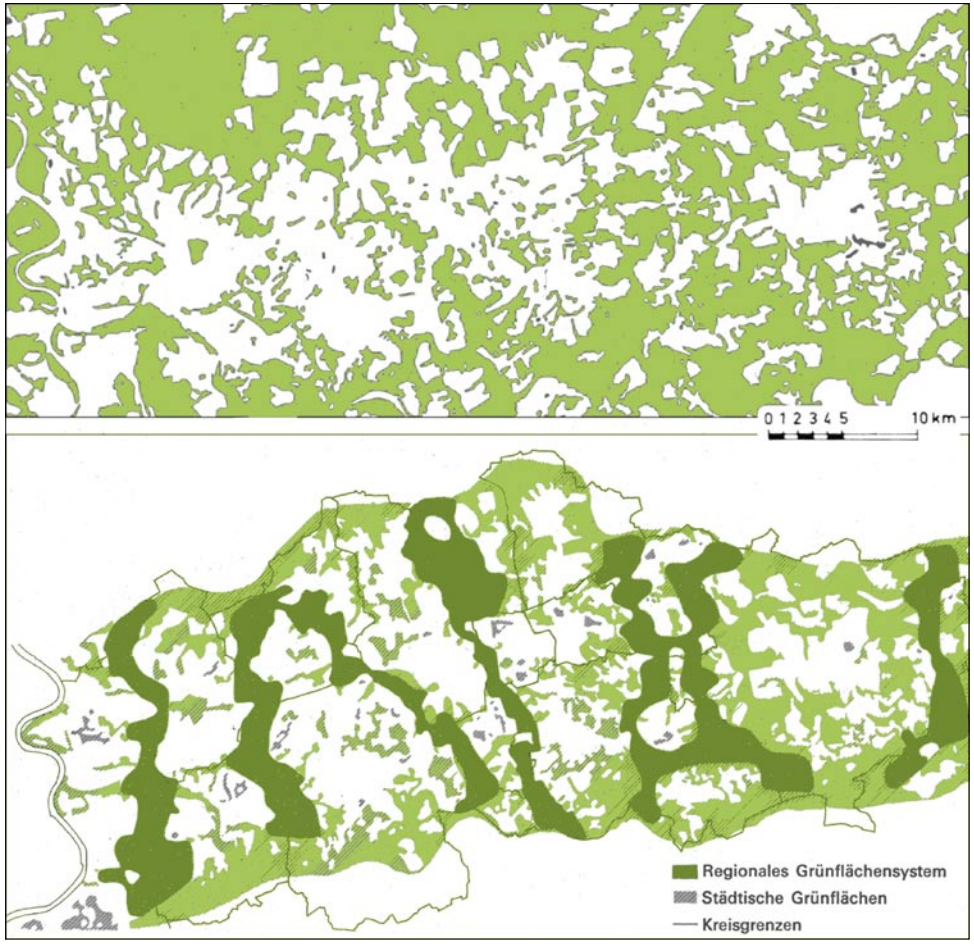

Abb. 3: Siedlungsachsen und Grünzüge, 1961
oben: Verteilung der bebauten (weiß) und unbebauten (hellgrün) Flächen;
unten: planerische Ausweisung der regionalen Grünzüge (dunkelgrün)
(Quelle: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1970)

Geordnetes Wachstum – Der Gebietsentwicklungsplan von 1966

Der Zweite Weltkrieg brachte dem Ruhrgebiet zahlreiche Zerstörungen. Flächenhaft bombardiert wurden vor allem die Standorte der Eisen- und Stahlindustrie und ihre Umfelder. Noch stärker beeinträchtigt wurde die regionale Verbundwirtschaft allerdings durch die Demontagen und die unternehmerische Entflechtung der Montanindustrien in den unmittelbaren Nachkriegsjahren. Vom Standort Essen mit den besonderen Auflagen für die Firma Krupp abgesehen, hatten sich die Montanindustrien bis Mitte der 1950er Jahre allerdings wieder weitgehend reorganisiert. Denn der nationale Wiederaufbau erforderte ein leistungsfähiges Industriegebiet, und Politik und Wirtschaft trachteten danach, den Vorkriegsstand in Wirtschaft und Siedlung so schnell wie möglich wieder herzustellen. Die Flächennutzungsstrukturen der 1950er Jahre ähneln daher denen der Zwischenkriegszeit.

