

Hallo ...

Jan Polívka

TU Dortmund, Fakultät Raumplanung

Städtebau, Stadtgestaltung & Bauleitplanung

Thomas Wucherpfennig

labor b designüro

Kartenstücke zur räumlichen Struktur des Ruhrgebiets

Schichten einer Region

Keine klassische Metropole

Kerne, Adern und Ränder

Polyzentrische Aktionsräume

Soziales und ethnisches Mosaik

Landschaftsmaschine

Laboratorium des Strukturwandels

Handlungsräume und Raumbilder

Zukunftswege und Potenziale

Christa Reicher, Klaus R. Kunzmann, Jan Polívka,
Frank Roost, Yasemin Utku, Michael Wegener (Hg.)

jovis

S. 7		Grußwort von Harry K. Voigtsberger			
S. 9		Grußwort von Dr. Jochen Stemplewski			
S. 11		Vorwort von Prof. Christa Reicher			
S. 13		Einleitung			
S. 16	1.0	Keine klassische Metropole			
		Einführung in die Lage und Dimension des Ruhrgebiets (Mona El Khafif, Frank Roost)			
S. 18	1.1	Metropolräume im Vergleich			
S. 19	1.2	Grenzen und Regionen			
S. 20	1.3	Historische Entwicklung der Siedlungsfläche			
S. 21	1.4	Topografie			
S. 22	1.5	Gewässer			
S. 23	1.6	Grünflächen			
S. 24	1.7	Wege und Netze			
S. 30	1.8	Bebauungsformen			
S. 36	1.9	Rahmendaten im Vergleich der Metropolen			
S. 38	2.0	Kerne, Adern und Ränder			
		Siedlungs- und Bebauungsstruktur des Ruhrgebiets (Jan Polívka, Frank Roost)			
S. 40	2.1	Das Siedlungsgefüge			
S. 50	2.2	Der Innere Rand			
S. 56	2.3	Zäsuren			
S. 60	2.4	Bebauungstypen			
S. 68	2.5	Kerne und Adern			
S. 76	2.6	Teilräume und Vernetzungen			
S. 80	3.0	Polyzentrische Aktionsräume			
		Mobilität im Ruhrgebiet (Michael Wegener)			
S. 82	3.1	Mobilität			
S. 83	3.2	Erreichbarkeit des Ruhrgebiets			
S. 92	3.3	Erreichbarkeit im Ruhrgebiet			
S. 96	3.4	Vernetzungen			
S. 102	3.5	Umweltauswirkungen des Verkehrs			
S. 104	3.6	Näher dran: nachhaltige Mobilität durch Polyzentralität			
S. 108	4.0	Soziales und ethnisches Mosaik			
		Sozialräumliche Strukturen und Dynamiken des Ruhrgebiets (Heike Hanhörster)			
S. 110	4.1	Die Welt in der Region			
S. 112	4.2	Kleinräumige Segregation (Heike Hanhörster und Tobias Terpoorten)			
S. 114	4.3	Demografische Dynamik			
S. 116	4.4	Bildungschancen der Region (Heike Hanhörster und Tobias Terpoorten)			
S. 118	4.5	Entwicklungslinien der Migrantenökonomie (Heike Hanhörster und Ivonne Fischer-Krapohl)			
S. 122	4.6	Soziale Heterogenität und Migrantenmilieus			
S. 126	4.7	Wohneigentumsbildung von Migranten			
S. 128	4.8	Religiöse Pluralisierung im Ruhrgebiet (Heike Hanhörster und Markus Hero)			
S. 130	4.9	Mosaikstrukturen im Ruhrgebiet			
S. 132	5.0	Landschaftsmaschine			
		Landschaftsproduzierende Kräfte im Ruhrgebiet (Sigrun Langner)			
S. 134	5.1	Landschaftsgenese			
S. 140	5.2	Landschaftszonen			
S. 146	5.3	Geländemaschine			
S. 150	5.4	Wassermaschine			
S. 156	5.5	Ruhrgebietsländer			
S. 158	6.0	Laboratorium des Strukturwandels			
		Das „alte“ Industrieviertel und neue regionale Kompetenzen im Ruhrgebiet (Ludger Basten, Yasemin Utku)			
S. 160	6.1	Industrieviertel war gestern			
S. 162	6.2	Das „alte“ Industrieviertel			
S. 164	6.3	Sektoraler Wandel			
S. 168	6.4	Modernisierung und Ausbesserung			
S. 170	6.5	Neue Kompetenzen			
S. 180	6.6	Flexible Regionalisierungen			
S. 182	7.0	Handlungsräume und Raumbilder			
		Räumliche Muster von Regionalisierungen im Ruhrgebiet (Angelika Münter, Achim Prosek)			
S. 184	7.1	Vorindustrielle Situation: Ursprung heutiger Strukturen			
S. 186	7.2	Regionalplanungsräume seit 1920			
S. 188	7.3	Regionale Akteure und Handlungsräume			
S. 196	7.4	Raumvorstellungen			
S. 206	7.5	Region wird gemacht			
S. 208		Was wäre wenn ...?			
S. 210		Die A40 als Stadtboulevard			
S. 212		Die Ruhr-Universität als Stadtquartier			
S. 214		Zwischenräume als Seenlandschaft			
S. 216	8.0	Zukunftswegen und besondere Potenziale der Raumentwicklung: die Ruhrbanität			
		(Christa Reicher, Klaus R. Kunzmann, Jan Polívka, Frank Roost, Yasemin Utku, Michael Wegener)			
S. 218	8.1	Wege in die räumliche Zukunft des Ruhrgebiets			
S. 220	8.2	Das Ruhrgebiet als attraktive Stadtlandschaft			
S. 222	8.3	Das Ruhrgebiet als energieeffiziente Region			
S. 224	8.4	Das Ruhrgebiet als Wissensregion			
S. 226	8.5	Das Ruhrgebiet als kreatives Laboratorium des Strukturwandels			
S. 228	8.6	Prinzipien der Raumentwicklung im Ruhrgebiet			
S. 230	8.7	Auf dem Weg zur „Ruhrbanität“ – Die Urbanität des Ruhrgebiets			
S. 234		Anhang			
S. 236		Quellen			
S. 242		Literatur			
S. 244		Autoren			
S. 246		Impressum			

Das Ruhrgebiet ist in vielerlei Hinsicht eine besondere Region. Im Gegensatz zu Metropolen wie London, Paris, Moskau, Madrid oder Istanbul und Megastädten wie Mumbai, Kairo, São Paulo, Tokio oder Shanghai ist es eine polyzentrische Stadtregion ohne dominanten Kern.

Damit unterscheidet es sich auch von anderen polyzentrischen Stadtregionen, wie der Randstad, der Region RheinMain oder dem Veneto, die jeweils sehr von ihrer größten Stadt geprägt sind. Die Entwicklung des Ruhrgebiets von einem der größten Ballungsräume der Schwerindustrie in Europa zu einer modernen Technologie- und Dienstleistungsregion ist beeindruckend. Doch es ist mehr als nur eine Ansammlung von kleinen, mittleren und großen Industriestädten, die sich seit einem halben Jahrhundert darum bemühen, die Folgen des Niedergangs des Kohlebergbaus und den strukturellen Wandel der Wirtschaft zu bewältigen. Das Ruhrgebiet ist eine Stadtlandschaft, die geprägt ist von den Interessen der großen Unternehmen der Montanindustrie, die hier tätig waren und tätig sind, und deren Standortbedürfnisse das Bild der Region geprägt haben. Die baulich-räumliche Struktur der Region ist voller Brüche und Widersprüche. Neben Bergwerken, Kokereien, Stahlwerken und Orten der industriellen Produktion finden sich Arbeitersiedlungen, von denen viele inzwischen denkmalgeschützt sind, aber auch gemischte Stadtviertel und Quartiere, in denen Migranten eine neue Heimat gefunden haben. Dazwischen darben manche Stadtteilzentren und boomen glitzernde Einkaufswelten. Kreativquartiere auf Industriebrachen und moderne Technologieparks im Umfeld der Hochschulen sind die neuen Hoffnungsträger der Region. Begleitet von Abstandsgrün durchschneiden und gliedern völlig überlastete, aber auch wenig genutzte Verkehrsstrassen die gesamte Stadtlandschaft.

Die Erkenntnis, dass große Städte und kleine Kommunen funktional eng miteinander verflochten sind und sich der Alltag der Bewohner in regionalisierten Lebenswelten vollzieht, setzt sich immer mehr durch. Gerade in Europa gelten polyzentrische Regionen daher als ein viel versprechendes Modell für gegenwärtige und künftige Urbanisierungsprozesse. Was empirisch und theoretisch überzeugen mag, wirft jedoch einige praktische Fragen auf: Lässt sich eine solche großräumige Stadtlandschaft, die in verschiedenen Teilräumen schrumpft oder wächst, räumlich überhaupt gestalten? Wenn ja, nach welchen Prinzipien und mit welchen Mitteln können Städtebau und Stadtentwicklung im regionalen Maßstab stattfinden? Kann dies auch ohne eine starke ordnende regionale Hand erfolgen? Können 53 unabhängige Stadtverwaltungen, trotz unterschiedlicher lokaler Interessen, den regionalen Modernisierungsprozess so in Bahnen lenken, dass die sehr unterschiedlichen Bedürfnisse von Unternehmen und von fünf Millionen Bürgern befriedigt werden, dass aber gleichzeitig eine Stadtlandschaft entsteht, die mehr ist als ein Archipel von funktionalen Stadtquartieren? Das Ruhrgebiet ist für die Auseinandersetzung mit derartigen Fragen besonders prädestiniert.

Die Suche nach einer tragfähigen räumlichen und städtebaulichen Vision für die gesamte Region hat hier Tradition. Der von Robert Schmidt im Jahr 1912 für den rechtsrheinischen Teil des Regierungsbezirks Düsseldorf konzipierte Generalsiedlungsplan war ein erster Versuch, Ordnung in die von der Montanindustrie in Anspruch genommen Flächen zwischen Essen und Duisburg zu bringen (Schmidt 1912, Reprint 2009). Sein Konzept wurde vom 1920 gegründeten Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) aufgegriffen und weiterentwickelt, einem Zweckverband, der insbesondere mit der Sicherung von Grünzügen im gesamten Ruhrgebiet beauftragt wurde. Nach dem 2. Weltkrieg nahm der SVR seine ordnende Tätigkeit wieder auf (SVR 1960).

Doch mit dem Verlust der Legitimation für die regionale Entwicklung konnte der SVR diese Aufgabe nicht angemessen fortsetzen. Die Gebietsentwicklungsplanung der Regierungsbezirke teilte die Region in drei Planungsgebiete und verfolgte andere Prinzipien der Raumentwicklung. Immer wieder gab es in den zurückliegenden Jahrzehnten Bemühungen, aus den Städten im Ruhrgebiet eine Ruhrstadt zu machen. Doch alle diese Ansätze scheiterten, denn die politische Landschaft zeigte, im Verbund mit den wirtschaftlichen Kräften im Ruhrgebiet, lange Zeit nur wenig Interesse, ihre an Tageserfordernissen ausgerichteten Stadt- und Unternehmenspolitiken im Hinblick auf die Verbesserung der gestalterischen Qualitäten der Stadtlandschaft zu profilieren. Andere Versuche, räumliche Visionen für das Ruhrgebiet im Kontext der Rhein-Ruhr-Region zu entwerfen, fanden kein Echo in der Region, weder das „Konzept Ruhr City“ der holländischen Planer MVRDV (MVRDV 2002), noch das von metropol Ruhr initiierte und finanzierte „Konzept Ruhr“ (Wirtschaftsförderung metropol Ruhr, 2008), oder das von Speer Consult im Jahre 2010 erstellte Vorgutachten für einen Masterplan, das das Land NRW in Auftrag gegeben hatte (AS&P, 2010).

Die Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park (1989 bis 1999) hatte zwar deutliche Zeichen gesetzt, neue Ansprüche in die Region getragen und diese auch exemplarisch realisiert. Im Jahr der Europäischen Kulturhauptstadt RUHR.2010 wurde daran angeknüpft, doch bislang mit wenig sichtbarem Erfolg. Die anspruchsvolle „Charta RUHR“, im Kulturhauptstadt-Jahr initiiert durch die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, konnte auch keine konkrete räumliche Vision für das Ruhrgebiet anbieten. Am Ende waren es wieder nur einzelne kreative Quartiere im Archipel des Ruhrgebiets, denen etwas Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Jetzt, wo das Ruhrgebiet als Ganzes erklärtermaßen „Metropole“ werden soll und werden will, wo die Kooperation der einzelnen Ruhrgebietsstädte eine neue Qualität erreicht hat, wo aber auch ganz neue Herausforderungen für die Gestaltung von urbanen Lebensräumen sichtbar geworden sind, stellt sich diese Frage von neuem: Kann es eine einheitliche räumliche und städtebauliche Vision für die polyzentrische Industrielandschaft geben? Mit welcher räumlichen und städtebaulichen Vision geht das Ruhrgebiet ins 21. Jahrhundert?

Visionen setzen voraus, dass das Ruhrgebiet und seine spezifischen Eigenarten und Gesetze verstanden werden. Diese Eigenarten zu zeigen ist Anliegen dieser Publikation. Sie will siedlungsgeografische, ökonomische, ökologische, soziale, städtebauliche und baukulturelle Schichten des Ruhrgebiets in ausgewählten „Kartenstücken“ sichtbar machen. Diese Kartenstücke reflektieren Prozesse, die die heutige Stadtlandschaft in den Grenzen des Regionalverbands Ruhr (RVR) geprägt haben. Sie machen Themen sichtbar und für eine interessierte Öffentlichkeit lesbar, die die Region besonders beschäftigen, wie demografische Veränderungen, regionale Kooperationen, Perspektiven und Entwicklungspfade. Diese Kartenstücke sind im inhaltlichen Austausch mit Planern und Kennern der Region entstanden. Sie eröffnen einen neuen Zugang zur Region, benennen die Herausforderungen und Chancen und zeigen zugleich auch Ansätze für die Weiterentwicklung der strukturellen und baulich-räumlichen Entwicklung.

Sieben Schichten des Ruhrgebiets werden behandelt und durch Kartenstücke visualisiert und illustriert:

1.0 Keine klassische Metropole

Die Dimensionen der 4000 qkm großen Stadtlandschaft zwischen Ruhr und Lippe, zwischen Hamm im Osten und Kamp-Lintfort im Westen machen die Herausforderungen sichtbar, die diese Region zu bewältigen hat, wenn sie die von der Montanindustrie verursachten Narben verdecken oder auch nur überbrücken will. Kartenstücke aus anderen großen Städten und Metropolen in der Welt zeigen die Andersartigkeit des Ruhrgebiets; sie zeigen, dass das Ruhrgebiet zwar ähnliche Dimensionen wie andere Metropolen hat, dass aber ihre im Vergleich kleinräumige polyzentrische Struktur andere ordnende und entwickelnde Strategien erfordert.

2.0 Kerne, Adern und Ränder

Die Siedlungs- und Bebauungsstruktur des Ruhrgebiets ist das Ergebnis von historischen Prozessen, die im Verlauf von über 100 Jahren aus einem ehemals landwirtschaftlich geprägten Raum eine Industrielandschaft geschaffen haben. Ein dichtes Netz von Straßen verbindet Hunderte von kleinen und größeren Ortskernen, die jeweils ihre eigene Identität haben. Was das Ruhrgebiet von anderen Stadtlandschaften in Deutschland unterscheidet, sind seine vielen internen Stadtränder, die die Siedlungsflächen von Flächen abgrenzen, die andere sehr heterogene Funktionen haben; sei es weil sie industriell oder für Lagerhaltung und Logistik genutzt sind, weil Trassen der Energieversorgung eine Bebauung unmöglich machen, weil sie als Abstandsflächen zu regionalen Verkehrskorridoren dienen, aber auch weil sie an die regionalen Grünzüge angrenzen, die seit über 80 Jahren Anliegen der Planer waren und sind.