1957/58 trat das Ruhrgebiet in den bis heute andauernden Prozess des Zerfalls seiner schwerindustriellen Grundlagen. Zunächst sah sich der Bergbau mit der Entwicklung der EWG/EU und der wirtschaftlichen Öffnung der Bundesrepublik internationaler Konkurrenz ausgesetzt, auf dem heimischen Energiemarkt wurde die Kohle zunehmend von Erdöl und Erdgas verdrängt, durch technologische Umstellungen fielen die Eisen- und Stahlindustrie und die Eisenbahn als Großkunden aus. Allein bis 1969 gingen mehr als 200.000 Arbeitsplätze im regionalen Bergbau verloren, 133 Zechen- und Kokereistandorte fielen brach und leiteten den kulturlandschaftlichen Wandel der Region ein.

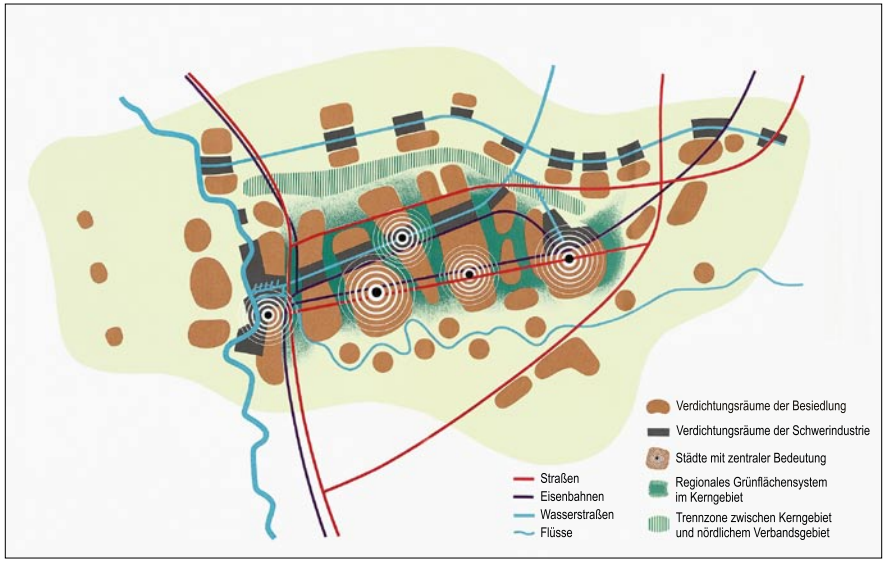

Abb. 4: Gebietsentwicklungsplan 1966
(Quelle: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1970)

Ab den 1970er Jahren geriet auch die regionale Eisen- und Stahlindustrie unter Druck, als sich ihr Export, der in der Vergangenheit sinkende Binnennachfragen zu kompensieren in der Lage war, beim Massenstahl der Konkurrenz von Seiten Japans und einiger Schwellenländer ausgesetzt sah. Bis Ende der 1980er Jahre ging die Zahl der Stahlstandorte drastisch zurück, die Beschäftigung fiel von 283.000 auf 157.000. Wegen ihrer Größenordnung hatte die Stilllegung von Stahlstandorten deutlich durchgreifendere Auswirkungen auf die industrielle Kulturlandschaft als die der Schachtanlagen.

Als der SVR 1966 den Gebietsentwicklungsplan aufstellte (Abb. 4), wurden die Krisen der Montanindustrien noch als konjunkturell und nicht als strukturell begriffen. Dementsprechend geht der Plan auch von einer ungebrochenen Nordwanderung der Schwerindustrien aus. Er versucht aber in mehrfacher Weise ordnend einzugreifen. Dabei sind die Vorstellungen von einer durch Grünzüge unterbrochenen industriellen Stadtlandschaft sowie von einer funktionalen Zentrenhierarchie in den folgenden Jahren weitgehend realisiert worden. Allerdings fiel die planerische Absicht, den Kernraum der 1960er Jahre nach Norden durch eine Grünzone von der weiteren industriellen Entwicklung, die an ausgewiesenen Standorten konzentriert werden sollte, abzutrennen, der fortschreitenden Deindustrialisierung zum Opfer.

Von der Industrieregion zur Metropole – Das fragmentierte Ruhrgebiet

Mit Einsetzen der montanindustriellen Krisen begannen die Bemühungen der verschiedenen staatlichen Ebenen, durch strukturpolitische Steuerungsmaßnahmen die wirtschaftliche, zunehmend auch die räumliche, infrastrukturelle und städtebauliche Entwicklung zu beeinflussen. Dabei entwickelten sich diese Maßnahmen in den folgenden Jahrzehnten von zentralistisch-umfassenden Ansätzen hin zu dezentralen, raumzeitlich vernetzten Projekten.

Frühe Überlegungen politischer und planerischer Gegensteuerungsmaßnahmen, die auf eine Neuindustrialisierung der Industrieregion abzielten, scheiterte an der Haltung der regionalen Großunternehmen. Da diese die Krise noch als konjunkturell und nicht als strukturell begriffen, fürchteten sie die Konkurrenz neuer Industrien auf dem Arbeitsmarkt und verweigerten mit der Macht ihres umfangreichen Grundbesitzes die Freigabe von Flächen für Ansiedlungswünsche.

Mit dem Entwicklungsprogramm Ruhr (EPR) von 1968 begann eine neue Sichtweise in der Strukturpolitik. Auf der Grundlage der Mobilisierung von Boden, Kapital und Beschäftigten wurden die Rationalisierung der Raumstruktur, der Aufbau des Hochschulsystems, der Ausbau der Siedlungs- und Verkehrssysteme sowie die Ansiedlung nichtmontanindustrieller Unternehmen die Hauptziele dieses Programms. Auf seiner Grundlage wurde das überregionale Straßennetz auf- und ausgebaut (A2, A40, A42) und Universitäten in der Region gegründet. Die in nahezu ganz Europa verbreitete funktionalistische Sichtweise in der Neuordnung und im Ausbau von Städten führten zur Ausweisung von Siedlungsschwerpunkten, auf die das öffentliche Nahverkehrssystem ausgerichtet wurde, und zu ausgedehnten Stadtsanierungen, die nicht nur neue Stadtteilzentren schufen, sondern sowohl marode wie erhaltenswerte Bausubstanz beseitigten. Großsiedlungen (Essener Oststadt, Hustadt in Bochum, Siedlung Scharnhorst in Dortmund) wurden im zwischenstädtischen Raum ebenso errichtet wie die Revierparks zur Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten. Zweifellos wurden prekäre infrastrukturelle und städtebauliche Defizite beseitigt oder gemildert, es entstand allerdings auch die zeitgemäße Standardisierung von Stadtbildern. Eindeutiger Nutznießer dieser Entwicklung waren die Hellwegstädte, nicht zuletzt weil die montanindustriellen Großbetriebe der Emscherzone die ersten Strukturkrisen noch gut überstanden hatten und ihre Bodenvorratspolitik Veränderungen dort weitgehend unmöglich machte.

Bei der Ansiedlung neuer Unternehmen blieben die Erfolge jedoch gering, weil Flächenengpässe, Altlasten, Imageprobleme, die einseitige Qualifikationsstruktur der Beschäftigten, hohe Bodenpreise und erhebliche Wohn- und Freizeitmängel zu objektiven und subjektiven Hemmnissen wurden. Das Nordrhein-Westfalen-Programm (NWP) von 1975 rückte daher von einer Neuindustrialisierung zugunsten einer Modernisierung der bestehenden Strukturen ab. Das Ziel, das Ruhrgebiet wieder zu einem nationalen Energiezentrum zu machen, kam jedoch unter dem Eindruck der Krise von 1974/75 nur noch ansatzweise zum Tragen. Vielmehr machten Massenarbeitslosigkeit, Deregulierung und Liberalisierung der Weltwirtschaft einen grundlegenden Strategiewechsel notwendig.

Die bis in die Mitte der 1980er Jahre dauernde zentralisierte Strukturpolitik wurde eingeläutet mit der kommunalen Neuordnung und der Überführung des SVR in den in seinen Aufgaben revidierten KVR. Ähnlich wie 1929 gewannen auch bei dieser kommunalen Neuordnung die Hellwegstädte an Fläche und funktionaler Bedeutung.

Mehrere Programme, die sowohl die Altindustrien als auch neue Technologien förderten, wurden aufgelegt. Von nachhaltiger Wirkung blieb jedoch das Aktionsprogramm Ruhr (APR) von 1980, auf dessen Grundlage zur Mobilisierung und Wiederverwertung von Brachflächen der Grundstücksfonds Ruhr und die Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) gegründet wurden. Zudem wurden die sog. weichen Standortfaktoren, die Attraktivität und das Image des Ruhrgebiets zu integrativen Bestandteilen der Strukturpolitik.