3.0 Polyzentrische Aktionsräume

Leistungsfähige Verkehrssysteme sind eine Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Regionen und für die Lebensqualität ihrer Bewohner. Die Kartenstücke zeigen die zentrale Lage und gute Erreichbarkeit des Ruhrgebiets in Europa und Deutschland sowie die Erreichbarkeit wichtiger Ziele der täglichen Mobilität innerhalb des Ruhrgebiets als Ganzem und an einem Beispiel im Nahbereich. Die unterschiedlichen Dimensionen des gut ausgebauten Verkehrssystems des Ruhrgebiets und der wachsenden Mobilität in der Region werden dargestellt, aber auch deren negative Auswirkungen in Form von Treibhausgasemissionen, Verkehrslärm und Luftverschmutzung. Die Kartenstücke zeigen aber auch das Potenzial der polyzentrischen Stadtlandschaft für eine Region der kurzen Wege und geben Hinweise darauf, wie langfristig nachhaltige Mobilität durch integrierte Planung von Siedlungsstruktur und Verkehr erreicht werden kann.

4.0 Soziales und ethnische Mosaik

Die ethnische Vielfalt hat Tradition im Ruhrgebiet. Schon die Montanindustrie hatte immer Bedarf an Arbeitskräften, die sie oft nur aus dem Ausland anwerben konnte. Die Region hatte immer einen hohen Anteil an Migranten. Auch der im Vergleich zu anderen deutschen Stadtregionen vergleichsweise niedrige Bildungsgrad der regionalen Bevölkerung ist ein Erbe der langen Dominanz der Großindustrie. Doch der Strukturwandel in der Region blieb nicht ohne Folgen für die Bevölkerungsdynamik und die wirtschaftliche Entwicklung. Überalterung ist auch im Ruhrgebiet eine Herausforderung, ebenso wie die zunehmende kleinräumige Segregation. Das Entstehen einer eigenständigen ethnischen Ökonomie an den Wohnstandorten von Migranten ist eine neue Chance für die wirtschaftliche Entwicklung des Ruhrgebiets. Die Karten zeigen dies, aber auch die religiöse Pluralisierung und die soziale Heterogenität unterschiedlicher Milieus in der Region.

5.0 Landschaftsmaschine

Durch das Zusammenwirken naturräumlicher Bedingungen und menschlichen Wirtschaftens im Ruhrgebiet entstand über die Jahrhunderte eine sehr komplexe „Landschaftsmaschine“, die das Ruhrgebiet formte und noch immer formt. Hierin strömen Stoff- und Energiekreisläufe und entstehen neuartige Landschaften. Es eröffnet sich ein neuer Blick auf die Zusammenhänge zwischen natürlichen Bedingungen und menschlichem Wirtschaften in der Region. Die Kartenstücke zeigen die Wechselwirkungen zwischen den Eingriffen in die topografischen Verhältnisse des Ruhrgebiets und dessen Auswirkungen auf das Wassersystem. Sie zeigen die Wasser- und Abwasser-, „Maschinen“, die die Siedlungsentwicklung der Region immer sehr beeinflusst haben. Sie illustrieren schließlich auch die neuen Tal- und Berglandschaften, die sich in dieser von der Industrie so stark ausgebeuteten Landschaft herausgebildet haben.

6.0 Laboratorium des Strukturwandels

Wie in nur wenigen anderen Regionen in Deutschland sind im Ruhrgebiet die Folgen des strukturellen Wandels für die Raum- und Siedlungsstruktur besonders sichtbar. Es ist der Wandel von einer fast monostrukturell wirkenden Montanindustrie zu einer Wirtschaft, die zwar noch immer von dem Erbe dieser Industrie geprägt ist, die sich aber inzwischen zu einer sehr diversifizierten Struktur von Gewerbe, Wirtschaft, Handel und Dienstleistungen gewandelt hat. Die neue wirtschaftliche Struktur des Ruhrgebiets besteht aus einer Vielzahl von Klein- und Mittelbetrieben, die sich aus der jahrzehntelangen Abhängigkeit von der Montanindustrie gelöst und neue zukunftsorientierte Felder wirtschaftlicher Tätigkeit gefunden haben. Die Kartenstücke zeigen den sektoralen Wandel, die Modernisierungsprozesse und die neuen zukunftsorientierten Kompetenzen des Ruhrgebiets.

7.0 Handlungsräume und Raumbilder

Es war immer schwierig, die Stadtlandschaft als eine einheitliche Handlungsregion zu sehen. Zu unterschiedlich waren die Interessen der großen, mittleren und kleinen Städte im Ruhrgebiet. Die gesamte Region ist ein Mosaik von sehr unterschiedlichen Handlungsräumen, die ihre jeweiligen Funktionen erfüllen und ihre eigenen Interessen vertreten, ohne dass sie von einer überdachenden regionalen Institution in ihrem Tun und Wirken geleitet werden. Die inneren Raumbilder der Region unterscheiden sich mit den jeweiligen Perspektiven, die äußeren Raumbilder sind oft von Vorurteilen geprägt, deren Bilder in der industriellen Geschichte der Region ihre Wurzeln haben.

„Was wäre wenn ...?“

Diese Frage wird in einem Intermezzo gestellt. Es folgen mögliche Antworten in Form von bildhaften Illustrationen für ausgewählte Orte: der zu einem Boulevard verwandelte Ruhrschnellweg (A40); das mit Aufenthaltsqualität ausgestattete Umfeld der Ruhr-Universität Bochum; die von Wasser geprägte Landschaft im Emscherraum, wenn die Pumpwerke nicht mehr dafür sorgen würden, dass Bergsenkungsgebiete künstlich trocken gehalten werden.

8.0 Ruhrbanität

Auf der Grundlage der sieben Schichten und der dort sichtbaren Herausforderungen werden in einem abschließenden Kapitel Explorationen in die Zukunft der Region vorgestellt. Basierend auf der spezifischen räumlichen Eigenart der Polyzentralität des Ruhrgebiets, der „Ruhrbanität“, werden mögliche Wege in die Zukunft aufgezeigt: das Ruhrgebiet als attraktive Stadtlandschaft, als energieeffiziente Region, als Wissensregion und als kreatives Laboratorium des Strukturwandels. Diesen Visionen liegen jeweils Prinzipien zugrunde, die die räumliche Entwicklung der Region leiten sollten. Sie geben Hinweise, wie die heterogene polyzentrische Stadtlandschaft gestaltet werden kann, welche Ziele und Prinzipien raumbezogene Planungs- und Entscheidungsprozesse verfolgen sollten und wie diese Ziele in der täglichen Praxis auch umgesetzt werden können. Das Kartenstück am Ende des Bandes soll die Diskussion über die Zukunft der Stadtlandschaft Ruhr anregen und fördern.

Kernbereich	Ruhr	London	Istanbul	Barcelona	Berlin	Los Angeles
Einwohner	2.832.688	2.143.600	6.411.227	1.621.537	1.296.381	3.831.868
Fläche in km²	1.193,51	196,53	426,73	102,2	126,51	1.290,6
Einwohner/Fläche	2.373	10.907	15.024	15.866	10.247	2.620

Region	Ruhr	London	Istanbul	Barcelona *1	Berlin	Los Angeles *2
Einwohner	5.172.475	7.753.600	12.915.158	3.218.071	3.446.573	12.874.797
BIP (Mrd. €)	143,69	340,88	52,32	57,24	90,13	527,34
Ausländer	550.640	2.342.639	54.644 (2000)	517.258	473.209	3.226.376
Jugendliche (unter 18)	848.864	1.618.582 (2001)	3.263.828 (2000)	547.072	495.088	3.256.354
Arbeitslosigkeit in %	10,9	9,0	9,9	16,9	14,1	12,1
Museen	179	72	46	52	157	295
Hotels	674	956	341	697	721	697
Jährliche Besucher	3.031.068	14.211.000	6.453.582	6.476.033	8.263.171	25.700.000

Region



Der Vergleich ausgewählter Rahmendaten verdeutlicht noch einmal die Position des Ruhrgebiets im internationalen Kontext. Da die administrativen Grenzen der Städte stark

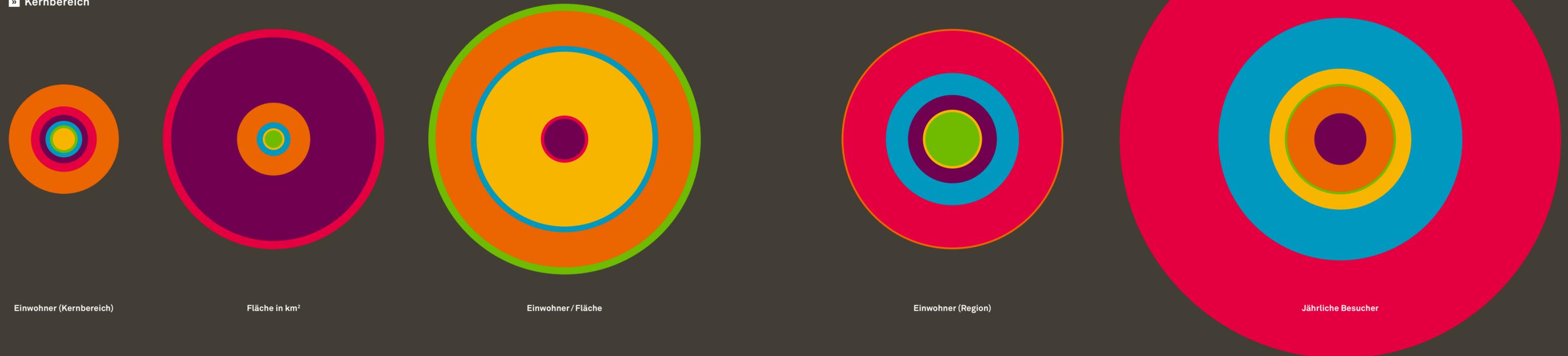
variieren, wurden als Bezugsraum jeweils der dicht bebaute innere Bereich der Städte („Kernbereich“) oder die Städte plus ihrem engeren Verflechtungsraum („Region“) gewählt.

Erhebung der Daten je nach Verfügbarkeit zwischen 2006 und 2011 (wenn nicht anders bezeichnet)

*1 Außer den Angaben für Einwohner, Ausländer, Jugendliche und Arbeitslosigkeit beziehen sich die Zahlen auf die Stadt Barcelona.

*2 Die Zahl der Hotels bezieht sich auf Los Angeles, Orange County Beach und Anaheim, die Zahl der jährlichen Besucher bezieht sich nur auf die Stadt Los Angeles.

Kernbereich



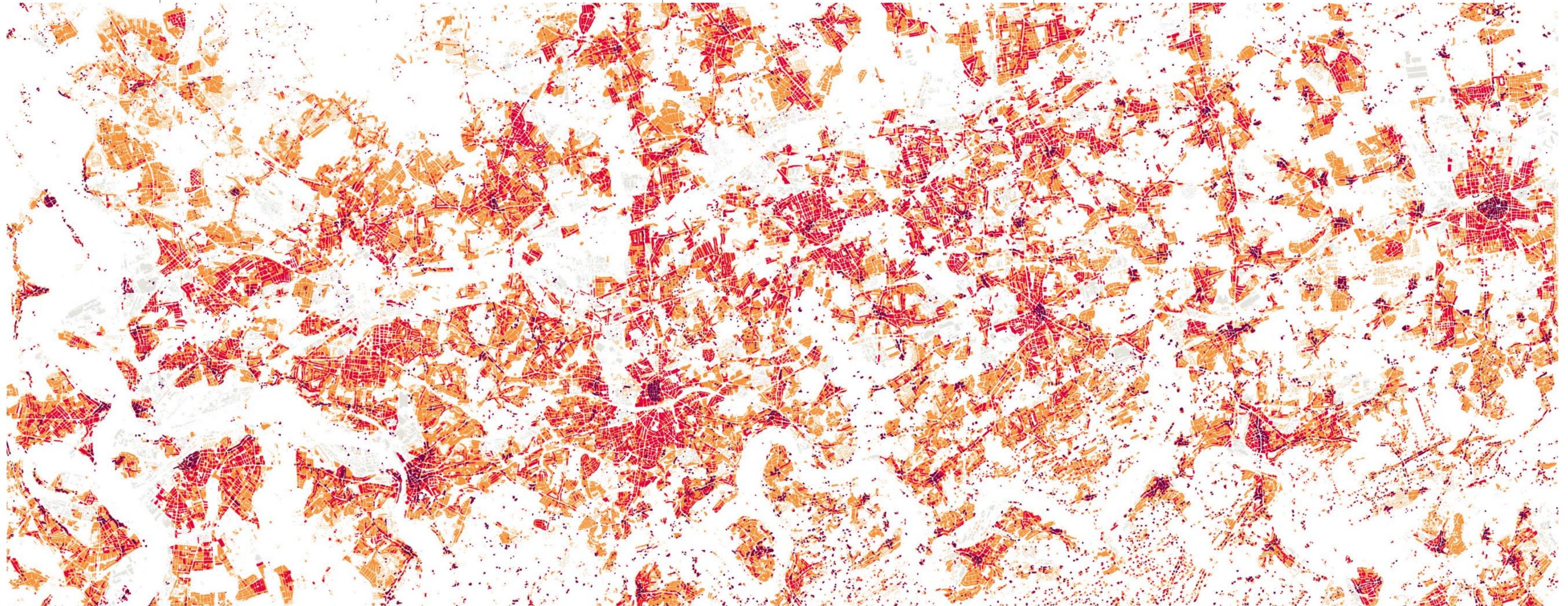
Duisburg

Mülheim a. d. Ruhr

Essen

Bochum

Dortmund



5 Entwicklung der Siedlungsfläche des Ruhrgebiets von 1840 bis heute

ca. 10 km

Herausbildung einer netzartigen Siedlungsstruktur

Die Entwicklung des Ruhrgebiets vollzog sich vor allem im 19. Jahrhundert rasant, als die bis dahin agrarisch-kleinstädtisch geprägte Gegend zu einem der bevölkerungsreichsten Ballungsräume Europas wurde. Das Wachstum setzte zunächst im Süden ein, wo die Kohleflöze weniger tief lagen und leichter abzubauen waren. Dank der Weiterentwicklung im Bergbau profitierten dann auch die seit dem Mittelalter bestehenden Kleinstädte entlang der traditionellen Handelsstraße

Hellweg. Sie wurden – wie Duisburg, Essen, Bochum oder Dortmund – zuerst nachverdichtet, wuchsen bald aber über ihre alten Grenzen hinaus. Obwohl diese ältesten Siedlungsbereiche im 20. Jahrhundert durch Krieg und Wiederaufbau stark überformt wurden, heben sie sich im Straßennetz auch heute noch dank der am Verlauf der alten Stadtmauern errichteten Ringstraßen sowie der darauf zulaufenden radialen Verbindungsstraßen hervor.

Im Zuge der weiteren Nordwanderung des Bergbaus entstanden gegen Ende des

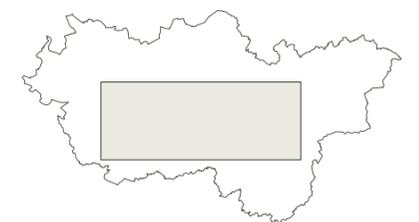
19. Jahrhunderts auch in dem sumpfigen und zuvor nur spärlich besiedelten Gebiet nahe der Emscher neue Zechen und Industrieanlagen – in noch kürzerer Zeit und noch größeren Dimensionen. Bauerndörfer wie Bottrop, Gelsenkirchen oder Herne sind in dieser Phase binnen weniger Jahrzehnte zu Städten mit über 50.000 Einwohnern geworden.