Neue Ansätze in der regionalen Entwicklungspolitik wurden notwendig, als sich Anfang der 1980er Jahre die Rahmenbedingungen änderten, als die fortschreitenden Zechenstilllegungen auch die großen Schachtanlagen beiderseits der Emscher erfassten, als die Eisen- und Stahlindustrie hier in größerem Umfang Produktionsanlagen schloss und als die Deutsche Bundesbahn im Gefolge Güterstrecken stilllegte. Große Gewerbe- und Industrieflächen fielen brach und das Wohn-/Gewerbe-Gemenge, in das sie eingebettet waren, fiel auseinander.

Für diesen Raum, der hinsichtlich seiner sozio-ökonomischen Probleme das untere Ende der inneren Disparitäten im Ruhrgebiet darstellte, wurde von 1989 bis 1999 als neue Planungskonzeption die Internationale Bauausstellung Emscher Park entwickelt und durchgeführt. Dabei wurden gerade die Frei- und Brachflächen als Chance für zukunftsorientierte, ökologische Nutzungen angesehen, sollten die städtebaulichen, wirtschaftlichen, sozialen und Identifikationspotenziale gefördert werden und wurden die überkommenen

interkommunalen Konkurrenzen organisatorisch durch die Gleichbehandlung des Gebietes unterlaufen. Gegliedert nach Leitprojekten wurden außerhalb formalisierter Planungsverfahren rund 90 Projekte realisiert oder begonnen.

Die IBA-Ziele sind noch nicht alle erreicht. Der Landschaftspark wird nach einem Masterplan räumlich und inhaltlich weiter entwickelt und die Renaturierung der Emscher ist realistischerweise auf weitere 10 Jahre ausgelegt worden. Die gewerblichen Projekte haben nicht überall Interessenten gefunden und hatten kaum Auswirkungen auf die Arbeitslosenquoten. Häufig blieben sie inselhaft. Ihre städtebauliche Qualität setzte jedoch neue regionale Standards. Unstrittig ist auch, dass die neu errichteten Bauten und Siedlungen ihre anfängliche Fremdartigkeit verloren haben, dass die IBA das regionale Selbstbewusstsein gestärkt und dass heute Projekte wie der Landschaftspark und die Route der Industriekultur nach innen und außen das Bild des neuen Ruhrgebiets bestimmen.

Mit diesen Lösungsansätzen konnten aber nicht die sich verstärkenden Probleme der sozialen Segregation und Polarisierung bewältigt werden, d.h. der Konzentration wachsender Zahlen von Arbeitslosen, Armen, Alten, Ausländern und Alleinerziehenden in bestimmten Stadtquartieren. Diese sind nicht selten deshalb baulich, infrastrukturell und sozial benachteiligt, weil ihnen im Zuge der montanindustriellen Krisen die ökonomische Basis dauerhaft entzogen wurde. Hierfür wurde auf der Basis der IBA-Erfahrungen das Programm 'Soziale Stadt' entwickelt. Neue Bau- und Wohnformen auf alten Industriebrachen wurden seit der IBA ebenso zu einem wichtigen Bestandteil Flächen schonenden Stadtum- und -neubaus wie das Bestreben, Stadtquartiere auf eine hohe Funktionsvielfalt hin zu entwickeln. Das von der IBA neu entwickelte Thema 'Wasser in der Stadt' findet sich gegenwärtig in lokalen Projekten in Duisburg (Rheinpark), Mülheim (Ruhrbania) und Dortmund (Phoenix-See) wieder

Die räumliche Ausbreitung der Deindustrialisierung vollzog sich anfangs – d.h. zeitlich in den 1960er und 1970er Jahren und räumlich weitgehend in der Ruhr- und Hellwegzone – eher punktuell; die brach fallenden Standorte wiesen eine beschränkte Ausdehnung auf, eine Nachnutzung war schnell gefunden. Erst ab etwa 1980 nahm der Strukturverfall zonale Züge an und betraf dann vor allem die Emscherzone.

Die ersten Phasen der Strukturentwicklung, die von außen gesteuert wurden und z.T. mit umfangreichen Finanzmitteln ausgestattet waren, zielten auf die Beseitigung alter Nutzungsstrukturen sowie die funktionale Neuordnung und den Abbau von Defiziten und betrafen vor allem die Hellwegzone. Die seit etwa 1980 bis in die Gegenwart ablaufenden Phasen der Strukturentwicklung setzen vor dem Hintergrund eingeschränkter öffentlicher Mittel auf die kleinteilige Strukturerhaltung/-verbesserung, wobei soziale Gesichtspunkte immer stärker in den Vordergrund rücken. Der räumliche Schwerpunkt liegt in der Emscherzone.