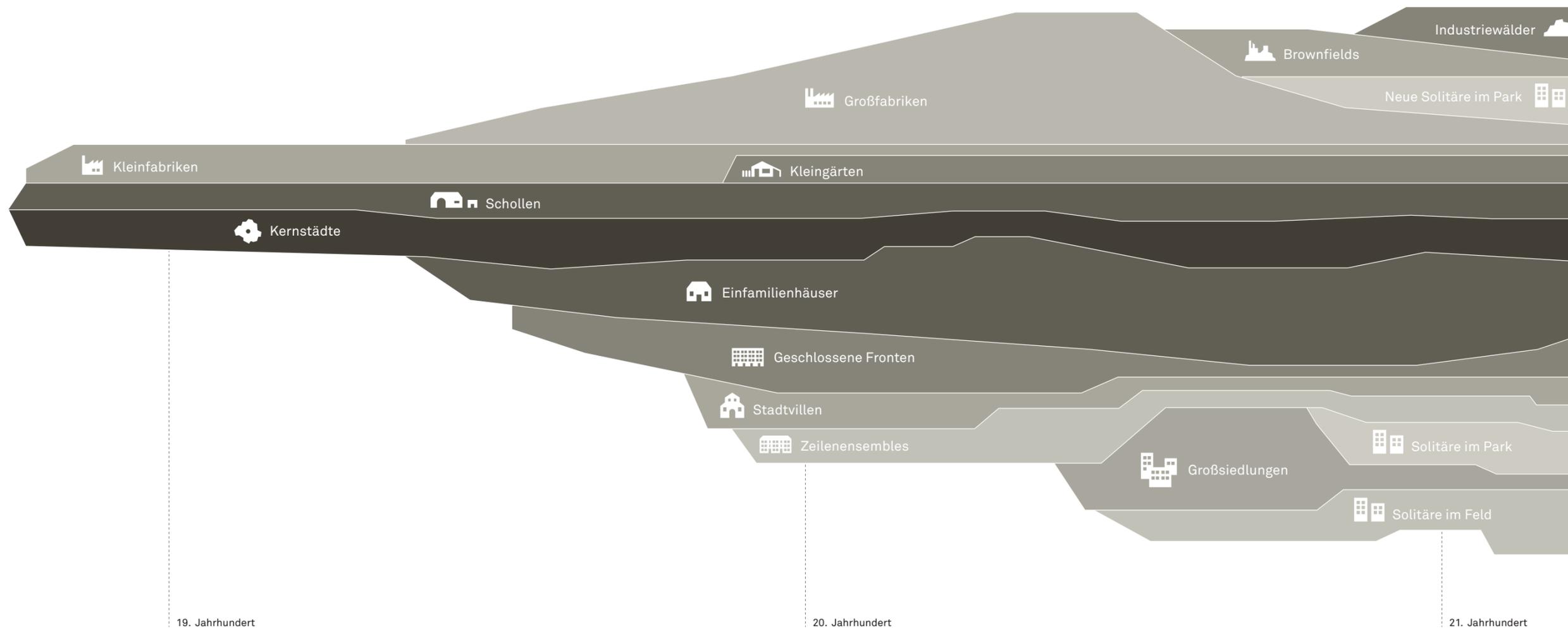
Zwischen den aus Dörfern oder Kleinstädten erwachsenen neuen größeren Orten entstand zur selben Zeit eine Vielzahl kleinerer Zechen- und Industriearbeitersiedlungen. Da die Großanlagen der Montanbranche

dispers über die Fläche verteilt wurden, entwickelten sie sich zu eigenständigen Kristallisationspunkten der weitläufig verteilten Urbanisierung. Im Zuge der Verdichtung der Bereiche zwischen diesen Anlagen wurden außerdem kleinere Betriebe sowie Wohn- und Geschäftshäuser von privaten Einzelinvestoren entlang der traditionellen Wege errichtet. Dadurch entwickelten sich die kleinen Landstraßen und Feldwege zwischen den alten Hellwegstädten und umliegenden Dörfern und Gehöften zu immer wichtigeren Erschließungsachsen und häufig sogar zu

durchgehend bebauten Verbindungen. Die so entstandene eng verwobene Formation aus vielen mittelgroßen Stadtkernen, zahllosen kleinen Siedlungseinheiten und traditionsreichen, unterschiedlich dicht bebauten Verbindungsadern wurde zum Grundgerüst der Urbanisierung der Region, die bis heute von dieser netzartigen Struktur geprägt ist.

■ 1840
■ 1930
■ 1970
■ 2010



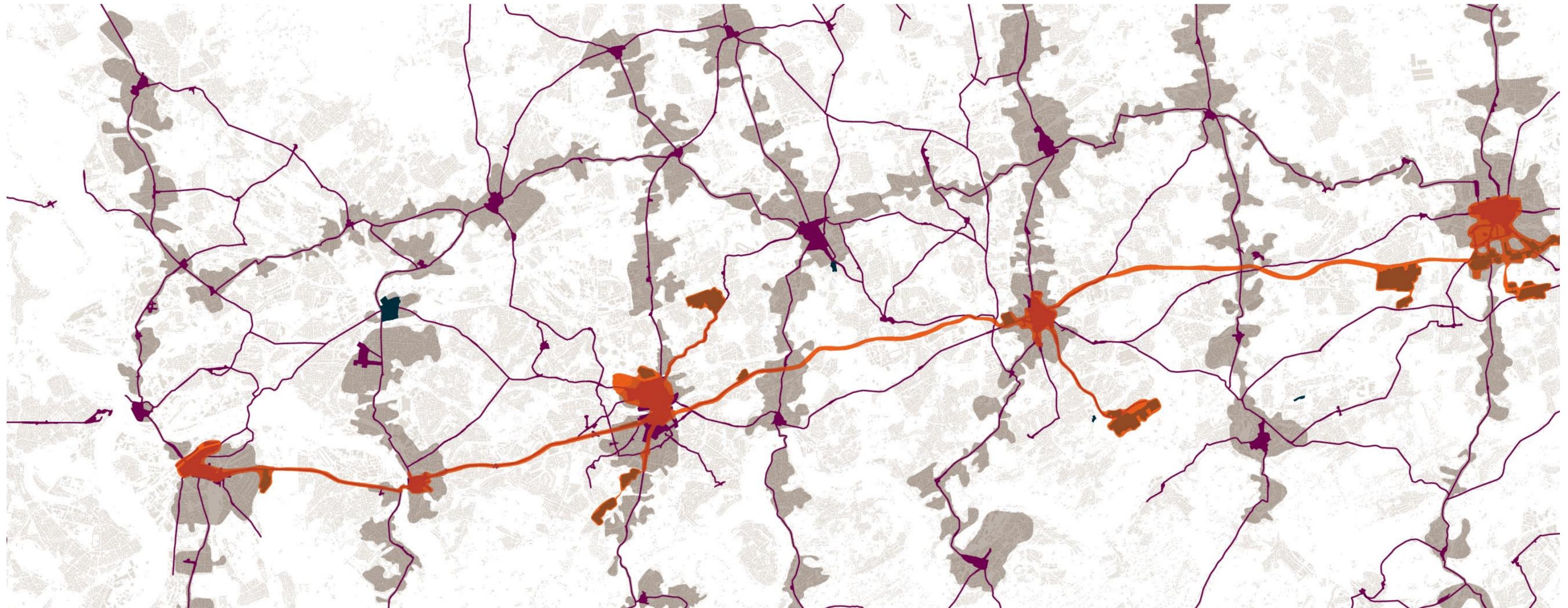


Perioden der Bebauung

Nicht nur die Siedlungsstruktur, auch die Bebauungsstruktur des Ruhrgebiets ist von Vielfalt und Dynamik geprägt. Noch 1830 waren sie beide im Wesentlichen landschaftlich geprägt. In freier Landschaft lagen einzelne Städte und für das südliche Münsterland wie das Ruhrtal typische Gehöfte und Schollen. Die Hochphase der Bautätigkeit folgte dem plötzlichen Aufbau von Kohleförderung und Industrie und der damit verbundenen explosionsartigen Bevölkerungszunahme in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Mit wechselnder Intensität hielt dieses Wachstum bis in die 1960er Jahre an. Seit der Industrialisierung und der damit einhergehenden Verstädterung kamen immer weitere Typen der Bebauung hinzu.

In der Hochphase der räumlichen Expansion des Siedlungsraums im 19. Jahrhundert waren kompakte sowie industrielle Bebauungstypen, in der Spätphase vor allem suburbane Typen besonders verbreitet. Heute kommt es bei einer abnehmenden Bautätigkeit allmählich zum bautypologischen Gleichgewicht. Dabei erweitert sich die Typenvielfalt ständig. Ergänzt wird sie insbesondere durch neue Typen der Siedlungslandschaft: Überwiegend handelt es sich um Bereiche ehemaliger Industrieflächen und deren Umnutzung. Die Nachfolgetypen der Industrielandschaft wie Brachen, Industriegewässer, aber auch neues Wohnen und Arbeiten im Park, tragen mit dazu bei, dass die Region immer grüner wird. In der Zukunft könnten bei fortschreitender Abnahme der Bevölkerung sowie im Falle räumlicher Verlagerungen der Bevölkerung auch ähnlich vielfältige Nachfolgetypen der Siedlungslandschaft wie Nachnutzungen auf ungenutzten Grundstücken in kompakten wie suburbanen Stadtbereichen entstehen.

1 Dynamik der Bebauungsstruktur: Die Skizze zeigt beispielhaft die jeweils prägenden Entwicklungstendenzen der Bebauungsarten im Siedlungsraum des Ruhrgebiets in den letzten zwei Jahrhunderten. Auch wenn in quantitativer Hinsicht die Hochphase der Siedlungsentwicklung vorbei ist, wird die Bandbreite unterschiedlicher Siedlungsarten immer größer. Gleichzeitig wird deren Verhältnis zueinander ausgewogener. Ein Phänomen des aktuellen Strukturwandels sind „Nachfolgetypen“, die keine weitere Zunahme der Siedlungsfläche mit sich bringen und durch die teilweise der Grünanteil in der Region wieder zunimmt.



2 Siedlungsstruktur des Ruhrgebiets mit Hervorhebung ausgewählter Siedlungs- und Verkehrsbänder

ca. 10 km

Das urbane Grundgerüst der Region wird aus einem Netzwerk baulich verdichteter Adern gebildet, die die Zentren der großen Hellwegstädte, die Kerne der kleineren Städte und die vielen Quartierszentren verbinden. Die Karte zeigt einige wichtige dieser Adern und die damit verbundenen Siedlungsbänder.

Darüber hinaus gibt es als einen besonders bedeutenden Korridor für die regionale Entwicklung eine lockere Kette großstädtischer Zentren entlang von Hellweg bzw. Ruhrschnellweg (A40). Auch viele große

Dienstleistungszentren und einige wichtige Orte mit überregionaler Ausstrahlung, wie Universitäten, Technologieparks oder Kultureinrichtungen, liegen in der Nähe dieses Korridors. Als eine Art lockeres Band der metropolitanen Eigenschaften ist dieser Bereich ein herausragender Teil der Region. Um ein flächenhaftes Großstadtgebilde oder gar eine metropolitane Bandstadt handelt es sich aber nicht, denn zwischen den einzelnen Dienstleistungsstandorten finden sich auch immer wieder große Freiräume und ganz normale

Wohnquartiere. Der Hellweg- bzw. A40-Korridor ist insofern kein klassischer metropolitaner Stadtraum, sondern ein Band von locker verknüpften wichtigen Teilräumen, in einem Netzwerk aus kaum weniger dichten Nord-Süd-Achsen und parallel laufenden Siedlungsbändern und Stadtteilzentren.

Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Ruhrgebiets muss daher zwar einerseits auf eine verbesserte funktionale wie räumliche Einbindung der Dienstleistungs-, Wissenschafts- und Kulturstandorte abzielen, die auch deren

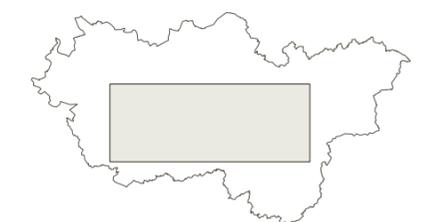
städtebauliche Qualifizierung beinhaltet. Andererseits müssen diese herausragenden Standorte aber als Teil des viel größeren, die gesamte Region durchziehenden komplexen urbanen Netzwerkes verstanden werden; ansonsten wären sie gar nicht funktionsfähig.

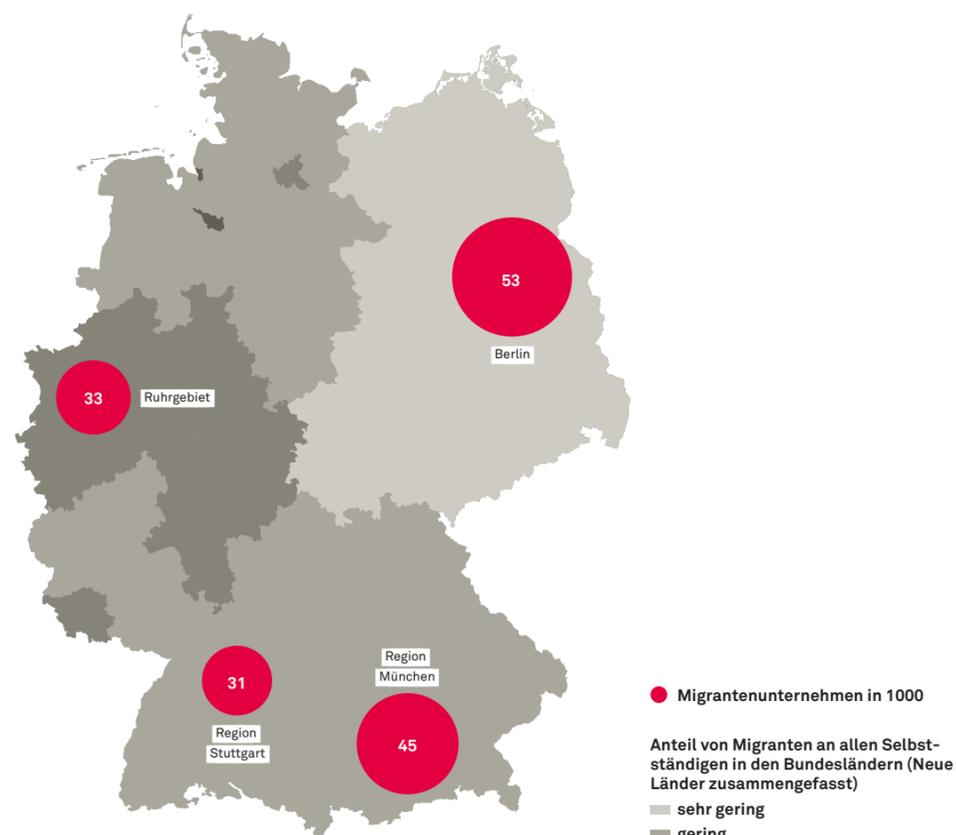
Polyzentral, lokal, regional!

Die Polyzentralität charakterisiert nicht nur das Verhältnis der urbanen Kerne des Ruhrgebiets zueinander, sie prägt auch die lokalen Bereiche und den Zwischenraum. Suburbane

Raumtypen, die bei kompakten Städten nur in Randlagen und in großer Entfernung zu zentralen Strukturen vorkommen, können im Ruhrgebiet von Adern und Kernen in ihrer Nähe versorgt werden. Sie könnten im Zusammenhang mit der Alterung der Bevölkerung und den Schrumpfungsprozessen der Städte noch weiter an Bedeutung gewinnen; vorausgesetzt die lokalen Zentren und die Adern werden in funktionaler wie städtebaulicher Hinsicht durch entsprechende planerische und gestalterische Konzepte gestärkt.

- Siedlungsfläche
- Ausgewählte Siedlungsbänder
- Kerne und Adern
- Ausgewählte Dienstleistungsstandorte
- Band der metropolitanen Eigenschaften





1 Das Ruhrgebiet – ein regionaler Schwerpunkt der Migrantenökonomie

Das Ruhrgebiet als Wirtschaftsraum von Migranten

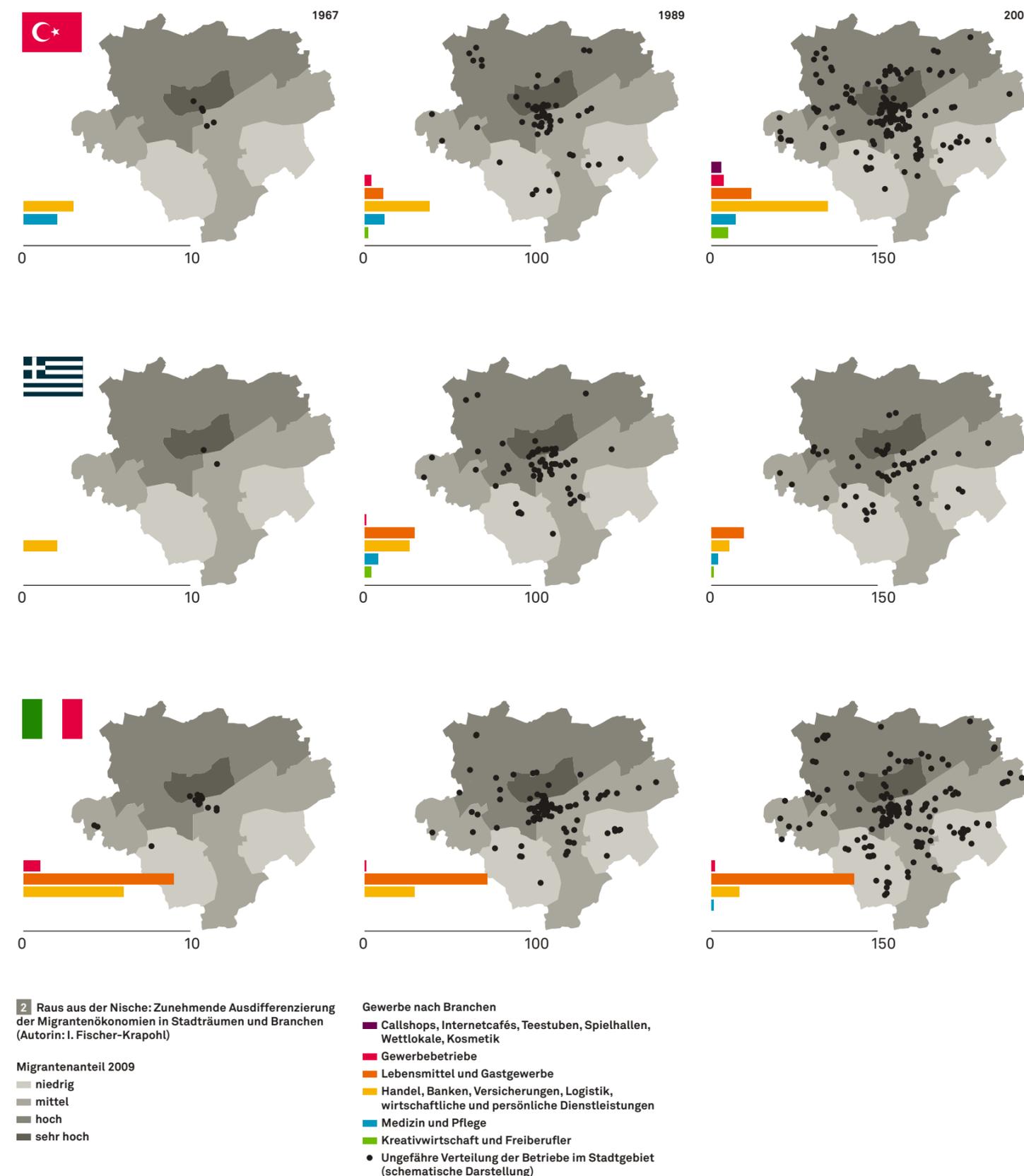
Mit 9,4 Prozent ist mittlerweile ein bedeutender Anteil der in Deutschland lebenden und arbeitenden Migranten wirtschaftlich selbstständig tätig. Dabei ist die Unternehmenskonzentration von Migranten in einigen Bundesländern und Regionen überdurchschnittlich ausgeprägt und entwickelte sich besonders dynamisch in den traditionellen Zuwanderungsregionen. So sind in Nordrhein-Westfalen rund 140.000 Migranten unternehmerisch aktiv, gefolgt von Bayern mit 110.000 und Baden-Württemberg mit 80.000 Migrantenunternehmen. Abbildung 1 zeigt, dass sich die Standorte auf bestimmte Städte bzw. Stadtregionen konzentrieren: Dabei steht das Ruhrgebiet mit 33.000 Unternehmen mit Migrationshintergrund an dritter Stelle nach Berlin (53.000) und der Stadtregion München (45.000) und noch vor der Region Stuttgart (31.000, vgl. StatBL 2009).

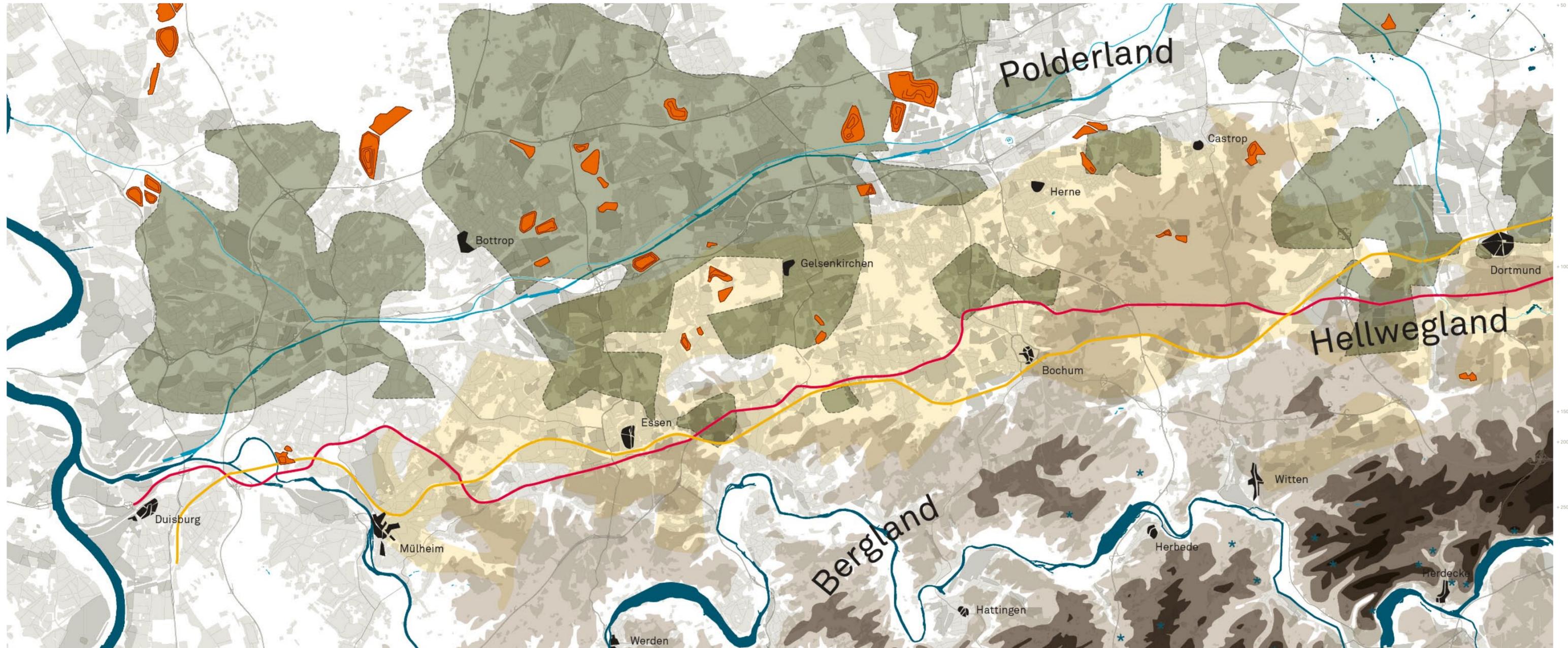
Ausdifferenzierte Migrantenökonomie

Potenziale werden der Selbstständigkeit von Migranten im Kontext der Zukunftsfähigkeit einer Region u. a. durch den Bedeutungsgewinn transnationaler Netzwerke zugesprochen. Bislang konzentriert sich der Fokus planungswissenschaftlicher Diskussion und lokaler Planungspraxis überwiegend auf Unternehmen in benachteiligten, ethnisch geprägten Quartieren einer Stadt; hier bietet die Ökonomie wichtige Ansatzpunkte der Stabilisierung. Gleichzeitig verdeutlicht die Abbildung 2 am Beispiel Dortmunds eindrücklich die gesamtstädtische Perspektive unternehmerischer Aktivitäten. Im Zeitverlauf von 1967 bis 2009 zeigt sich am Beispiel der drei größten Unternehmergruppen mit Migrationshintergrund (Türken, Italiener, Griechen) ein Ausbreiten der Unternehmensgründungen aller drei Gruppen über das gesamte Stadtgebiet. Insbesondere bei der italienischen Unternehmergruppe ist eine deutliche Entkopplung von den benachteiligten (Migranten-) Quartieren festzustellen.

Das Jahr 1967 markiert die Anfangsphase unternehmerischer Selbstständigkeit der Zugewanderten. Migrantenunternehmen konzentrieren sich in dieser Phase noch vornehmlich in bestimmten Branchen und sind in der Nähe der Wohnstandorte der ausländischen Arbeiter angesiedelt. Über weitere 20 Jahre lässt sich ein deutlicher Zuwachs in allen Unternehmergruppen verzeichnen; dabei erweitert sich die Branchenstruktur. Dieser Trend setzt sich fort bis in das Jahr 2009. Aktuell sind die türkischen Unternehmer die deutlich stärkste Gruppe unter den Migrantenunternehmen.

Hinsichtlich der Branchen zeigen sich unterschiedliche Schwerpunkte und Dynamiken. Während sich die italienischen Selbstständigen über die betrachteten 40 Jahre recht beständig im Gastgewerbe (Pizzerien und Eiscafés) bewegen, differenzieren sich die türkischen Selbstständigen stärker aus und sind in der gesamten Branchenbreite, und hier auch im hochqualifizierten Dienstleistungsbereich und in der Kreativwirtschaft, anzutreffen.





1 Drei Ruhrgebietsländer: Polderland-Hellwegland-Bergland

ca. 10 km

Ruhrgebietsländer

Die Landschaftsmaschine formt das Ruhrgebiet durch das Zusammenwirken natürlicher Prozesse und menschlichen Wirtschaftens. Die landschaftsproduzierenden Kräfte der „Wassermaschine“ und der „Geländemaschine“ schlagen sich in der Ausbildung dreier „Ruhrgebietsländer“ mit jeweils eigener räumlicher Charakteristik nieder. Jedes Ruhrgebietsland wird von einer besonderen und

durchgängigen „Landschaftslinie“ durchzogen, die für die Entwicklung einer attraktiven und vielseitigen Ruhrgebietslandschaft große Potenziale besitzt.

Polderland

Das Polderland ist geprägt durch weiträumige Senkungsgebiete und künstliche Berge in der flachen Emscherlandschaft. Polderland wird durch ein komplexes Wassermanagement

bewirtschaftet. Durch Polderland führt eine Landschaftslinie aus Emscher und Rhein-Herne-Kanal mit der „Emscher-Insel“ im Zentrum. Mit dem Umbau des Emschersystems kann hier ein regionales, wassergeprägtes Freiraumband entstehen.

Hellwegland

Im Hellwegland befinden sich die Stadtkerne der großen Hellwegstädte Duisburg, Mülheim,

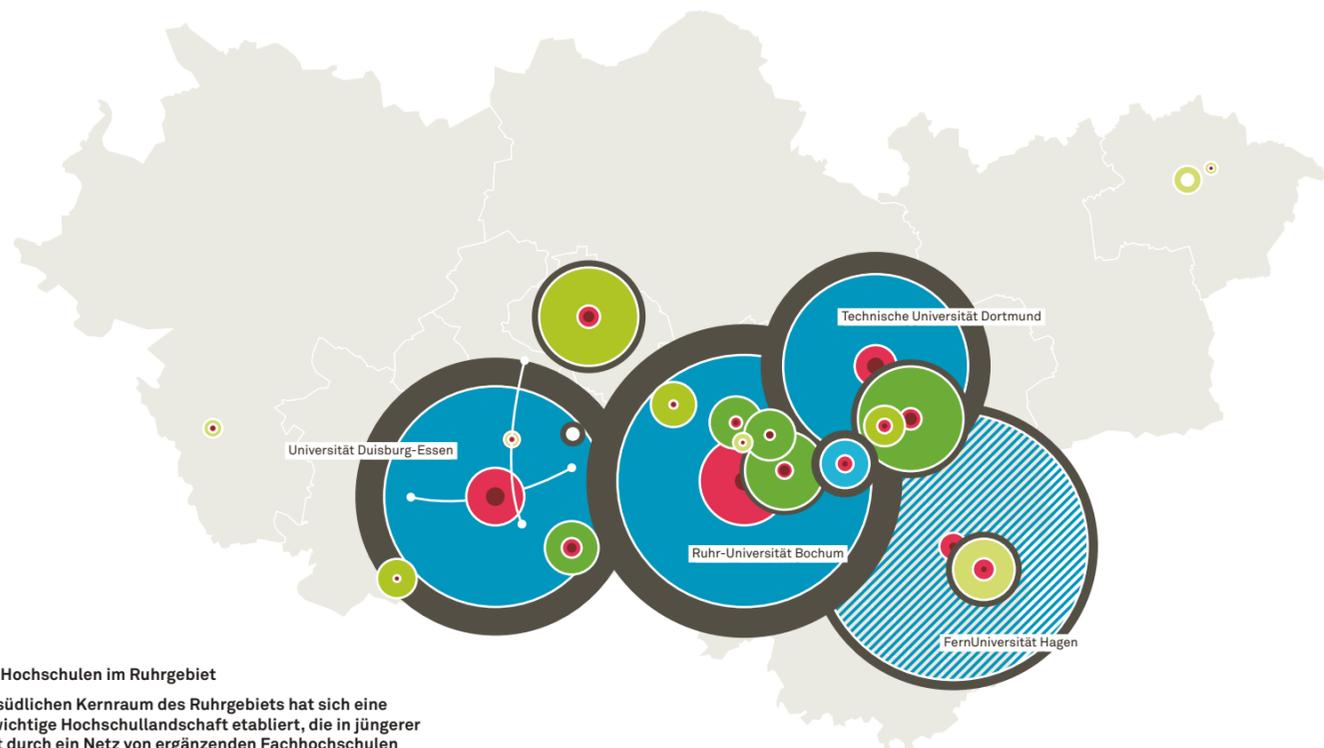
Essen, Bochum und Dortmund. Die Städte entwickelten sich an der Stufe zum Rheinischen Schiefergebirge in der fruchtbaren Lößebene und entlang des mittelalterlichen Handelswegs – dem Hellweg. Durch das Hellwegland zieht sich heute die Landschaftslinie des Ruhrschnellwegs und der Bahnstrecke Duisburg-Dortmund. Beide Verkehrswege sind urbane Taktgeber der Region. Die Bahnstrecke verbindet als Citybahn die

Innenstadtzentren der Ruhrstädte. Der Ruhrschnellweg kann sich als „Hauptstraße“ mit identitätsstiftender Wirkung für das Ruhrgebiet entwickeln.

Bergland

Das Bergland ist die Nordkante des Rheinischen Schiefergebirges, durch das sich die Ruhr schlängelt und tief eingeschnitten hat. Eine Seenkette zieht sich als

Landschaftslinie durch das Bergland. Wie an einer Perlenkette reihen sich die Ruhrstauseen, begrenzt durch die bewaldeten Hänge des Ruhrtals.



1 Hochschulen im Ruhrgebiet

Im südlichen Kernraum des Ruhrgebiets hat sich eine gewichtige Hochschullandschaft etabliert, die in jüngerer Zeit durch ein Netz von ergänzenden Fachhochschulen und privaten Hochschulen ergänzt wird.



Bildung und Ausbildung – Forschung und Entwicklung

Gesellschaftliche Modernisierung bedeutete im Ruhrgebiet seit den 1960er Jahren einen massiven Ausbau der Bildungsinfrastrukturen, in Bezug sowohl auf weiterführende Schulen als auch auf die Einrichtung von Universitäten. Mit den Universitäten in Bochum, Dortmund, Duisburg und Essen (Letztere kürzlich „zwangsvereint“) und der Fernuniversität Hagen entstand im Ruhrgebiet eine hoch konzentrierte Universitätslandschaft mit derzeit knapp 90.000 Studienplätzen (ohne Fernuniversität Hagen) sowie einer über die Jahrzehnte gereiften Ausbildungs- und Forschungskompetenz. Zielsetzung dieser Modernisierung und des massiven Ausbaus im Bildungssektor war es nicht (nur), auch hier eine Bildungselite heranzuziehen, wie sie etwa dem Selbstverständnis eines modernen demokratischen Staatswesens entsprach.