Vor dem Hintergrund dieser mindestens zweigeteilten Prozesse präsentiert sich die gegenwärtige räumlich-funktionale Struktur des Ruhrgebiets in einer postindustriellen Fragmentierung (Abb. 5).

Der südliche Rand, der kaum und nur mit wenigen Nachwirkungen industrialisiert war, erhielt bereits in den 1930er Jahren seine nutzungsstrukturelle Weichenstellung in Richtung bevorzugter Wohn- und Erholungsgebiete. In Fortführung handelt es sich heute

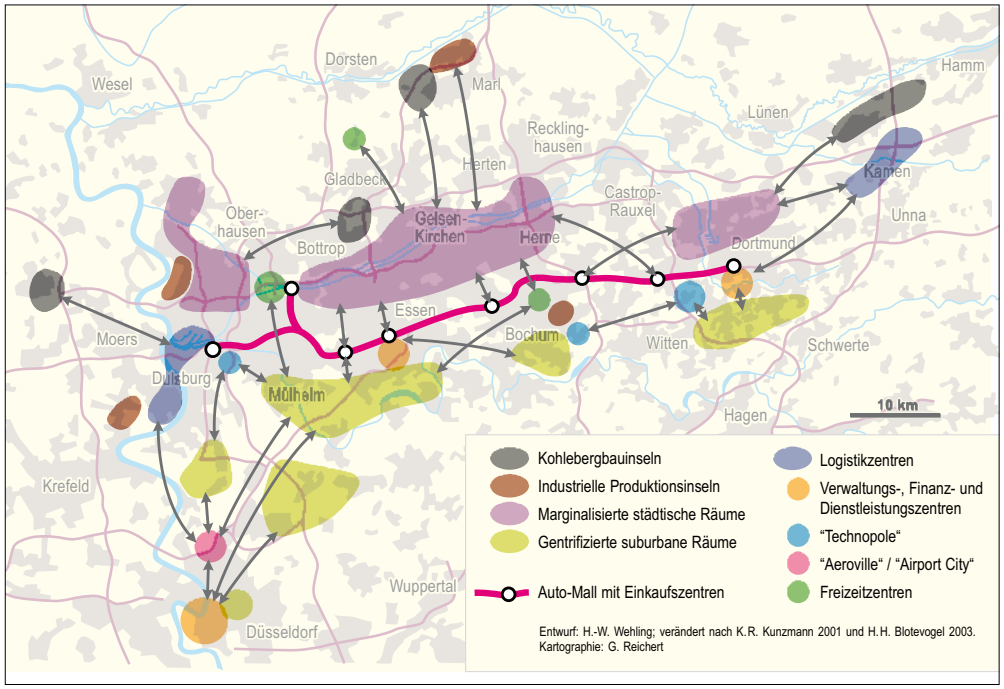

Abb. 5: Das fragmentierte Ruhrgebiet
(Quelle: Regionalverband Ruhr/Wehling 2010, verändert)

um gute bis ausgezeichnete Wohnlagen gehobener Bevölkerungsgruppen. Demgegenüber trat der nördliche Teil, an den sich noch aktive montanindustrielle Bergbau- und industrielle Produktionsinseln anlagern, erst seit 1980 in den Prozess des strukturellen Zerfalls. Ein hohes Brachflächenaufkommen, zahlreiche infrastrukturelle und soziale Defizite sowie deutlich schmalere öffentliche Budgets behinderten den Strukturwandel. Gegenwärtig sind diese Teile funktional, städtebaulich, ökonomisch und sozial von der regionalen Entwicklung abgekoppelt, marginalisiert.

Zwischen diesen beiden Randzonen liegt entlang von A 40, und entlang von A3/A52 in den Raum Düsseldorf ausgreifend, die Zone höchster Zentralität. Die Kerne der Hellwegstädte haben sich seit den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg und begünstigt durch Entwicklungsschübe in den 1930er und 1960/70er Jahren zu differenzierten Verwaltungs-, Finanz- und Dienstleistungszentren entwickelt. Sie bilden mit neuen, häufig zwischenstädtischen Zentren von (über)regionaler Bedeutung in den Bereichen Freizeit, Logistik, Einkaufen oder Technik ein Ensemble von Funktionsstandorten, die das Rückgrat einer zukünftigen Metropole Ruhr bilden, deren Polyzentralität wiederum eingebettet ist in ausgedehnte gestaltete und nicht gestaltete Freiräume.