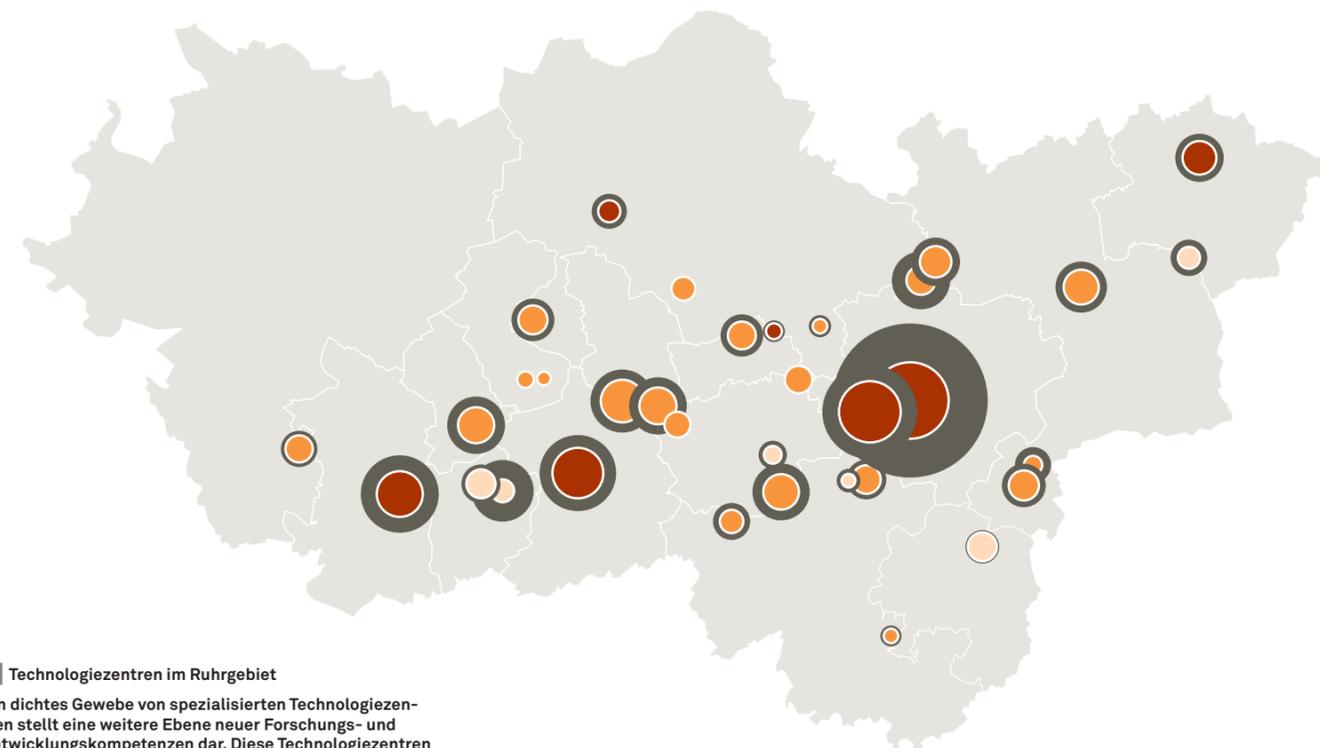
Vielmehr stand auch im Blickpunkt, den Strukturwandel durch die Entwicklung neuer Kompetenzen und neuer Technologien voranzutreiben, also zukunftsfähige, angewandte und kommerziell nutzbare Forschungsergebnisse zu erzielen.

Daher wurde zusätzlich ein weit gefächertes Netz von Fachhochschulen aufgebaut und insbesondere in den letzten Jahren – teilweise auf Kosten der Universitäten – in beträchtlichem Maße weiter ausgebaut. Die Fachhochschulen sind weniger auf die südlichen Großstädte konzentriert als die Universitäten, sodass nunmehr auch die Emscherzone höherrangige Bildungs- und Forschungseinrichtungen aufweist – die randlichen Räume aber bleiben davon leer.

Als drittes Standbein öffentlicher Institutionen der Forschung und Entwicklung sind die Technologiezentren zu benennen. Dabei handelt es sich einerseits um Inkubationszentren,

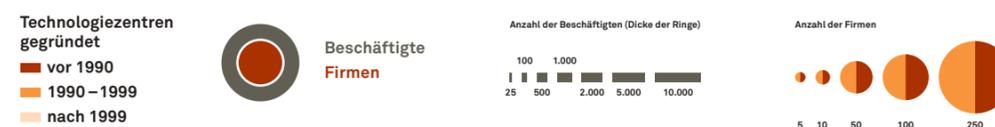
in denen Unternehmen während ihrer Gründungsphase günstige Start-Up-Bedingungen vorfinden, andererseits um geplante Cluster, in denen Firmen ähnlicher technologischer Bereiche oder Branchen von gegenseitiger Nähe profitieren sollen, um sich im Markt erfolgreich zu etablieren. Der neben dem Technologiezentrum Dortmund gelegene Technologiepark Dortmund, der wiederum in engem räumlichen und fachlichen Bezug zu Forschungseinrichtungen der Technischen Universität Dortmund steht, ist das wohl überzeugendste Beispiel für eine gelungene Umsetzung dieser Strategie.

Beim Thema Forschung und Entwicklung darf aber nicht übersehen werden, dass der öffentlich finanzierte oder geförderte Bereich nur einen Teil der in der Region tatsächlich geleisteten Forschungs- und Entwicklungsarbeit ausmacht. Im Ruhrgebiet ansässige Unternehmen und Konzerne betreiben eine

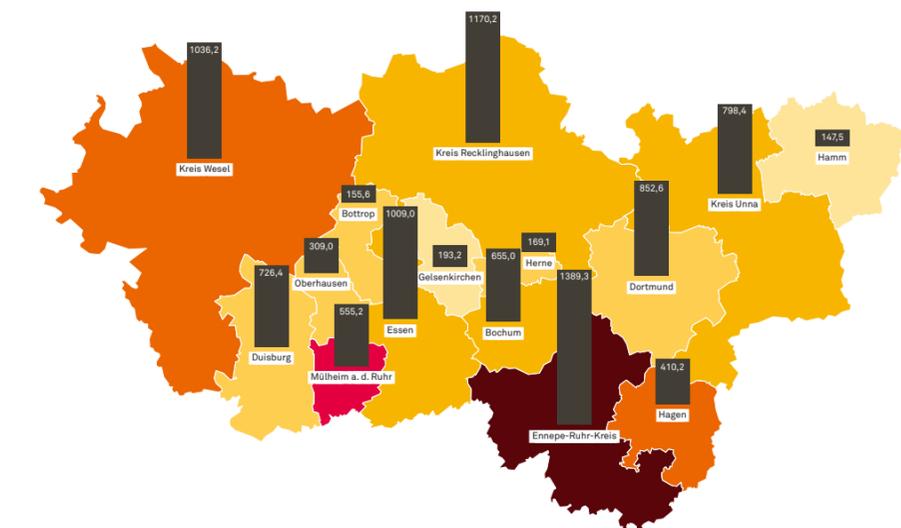


2 Technologiezentren im Ruhrgebiet

Ein dichtes Gewebe von spezialisierten Technologiezentren stellt eine weitere Ebene neuer Forschungs- und Entwicklungskompetenzen dar. Diese Technologiezentren sollen als Keimzellen neuer kommerzieller Technologienutzungen fungieren.

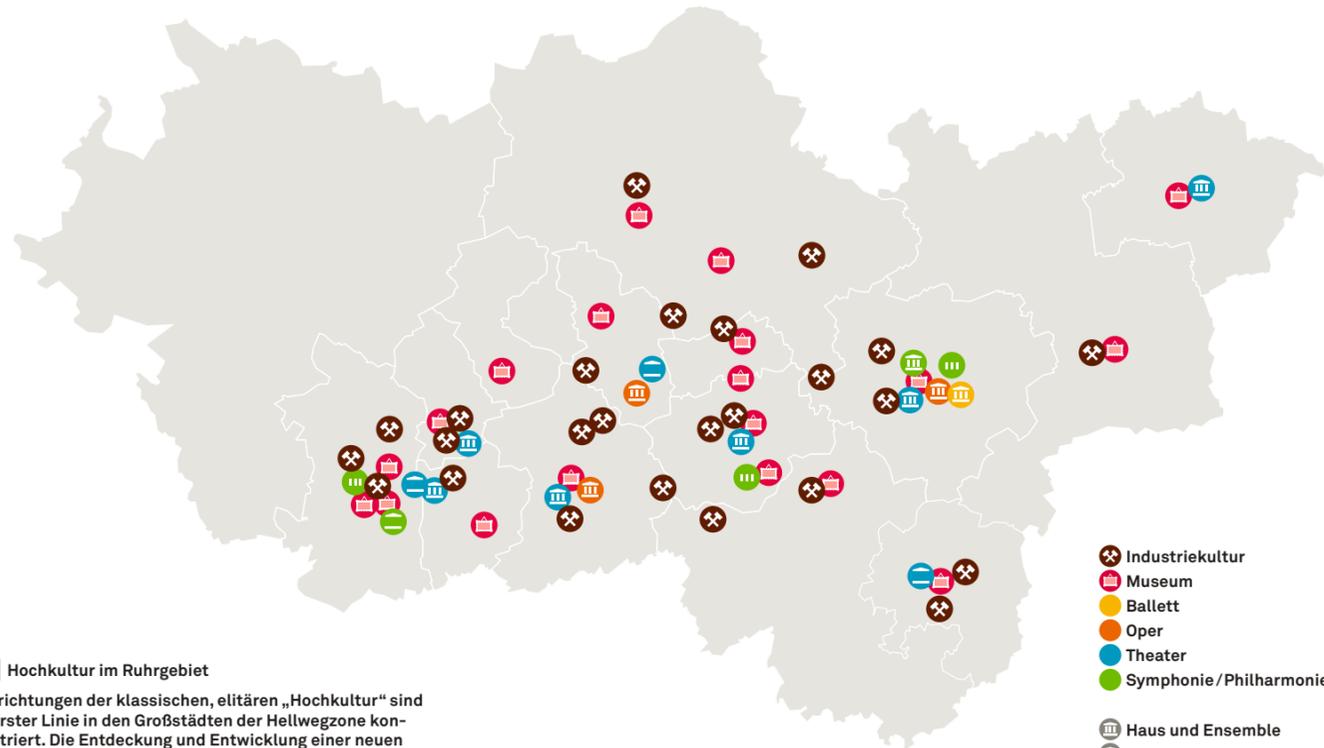


Vielzahl von Forschungs- und Entwicklungsabteilungen und leisten damit einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Entwicklung technologischer Kompetenz in der Region – nur ist die Erhebung quantifizierender Daten dazu nahezu unmöglich. Spezialisierte klein- und mittelständische Unternehmen wie auch Forschungsabteilungen großer Konzerne treiben die Technologieentwicklung maßgeblich voran, was sich unter anderem in der Erteilung von Patenten an Erfinder im Ruhrgebiet widerspiegelt.



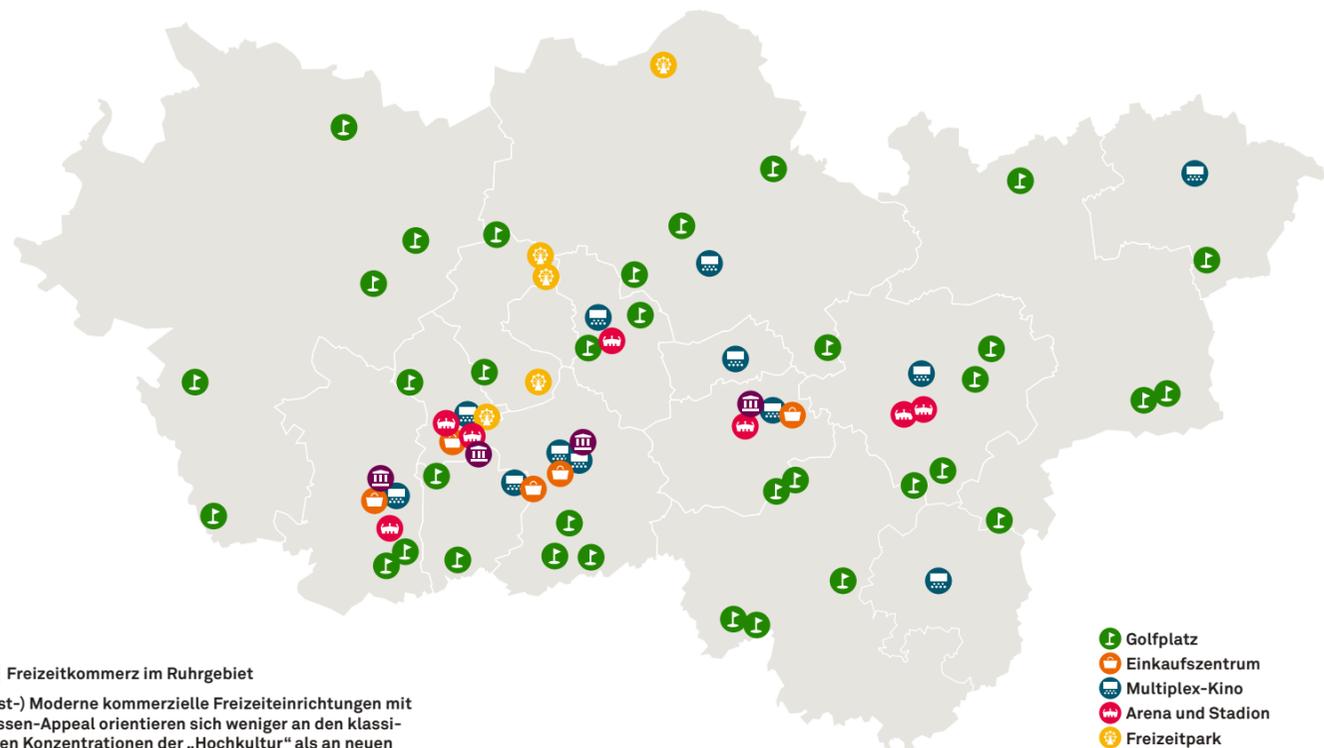
3 Patentlandschaft Ruhrgebiet

Patentanmeldungen sind ein Abbild der regionalen Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten – die Erfinder scheinen eher in den Randzonen des Ruhrgebiets zu Hause zu sein.



10 Hochkultur im Ruhrgebiet

Einrichtungen der klassischen, elitären „Hochkultur“ sind in erster Linie in den Großstädten der Hellwegzone konzentriert. Die Entdeckung und Entwicklung einer neuen „Industriekultur“ beginnt dieses Muster in die Fläche und nach Norden aufzuweichen.



11 Freizeitkommerz im Ruhrgebiet

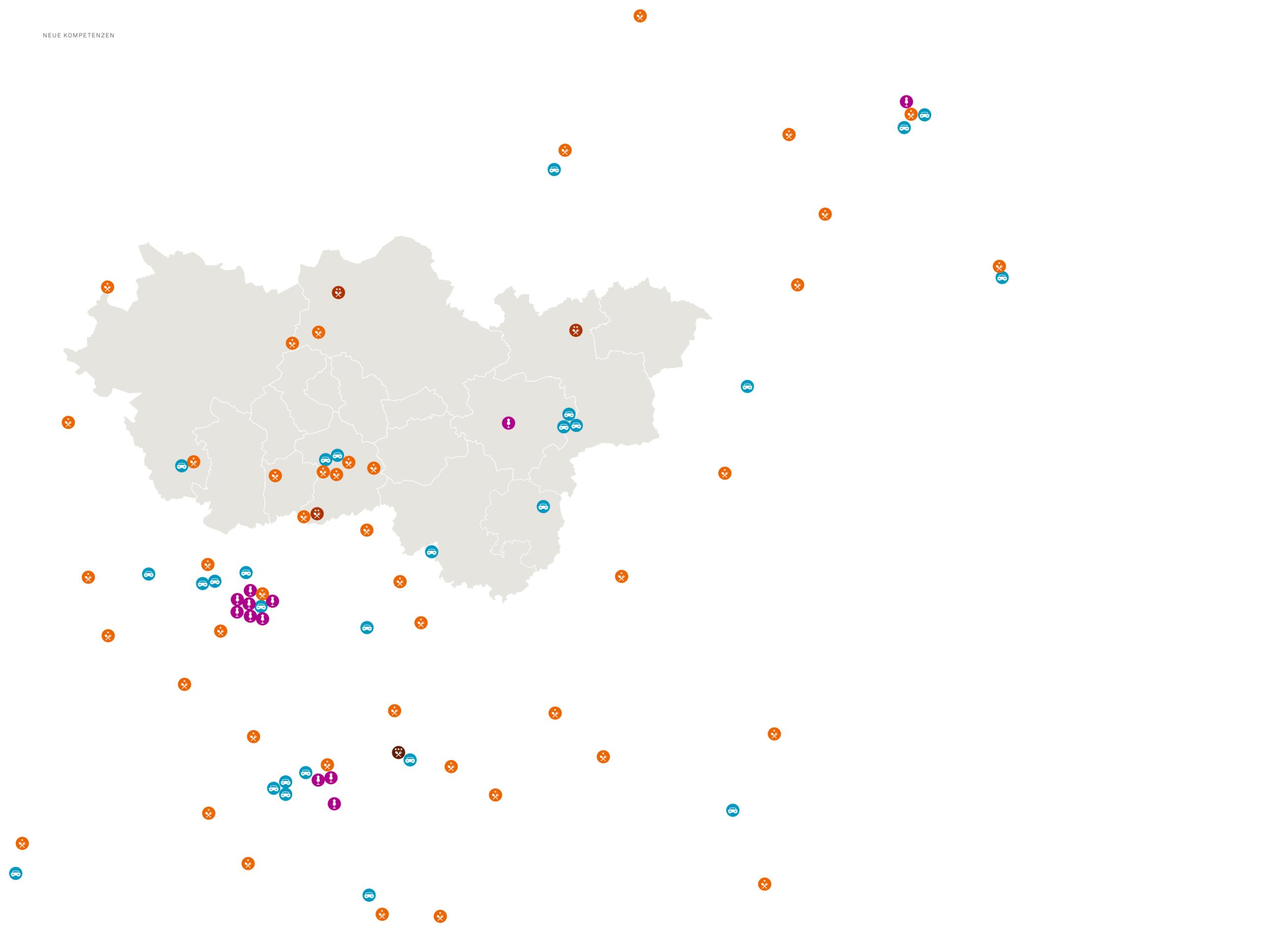
(Post-) Moderne kommerzielle Freizeiteinrichtungen mit Massen-Appeal orientieren sich weniger an den klassischen Konzentrationen der „Hochkultur“ als an neuen Standorten der Erreichbarkeit in der Fläche.

Kultur, Freizeit, Konsum

Städte und Stadtregionen waren und sind nicht nur Konzentrationen wirtschaftlicher Aktivität und Innovation, sie waren und sind immer auch Standorte der Kultur: Orte der Kultiviertheit und des kulturellen Konsums, aber auch der kulturellen Innovation. Das Ruhrgebiet ist aber keine Stadt im herkömmlichen Sinne. Insbesondere in großen Teilen des nördlichen Ruhrgebiets erwachsen die Städte im eigentlichen Sinne erst nach oder mit der Industrie, im südlichen Ruhrgebiet wurden die vorindustriellen Städte sowohl flächenmäßig als auch bevölkerungsmäßig radikal und umfassend industriell überformt. Klassische Vorstellungen von Kultiviertheit waren eng mit bürgerlichen Vorstellungen bzw. Vorurteilen einer zwingend elitären, da auf Bildung und sozialen Gepflogenheiten aufbauenden „Hochkultur“ verknüpft. Ein solches „klassisches Bürgertum“ fand sich während des Industriezeitalters, obgleich zahlenmäßig unterentwickelt, noch am ehesten in den großen Hellwegstädten.

Das mag eine Erklärungslogik dafür sein, dass sich die Einrichtungen dieser eben eher als klassisch zu klassifizierenden Hochkultur – Theater, Ballett- und Opernhäuser, Symphonie- oder Philharmonieorchester – noch heute primär in dem Band von Großstädten der Hellwegzone finden lassen (Duisburg, Essen, Bochum, Dortmund). Da es sich dabei allesamt um subventionierte Einrichtungen handelt, spielt als zweiter Grund sicherlich auch die simple Bevölkerungsgröße der Städte eine gewisse Rolle (also die Möglichkeit, die Lasten auf viele Schultern zu verteilen). Und möglicherweise könnte man als dritten Erklärungsansatz gar noch eine Verbindung zwischen der Persistenz dieser Einrichtungen und den in diesen Städten neu angesiedelten Universitäten herstellen. Festzuhalten ist allerdings, dass sich das räumliche Bild der Verteilung dieser Einrichtungen zu wandeln begonnen hat. Einerseits weisen die jüngeren dieser Hochkultureinrichtungen – etwa bei den Kunstmuseen – andere Standorte auf, weil sie möglicherweise in neu zur Verfügung stehenden Gebäuden angesiedelt worden sind (z. B. in ehemaligen Industriebauten) oder als spezialisierte „Nischenmuseen“ mit überlokalem Einzugsgebiet konzipiert und finanziert werden. Andererseits hat sich im Ruhrgebiet das Verständnis für Kultur durch die Einführung des Konzepts der Industriekultur im Rahmen der IBA Emscher Park deutlich gewandelt. Die Ankerpunkte der „Route der Industriekultur“ markieren gewissermaßen diese neue, teilweise immer noch intellektuell-elitäre Kulturinterpretation, die sich stärker an den Standorten der Montanindustrie und damit auch stärker nach Norden orientiert.

Ein weiterer zu beobachtender Trend jedoch ist sicherlich eine zunehmende Emanzipation des Kulturbegriffs von seinen elitären bürgerlichen Wurzeln. Während dies vom Anspruch her auch schon Teil des sozialdemokratischen Modernisierungsprojekts war, findet sich die konsequenteste Umsetzung dieses Gedankens doch erst in der postmodernen Aufhebung der Dichotomie von Hoch- und Populärkultur. In der postindustriellen Gesellschaft – auch des Ruhrgebiets – ist die Trennlinie zwischen Kultur und von Privatunternehmen kommerziell vermarkteten Freizeitgestaltungen unklar geworden. Musicaltheater, neue Kulturzentren, Kleinkunst- und Comedy-Bühnen, Multiplexkinos, Freizeitparks und letzten Endes sogar große Einkaufszentren, in denen das Einkaufen nicht als Akt der Versorgung, sondern als Akt der sozialen und immer auch kulturellen Teilhabe praktiziert wird, stellen neue Arenen des Kulturellen dar, die für das Ruhrgebiet mindestens genauso bedeutsam geworden sind wie die klassischen Einrichtungen der alten Hochkultur. Auch diese Einrichtungen, nicht zuletzt aufgrund ihrer kommerziellen Logik und davon abgeleiteten Standortanforderungen (Autoerreichbarkeit!), finden sich viel häufiger in den Bereichen zwischen den Städten, in der Nähe der Autobahnkorridore und in einem größeren Siedlungsbereich als nur in den alten Hellwegstädten im Süden. Und für eine naturnahe Freizeitaktivität wie das Golfspielen, das ebenfalls eine Popularisierung erfährt und sich dabei zunehmend von seinen elitären Wurzeln entfernt, gilt der Drang in die exurbanen Flächen des Rand-Ruhrgebiets erst recht.

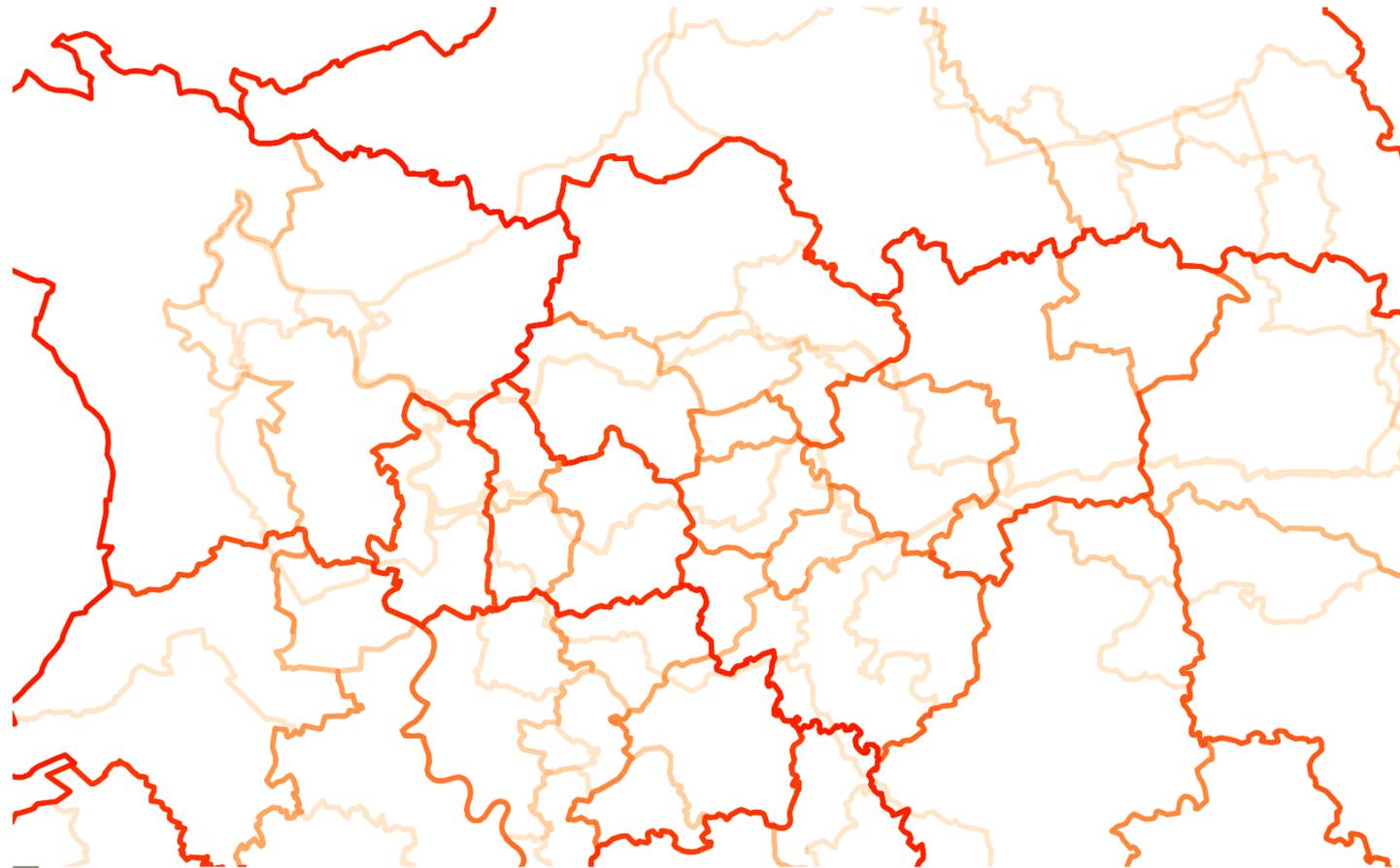


» Das Ruhrgebiet hat also im Laufe der letzten Jahrzehnte einen Strukturwandel durchlaufen, der zur Entwicklung einer ganzen Reihe neuer Kompetenzen und ökonomischer Potenziale sowie zur Schaffung vieler neuer, durchaus auch lukrativer Arbeitsplätze geführt hat. Doch bei alledem ist das Ruhrgebiet eines noch immer nicht geworden: ein Ort des Luxus, ein Ort, in dem sich die „Schönen und Reichen“ tummeln, eine kosmopolitane Weltmetropole, in der das besondere Flair der sprichwörtlichen „oberen Zehntausend“ seinen Niederschlag auch in einem entsprechenden Angebot an Luxusgütern und Luxuserfahrungen gefunden hat. Und so machen sich diese oberen Zehntausend, die es ja selbstverständlich auch im Ruhrgebiet gibt, notgedrungen oder auch gerne auf den Weg nach außerhalb – wenn sie sich denn nicht gleich außerhalb des Ruhrgebiets niederlassen und zur Arbeit einpendeln (vgl. etwa die Wohnstandorte vieler Fußballprofis von Schalke 04 oder Borussia Dortmund). Wenn man dem Luxus frönen will, dann muss man das Ruhrgebiet fast zwangsläufig verlassen, denn Standorte der Haute Cuisine, der Haute Couture oder der Verkaufsstellen von Luxusautomobilfirmen – um nur einige zugegeben plakative Beispiele zu nehmen – sind im Ruhrgebiet deutlich unterrepräsentiert, während sie in anderen Bereichen Nordrhein-Westfalens wie etwa der Rheinschiene (im Raum Düsseldorf sowie im Raum Köln-Bonn) deutlich häufiger aufzufinden sind.

12 Verteilung von Luxusanbietern an Rhein und Ruhr

Hochpreisiger Luxus ist im Ruhrgebiet kaum zu finden. Die Anbieter von Haute Cuisine, Haute Couture und exklusiven Automarken bevorzugen Standorte außerhalb des Ruhrgebiets, insbesondere in der Rheinschiene.

-  Haute Couture Markengeschäft
-  Luxus-Autohaus
-  Haute Cuisine Restaurant (1 Michelin Stern oder 2 Mützen im Gault-Millau)
-  Haute Cuisine Restaurant (2 Sterne oder 3 Mützen)
-  Haute Cuisine Restaurant (3 Sterne oder 4 Mützen)



51 Administrative Handlungsräume

Systematisierung und Überlagerung der Handlungsräume

Die im vorigen Abschnitt dargestellten Miniaturlinien verdeutlichen die Heterogenität der Regionalisierungslandschaft im Ruhrgebiet und angrenzenden Bereichen. Um die daraus resultierende Unübersichtlichkeit zumindest in Teilen aufzulösen, werden die dargestellten Handlungsräume zunächst thematisch nach den handelnden Akteuren in drei Gruppen untergliedert:

- » Administrative Handlungsräume
- » Gesellschaftliche und wirtschaftliche Handlungsräume
- » Regionale Kooperationsräume

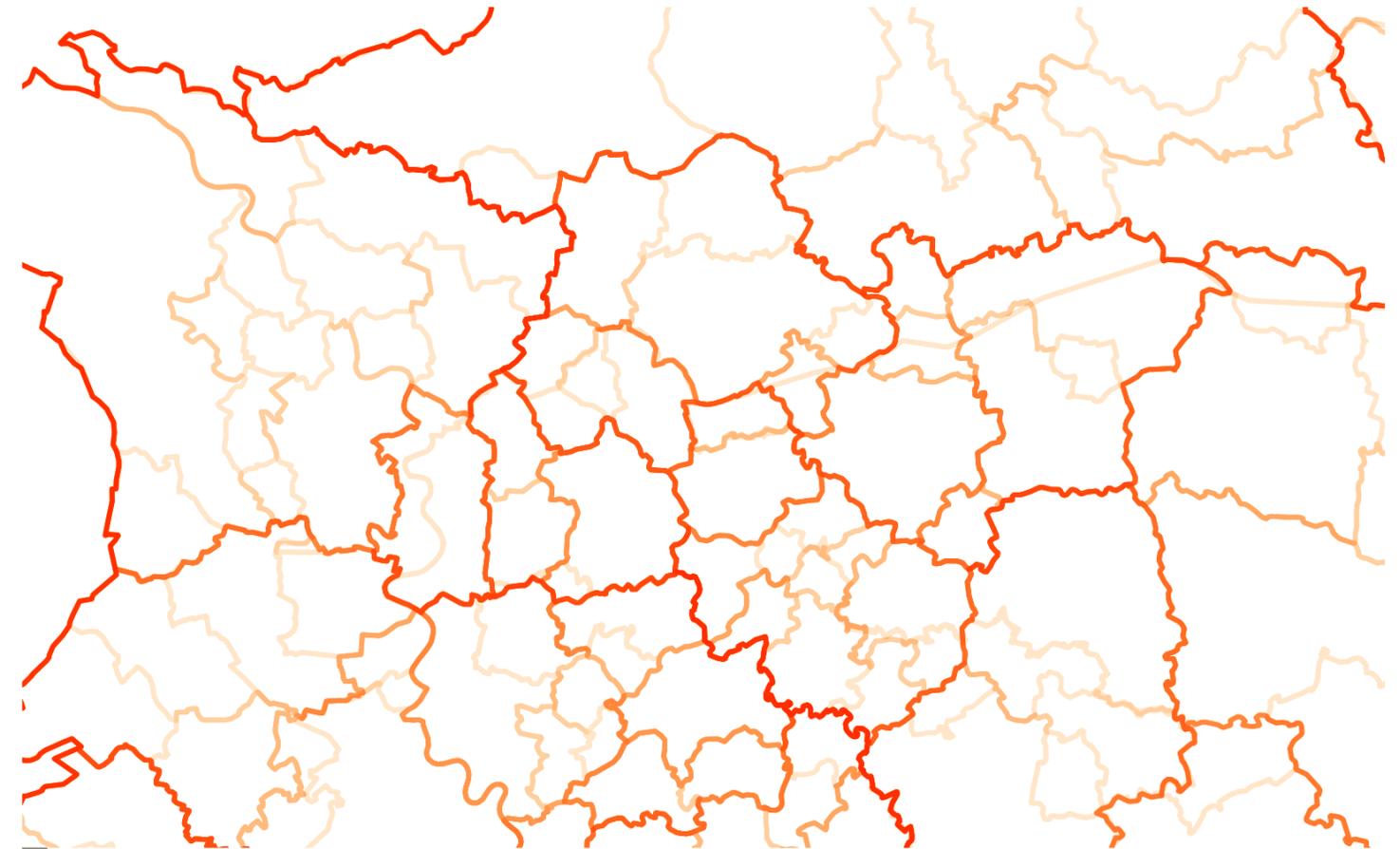
Für jede dieser drei Gruppen werden die zugehörigen Regionalisierungen in einer Synthesekarte überlagert. Diese lassen themenübergreifende Handlungsräume, aber auch Grenzen unterschiedlicher Intensität zwischen Teilräumen des Ruhrgebiets und angrenzenden Bereichen erkennen.