Literatur

Blotevogel, Hans Heinrich (2003): Das Ruhrgebiet – Vom Montanrevier zur postindustriellen Urbanität? In: Heineberg, Heinz/Temlitz, Klaus: Strukturwandel und Perspektiven der Emscher-Lippe-Region im Ruhrgebiet. Siedlung und Landschaft in Westfalen 32, S. 5-17, Münster

Boldt, Kai-William/Martina Gelhar: Das Ruhrgebiet. Landschaft, Industrie, Kultur. Darmstadt 2008

Butzin, Bernhard (1993): Strukturkrise und Strukturwandel in 'alten' Industrieregionen. Das Beispiel Ruhrgebiet. In: Geographie heute 113, S. 4-12

Metropole Ruhr, www.ruhrgebiet-regionalkunde.de, 2010

Regionalverband Ruhr, RVR/Wehling, Hans-Werner (2010): Kleiner Atlas Metropole Ruhr. Das Ruhrgebiet im Wandel. Essen

Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, SVR (1970): Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1920-1970. Schriftenreihe, 29, Essen

Sieverts, Thomas (1998): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig

Wehling, Hans-Werner (2009): Entstehung und Wandel der industriellen Kulturlandschaft. In: Prossek, Achim et al.: Atlas der Metropole Ruhr. Vielfalt und Wandel des Ruhrgebiets im Kartenbild. S. 58-71, Köln

Wissen, Markus (2000): Die Peripherie in der Metropole. Zur Regulation sozialräumlicher Polarisation in Nordrhein-Westfalen. Münster

Der Autor:

Prof. Dr. Hans-Werner Wehling

Universität Duisburg-Essen
Fakultät für Geisteswissenschaften
Institut für Geographie

45127 Essen

Claas Beckord

Der Regionalverband Ruhr als Akteur der Regionalentwicklung und -planung in der Metropole Ruhr

1950 Der Krupp-Konzern kauft die letzte verbliebene Grünfläche zwischen Essen und Mülheim an der Ruhr auf.

1960 Die Planungen für eine Ost-Westautobahn entlang der Emscher werden endgültig aufgegeben. Die vorgesehene Trasse ist mittlerweile bebaut.

1970 Aufgrund der schlechten Lebensverhältnisse in den Städten des Ruhrgebietes kommt es zu Massenprotesten der Bevölkerung.

1989 Das Saarland richtet die Internationale Bauausstellung aus und wird damit zur Modellregion für den nachhaltigen Umbau altindustrialisierter Räume. Im Ruhrgebiet konnte kein regionaler Konsens für die Durchführung des Projektes gefunden werden.

2000 Die Zeche Zollverein wird gesprengt um Platz für ein Einkaufszentrum im Essener Norden zu schaffen. Damit verliert die Region eines der letzten Zeugnisse der industriellen Geschichte der Region.

So oder ähnlich könnte sich die Chronik des Ruhrgebietes lesen, hätte nicht der Essener Beigeordnete Robert Schmidt Anfang des letzten Jahrhunderts die Vision entwickelt, aus dem Ruhrgebiet einen einwandfreien, den modernen Lebensbedingungen angepassten Großstadtorganismus zu schaffen (vgl. Schmidt 1912).

1920 wurde mit dem Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) die Institution geschaffen, die helfen sollte diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen. Und Robert Schmidt wurde ihr erster Verbandsdirektor. Der SVR entwickelte sich zum Regionalplaner und Projektentwickler und vor allem zum Spezialisten für Lösungen von Ballungsraumproblemen.

1975 übernahmen die Bezirksregierungen die Aufgabe der Regionalplanung. Damit verlor der Verband sein wichtigstes gestalterisches Instrument. Mit dem am 1. Oktober 1979 in Kraft getretenen 'Gesetz über den Kommunalverband Ruhrgebiet' (KVR) wurde der einstige Vordenker quasi in einen kommunalen Dienstleistungsbetrieb mit wenigen eigenen Kernkompetenzen verwandelt.

Nach hitzigen Debatten über Rolle und Aufgaben des KVR, die bis zu dem Versuch seiner Auflösung führten, wurde unter der Regie der CDU/FDP-Landesregierung aus dem KVR im Jahr 2004 der Regionalverband Ruhr (RVR). Mit erweiterten Kompetenzen und Aufgaben und ab dem 21.10.2009 wieder in der Rolle als Träger der Regionalplanung, will dieser die regionale Entwicklung des Ruhrgebietes maßgeblich mitgestalten und die Lebensqualität in der Metropole Ruhr nachhaltig verbessern.