Administrative Handlungsräume – Persistenz von Grenzen aus vorindustrieller Zeit

Diese top down gebildeten administrativen Regionalisierungen sind Räume der politischen Kommunikation und Willensbildung. Einbezogen wurden die Regionalisierungen des Bundes (z. B. die Hauptzollämter), des Landes (insbesondere die Gerichtsbezirke und die regionalen Niederlassungen der Landesbetriebe) sowie die kommunalen Pflichtverbände (z. B. Landschaftsverbände). Die administrativen Handlungsräume gliedern nicht nur das Ruhrgebiet, sondern i. d. R. flächendeckend das ganze Land Nordrhein-Westfalen in regionale Zuständigkeitsbereiche. Bis auf wenige informelle Regionalisierungen des Landes – namentlich die Kulturregionen, die Tourismus-Regionen und die ZIN-Regionen – handelt es sich um formelle, rechtlich normierte Regionalisierungen.

In der Karte „Administrative Handlungsräume“ ist die Intensität der Grenzen zwischen

verschiedenen Teilräumen des Ruhrgebiets und den angrenzenden Bereichen dargestellt. Je dicker und je dunkler eine Grenze in der Karte abgebildet ist, desto mehr Regionalisierungen weisen dieselbe Grenze auf. Die Grenze des Regionalverbands Ruhr, als der administrativen Abgrenzung des Ruhrgebiets, ist in dieser Karte nicht zu erkennen. Zwar stellt diese in Teilbereichen, z. B. nach Norden zum Münsterland hin oder zum südlich an das Ruhrgebiet angrenzenden Bergischen Land, auch eine dominante Grenze für administrative Zuständigkeiten in den verschiedensten Bereichen dar. In anderen Teilräumen, insbesondere zwischen dem zum RVR gehörenden Kreis Wesel und dem westlich angrenzenden Kreis Kleve, stimmt die Grenze des RVR jedoch nicht mit den administrativen Handlungsräumen überein – die Kreise Kleve und Wesel bilden administrativ i. d. R. eine Einheit. In der Karte sticht hingegen eine andere Grenze hervor, die mitten durch das Ruhrgebiet



52 Gesellschaftliche und wirtschaftliche Handlungsräume

verläuft. Es handelt sich hierbei um die Grenze zwischen dem Rheinland und Westfalen, die zwar nach der Übertragung der Regionalplanungskompetenz auf den RVR das Ruhrgebiet nicht mehr als einen Planungsraum durchschneidet (vgl. Kapitel 7.1), die aber weiterhin eine Grenze nahezu aller anderen administrativen Zuständigkeiten und Handlungsräume ist. Sie entstand im Zuge der Reorganisation Preußens nach dem Wiener Kongress von 1815 – und damit noch vor der rasanten Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts, die die Raumstruktur des Ruhrgebiets prägte.

Gesellschaftliche und wirtschaftliche Handlungsräume – Spiegelbild der administrativen Handlungsräume

Diese Handlungsräume sind das gesellschaftliche und wirtschaftliche Pendant zu den administrativen Handlungsräumen, ebenfalls top-down gebildet. In die Synthese einbezogen wurden die Handlungsräume von Kammern, Parteien, Religionsgemeinschaften und Verbänden.

Die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Handlungsräume lehnen sich häufig an administrative Handlungsräume an, sodass die in der Karte dargestellten Grenzintensitäten ein ähnliches räumliches Bild aufweisen wie diese. Die Grenze des Regionalverbands Ruhr tritt nur im Norden und im Süden des Ruhrgebiets als dominante Grenze hervor, und auch hier wird das Ruhrgebiet durch die Grenze zwischen dem Rheinland und Westfalen zerschnitten.

51 In diese Karte wurden 23 Regionalisierungen einbezogen: Arbeitsgerichtsbezirke, Betriebsstellen des Landesbetriebs Mess- und Eichwesen Nordrhein-Westfalen, Hauptzollämter, Kooperationsräume Nahverkehr, Kreisstellen der Landwirtschaftskammer, Kreiswehersatzämter, Kulturregionen, Landesarbeitsgerichtsbezirke, Landgerichtbezirke, Landschaftsverbände, Niederlassungen des Bau- und Liegenschaftsbetriebs Nordrhein-Westfalen, Regierungsbezirke, Oberlandesgerichtsbezirke, Regionalforstämter des Landesbetriebs Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalverband Ruhr, Sozialgerichtsbezirke, SPNV-Zweckverbände, Tourismus-Regionen, Wasserwirtschaftsverbände, Verwaltungsgerichtsbezirke, ZIN-Regionen der regionalisierten Strukturpolitik.

52 In diese Karte wurden 16 Regionalisierungen einbezogen: Bezirke der Agenturen für Arbeit, Bezirke von Ver.di NRW, Bezirksverbände von Bündnis 90/Die Grünen, Bezirksverbände der CDU, Bezirksverbände der FDP, Bezirksverbände der SPD, Bistümer der katholischen Kirche, DGB-Regionen, Handwerkskammerbezirke, IHK-Bezirke, Kirchenkreise der evangelischen Kirche, Landeskirchen der evangelischen Kirche, Regionale Arbeitgeberverbände der Metall- und Elektroindustrie in NRW, Verwaltungsbezirke der IG Metall NRW, WDR Fernsehen, WDR Radio

Überlagerung von Grenzen

- 1
- 2–6
- 7–12
- 13–22

» Wenn im Ruhrgebiet, also in einer Region, die über mehr als ein Jahrhundert von Kohleförderung und Stahlproduktion geprägt war, die Diskussion über die Perspektiven einer energieeffizienten Region geführt wird, dann hat dies eine besondere Dimension. Heute zählen die Kohleförderregionen zu den Hauptschuldigen für den Klimawandel. Seit der Montankrise, und insbesondere in den letzten Jahren, sind entscheidende Schritte hin zu einer energieeffizienten Region unternommen worden; einer Region, die versucht, weniger Treibhausgase zu emittieren – egal ob durch Kohle, Gas oder Öl verursacht – und die sich als Energiesparregion profiliert und den Einsatz regenerativer Energien schrittweise erhöht.

Die polyzentrische Siedlungsstruktur im Ruhrgebiet bietet eine gute Ausgangsbasis für eine nachhaltige Entwicklung. Es gibt Hinweise aus der empirischen Forschung und aus Modelluntersuchungen, dass polyzentrische Stadtregionen wie das Ruhrgebiet tatsächlich das Potenzial für eine innere Reorganisation haben. Denn diese führt zu kürzeren Wegen zwischen Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Einkaufen und Freizeit, weil hier nicht nur die Wohnstandorte, sondern auch die Arbeitsstandorte stärker dezentralisiert und damit wohnungsnäher sind als in monozentrischen Stadtregionen, in denen ein Großteil der Arbeitsplätze im Zentrum liegt. Tendenzen der Rückkehr aus den Vororten in dichter bebaute und funktional gemischte Stadtquartiere, wie sie bei einer neuen Generation von Stadtbürgern zu beobachten sind, stützen diese Strategie der räumlichen Reorganisation von Stadtregionen. Die bereits bestehende dezentrale Siedlungsstruktur des Ruhrgebiets muss daher gestärkt und auf eine bessere Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Versorgung und Freizeit ausgerichtet werden. Dies setzt voraus, dass die weitere innere wie äußere Zersiedlung des Ruhrgebiets gestoppt wird, wo immer dies politisch und rechtlich möglich ist.

Klimaschutz und Energieverbrauch (Kapitel 3)

Zu den zentralen Inhalten einer energieeffizienten Region gehört der Verkehr, denn dieser ist verantwortlich für rund ein Drittel der vom Menschen verursachten Treibhausgasemissionen und ist der einzige Bereich menschlicher Aktivitäten, dessen Treibhausgasemissionen wachsen. Zudem ist der Verkehr bis heute fast ausschließlich abhängig von fossilen Treibstoffen, in erster Linie Mineralöl. Das bedeutet, dass auch der Verkehr im Ruhrgebiet seinen Beitrag zur Reduzierung des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen leisten muss, wenn die Klimaschutzziele der Bundesregierung ernst genommen werden, wonach die Treibhausgasemissionen bis zum Jahre 2020 um 40 Prozent und bis zum Jahre 2050 um 80 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren sind.

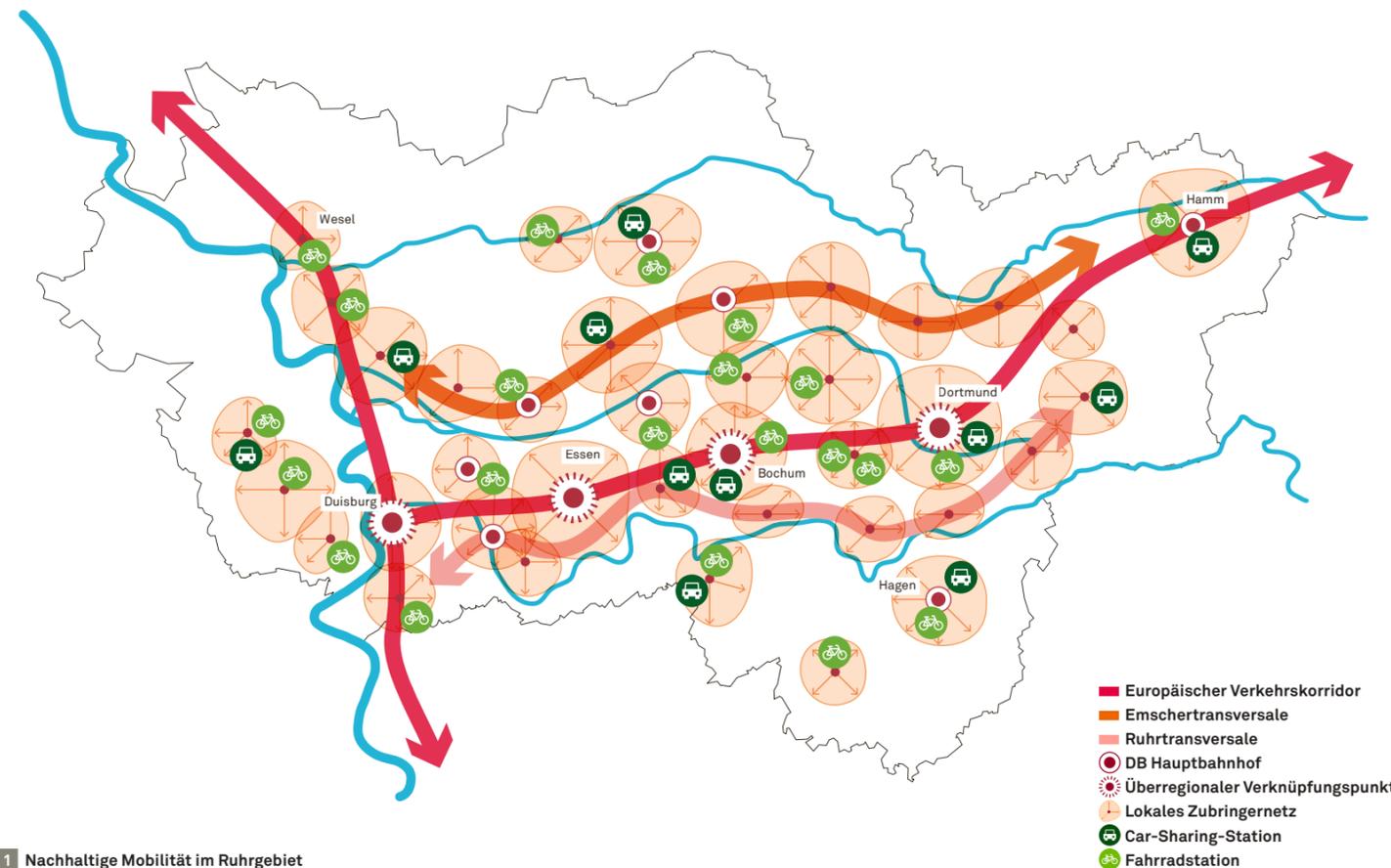
Nachhaltiger Verkehr (Kapitel 3, 6)

Durch eine Fülle von technischen Innovationen kann die individuelle Mobilität nachhaltiger, das heißt energieeffizienter oder weniger abhängig von fossilen Brennstoffen, gemacht werden. Dazu gehören sparsamere Motoren, leichtere Fahrzeuge, Hybrid- oder Elektroantriebe, alternative nichtfossile Treibstoffe und Informationstechniken, die den Verkehrsablauf optimieren. Es ist jedoch bereits heute abzusehen, dass dies nicht ausreichen wird, um Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Zusätzliche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um ein weiteres Anwachsen des Verkehrs zu vermeiden. Dazu gehört ein Bündel von negativen wie positiven Anreizen, vom PKW auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen bzw. Fahrten gar nicht erst antreten zu müssen, weil Ziele in der polyzentralen Stadtlandschaft fußläufig, mit dem Fahrrad oder anderen lokalen Bewegungsmitteln erreichbar sind. Die dargestellten Maßnahmen zur Verdichtung von dezentralen Siedlungsschwerpunkten (siehe polyzentrische Struktur und Prinzipien der Raumentwicklung) sind ein wesentlicher Mosaikstein, um nachhaltige

Mobilität im Ruhrgebiet zu ermöglichen. Die Wohn- und Gewerbegebiete der Siedlungsschwerpunkte sind durch optimierte und zeit-synchronisierte lokale Zubringernetze (in der Regel Buslinien) an die Haltepunkte des regionalen schienengebundenen Verkehrsnetzes anzubinden, damit die Standortvorteile des Ruhrgebiets in Nordwesteuropa auch bequem und zeitsparend genutzt werden können. Zur Entlastung der zentralen schienengebundenen Verkehrsachse im Ruhrgebiet könnten zwei dazu parallel verlaufende Transversalen des öffentlichen Schnellverkehrs, unter weitgehender Nutzung vorhandener Trassen und Wege, ausgebaut werden. Eine Transversale könnte im Norden des Ruhrgebiets die potenziellen Standorte für Wohn- und Gewerbegebiete und kreative Quartiere auf Brachflächen entlang der Emscher verbinden. Eine zweite Transversale könnte die Orte entlang des Ruhrtals verbinden und würde zeitraubende Umwege über die zentralen Verknüpfungspunkte vermeiden und diese auch entlasten. Das Wissen der Region muss als ein besonders wichtiges Netz gesehen werden. Eine Verkehrsverbindung, die die Hochschulen und andere Wissensorte des Ruhrgebiets mit den Kernräumen und untereinander verbindet, sollte eingerichtet werden. Sie muss von den regionalen Verkehrsbetrieben gemeinsam betrieben werden, um die Zusammenarbeit der Hochschulen in der Region durch die bessere Erreichbarkeit für Lehrende, Forschende und Studierende zu unterstützen.

Neue Wege des Güterverkehrs (Kapitel 2, 3, 6)

Neben der weiteren Verbesserung des Personennahverkehrs sind im Ruhrgebiet Wege zu erkunden, wie nachhaltige Mobilität auch für den regionalen Güterverkehr erreicht werden kann, der durch zunehmende e-commerce-Inanspruchnahme von Gewerbebetrieben und Haushalten in Zukunft weiter steigen wird. Dies werden in erster Linie organisatorische Maßnahmen und neuartige Logistik- und Versorgungskonzepte zur Reduzierung des Transportaufkommens sein müssen.

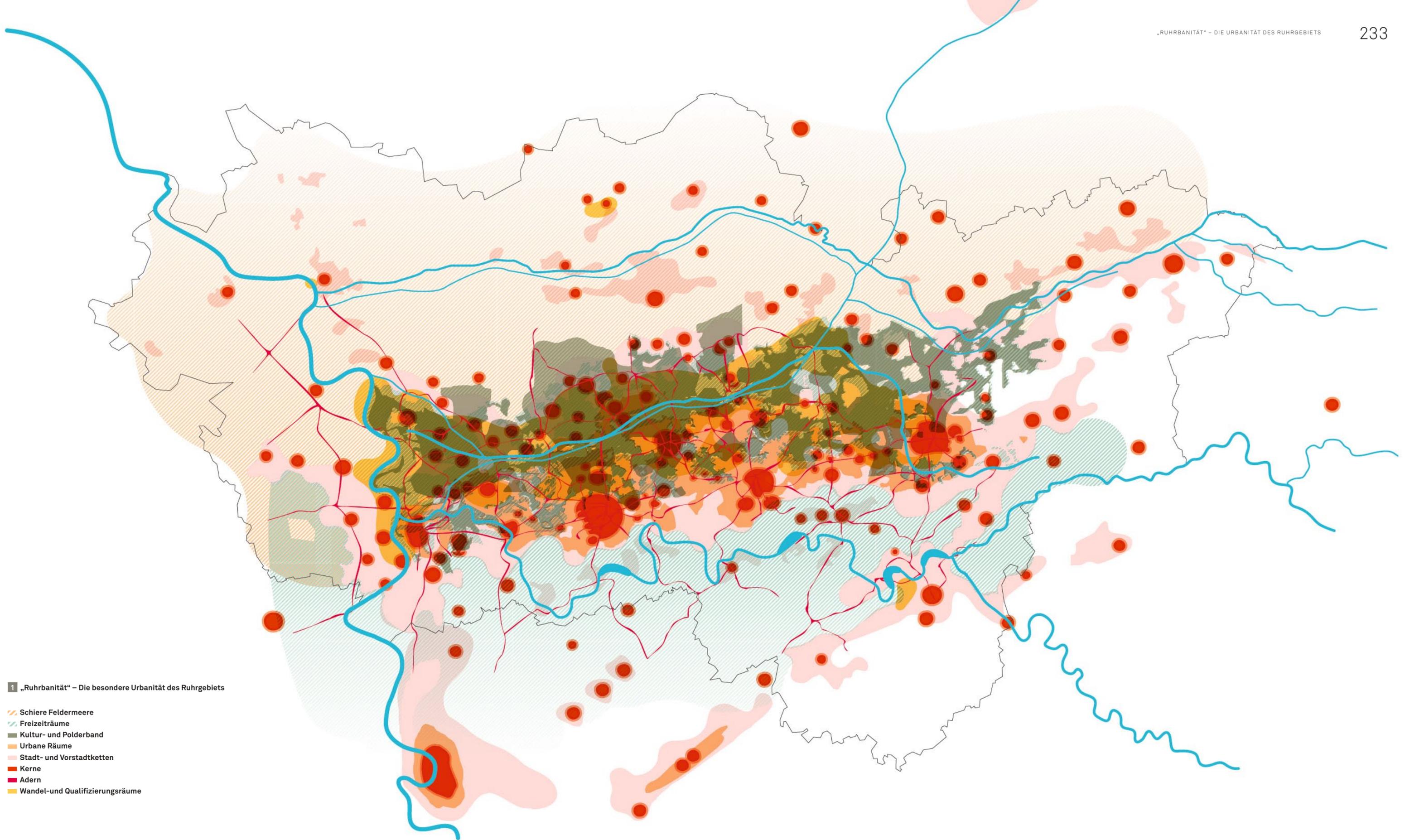


1 Nachhaltige Mobilität im Ruhrgebiet

Energieeffiziente Stadtquartiere (Kapitel 2, 3, 6)

Energieeffizienz muss neben dem Verkehr auch in anderen Lebensfeldern erreicht werden. Das vom Initiativkreis Ruhr im Jahre 2010 initiierte Projekt InnovationCity Ruhr verfolgt die Intention, einen ausgesuchten Ruhrgebietsstadtteil in Bottrop zum Niedrigenergie-Quartier umzubauen. Erklärtes Ziel ist es, den Energiebedarf der InnovationCity Ruhr bis zum Jahr 2020 durch den Einsatz neuer Technologien um mehr als 50 Prozent zu reduzieren. Innovative Technologien sollen eine CO₂-arme Energieerzeugung und niedrigeren Energieverbrauch gewährleisten: Der gesamte vorhandene Gebäudebestand soll energieeffizient saniert werden. Insbesondere sollen modulare und energieeffiziente Verkehrssysteme für eine umweltfreundliche

Mobilität sorgen. Auf die Ausschreibung des Initiativkreises Ruhrgebiet bewarben sich 16 Städte im Ruhrgebiet; auch wenn am Ende nur eine einzige Stadt (Bottrop) den Zuschlag erhalten konnte, gilt es auch an weiteren Orten innovative Ideen für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu formulieren und umzusetzen. Aus der InnovationCity Bottrop muss eine InnovationRegion Ruhr werden, die für Energie- und Ressourceneffizienz auf allen Ebenen steht.



1 „Ruhrbanität“ – Die besondere Urbanität des Ruhrgebiets

- Schiere Feldermeere
- Freizeiträume
- Kultur- und Polderband
- Urbane Räume
- Stadt- und Vorstadtketten
- Kerne
- Adern
- Wandel- und Qualifizierungsräume

Schichten einer Region Kartenstücke zur räumlichen Struktur des Ruhrgebiets

Herausgeber

- » Christa Reicher
- » Klaus R. Kunzmann
- » Jan Polívka
- » Frank Roost
- » Yasemin Utku
- » Michael Wegener

Bearbeitung

- » Fachgebiet Städtebau, Stadtgestaltung und Bauleitplanung, Fakultät Raumplanung, TU Dortmund
- » ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund

In Zusammenarbeit mit

- » Urbaneslabor_Zentrum für Baukultur e. g. V.

Autoren

- » Ludger Basten
- » Heike Hanhörster
- » Mona el Khafif
- » Klaus R. Kunzmann
- » Sigrun Langner
- » Angelika Münter
- » Jan Polívka
- » Achim Prosek
- » Christa Reicher
- » Frank Roost
- » Michael Wegener
- » Yasemin Utku

Ko-Autoren

- » Ivonne Fischer-Krapohl
- » Markus Hero
- » Patrick Lausen
- » Michael Reilly
- » Björn Schwarze
- » Klaus Spiekermann
- » Tobias Terpoorten
- » Tobias Wendorff

Mitarbeit Kartenanalyse und Umsetzung

- » Noah Greer
- » Mais al Jafari
- » Stefan Kaup
- » Leah Marthinsen
- » Lars Niemann
- » Niklas Rehkopp
- » Isabel Rojo Pulido
- » Jutta Rönsch
- » Thomas Schramme
- » Carina Tamoschus
- » Carlos Tobisch
- » Lucas van Meer-Mass

Mitarbeit Daten und Statistik

- » Julia Breuksch
- » Noah Greer
- » Corinna Hamann
- » Alexandra Linde
- » Leah Marthinsen
- » Amal Mayoufi
- » Timo Rübler
- » Jens Soffner

Verantwortlich

- » Christa Reicher
- » Jan Polívka

Projektleitung

- » Jan Polívka

Fachlektorat

- » Lutz Meltzer

Gestaltung

- » labor b designbüro, Dortmund

Kartenrealisation

- » Autoren und Co-Autoren
- » labor b designbüro, Dortmund

Druck

- » Kettler Druck, Bönen

Typografie

- » Lineto Akkurat

Papier

- » Schneidersöhne PlanoJet 120 g/m²

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

jovis Verlag GmbH
Kurfürstenstraße 15/16
10785 Berlin

www.jovis.de

ISBN

- » 978-3-86859-113-2

© 2011 by Jovis Verlag GmbH

Das Copyright für die Texte liegt bei den Autoren.

Das Copyright für die Abbildungen liegt bei den Fotografen/Inhabern der Bildrechte.

Alle Rechte vorbehalten.

Förderer / Unterstützer

- » Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- » Emschergenossenschaft
- » Regionalverband Ruhr
- » Initiativkreis Ruhr
- » Emscher-Freunde e. V.
- » Städte Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Herten, Kamen, Castrop-Rauxel, Lünen

Besonderer Dank

- » Christoph Beck, Stadt Darmstadt
- » Dr. Wolfgang Beckröge, Regionalverband Ruhr
- » Hans-Jürgen Best, Stadt Essen
- » Prof. Dr. Hans H. Blotvogel, TU Dortmund
- » Dr. Stefan Böckler, Amt für Statistik, Stadtforschung und Europaangelegenheiten der Stadt Duisburg
- » Prof. Dr. Rainer Danielzyk, ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
- » Jürgen Dressler, Stadt Duisburg
- » Karl Jasper, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- » Jens Hendrix, Stadt Bochum
- » Jürgen Evert, Stadt Lünen
- » Uwe Grützner, TU Dortmund
- » Dr. Ernst Kratzsch, Stadt Bochum
- » Eckart Kröck, Stadt Bochum
- » Dr. Hans-Jürgen Lechtreck, Museum Folkwang
- » Volker Lindner, Stadt Herten
- » Nadine Mägdefrau, TU Dortmund
- » Michael von der Mühlen, Stadt Gelsenkirchen
- » Martin Oldengott, Stadt Castrop-Rauxel
- » Prof. Dr. Dr. Martina Oldengott, Emschergenossenschaft
- » Dr. Thomas Rommelspacher, Regionalverband Ruhr
- » Carola Scholz, Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

- » Egbert Schröder, Regionalverband Ruhr
- » Rita Schulze Böing, Stadt Hamm
- » Ralf Schumacher, Emschergenossenschaft
- » Michael Schwarze-Rodrian, Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH
- » Prof. Dr. Thomas Sieverts, München
- » Ullrich Sierau, Stadt Dortmund
- » Dr. Jochen Stemplewski, Emschergenossenschaft
- » Dr. Lars Tata, Initiativkreis Ruhr
- » Thomas Terfrüchte, TU Dortmund
- » Johannes Terwyen, Regionalverband Ruhr
- » Rainer Wilking, Staatskanzlei des Landes Nordrhein-Westfalen
- » Ralf Zimmer-Hegmann, ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
- » Prof. Dr. Christoph Zöpel, TU Dortmund

tu technische universität dortmund

rp° | fakultät raumplanung
städtebauleitplanung

ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung **IS**

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

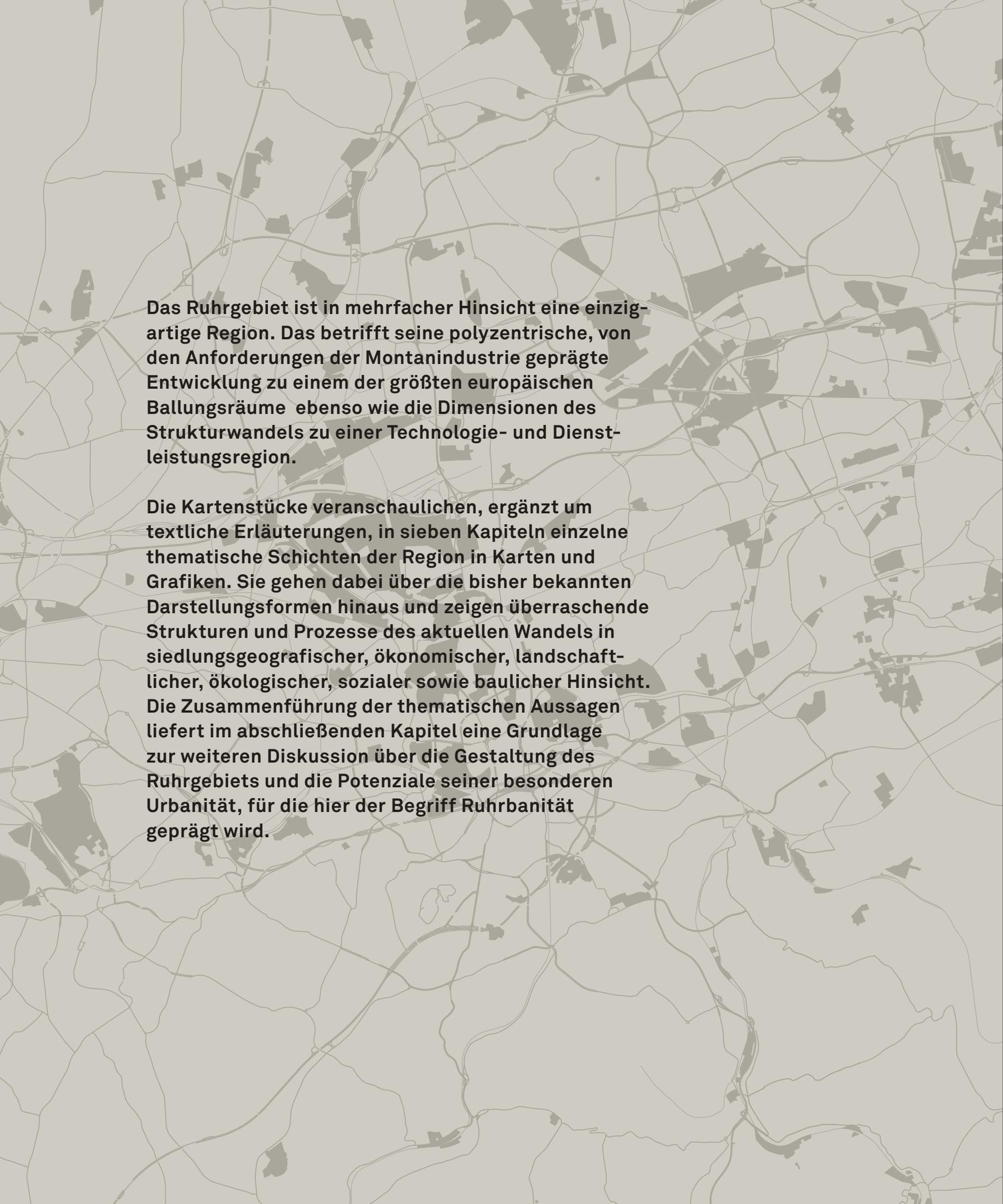
DAS RUHRGEBIET Regionalverband Ruhr
EMSCHER GENOSSENSCHAFT

Initiativkreis Ruhr® **IHK**

URBANESLABOR
ZENTRUM FÜR BAUKULTUR

esri **EMSCHER FREUNDE**
DAS BESTE AM FLUSS

labor b designbüro



Das Ruhrgebiet ist in mehrfacher Hinsicht eine einzigartige Region. Das betrifft seine polyzentrische, von den Anforderungen der Montanindustrie geprägte Entwicklung zu einem der größten europäischen Ballungsräume ebenso wie die Dimensionen des Strukturwandels zu einer Technologie- und Dienstleistungsregion.

Die Kartenstücke veranschaulichen, ergänzt um textliche Erläuterungen, in sieben Kapiteln einzelne thematische Schichten der Region in Karten und Grafiken. Sie gehen dabei über die bisher bekannten Darstellungsformen hinaus und zeigen überraschende Strukturen und Prozesse des aktuellen Wandels in siedlungsgeografischer, ökonomischer, landschaftlicher, ökologischer, sozialer sowie baulicher Hinsicht. Die Zusammenführung der thematischen Aussagen liefert im abschließenden Kapitel eine Grundlage zur weiteren Diskussion über die Gestaltung des Ruhrgebiets und die Potenziale seiner besonderen Urbanität, für die hier der Begriff Ruhrbanität geprägt wird.

Danke schön

www.laborb.de

www.schichten-einer-region.de