

Christoph Zöpel

Ruhr als Stadt – nicht als Gebiet, Pott oder Revier

Wer Ruhr sagt und nicht den Fluss meint, bezeichnet die Region längs des Rheins zwischen seinen Nebenflüssen Ruhr, Emscher und Lippe nicht als »Gebiet«. »Ruhrgebiet« ist nämlich die fragwürdige Bezeichnung für die montan-industriell geprägte Region. Etymologisch ist »Gebiet« das Substantiv zu »gebieten«, »Gebiet« meint Befehl. Ruhr-»Gebiet«, das ist also fremdbestimmter Bereich. Aber ist Ruhr eine Metropole? Und mit welcher kommunalen Verfasstheit kann sie – gesetzlich – Stadt sein?

Die Namen Ruhrgebiet – wie auch Pott und Revier – prägen das Bild der Region. Ob sie eine Stadt ist, ist eine Frage der Definition. Politisch-rechtlich konstituiert das Landesrecht eine Stadt, siedlungsgeografisch entsteht eine Stadt durch eine große Menge dicht beieinander stehender Häuser, die nicht durch dünn besiedelte Räume getrennt sind. Danach ist Ruhr politisch-rechtlich keine Stadt, aber siedlungsgeografisch, mit über fünf Millionen Einwohnern gar eine »Millionenstadt«, die Metropolenfunktionen erfüllen kann.

Die Identitätskrise von Ruhr

Seit Ende der 50er Jahre diskutieren in Ruhr Menschen über die Zukunft ihrer Region. Auslöser waren die Rückgänge in der Steinkohleförderung, Erdöl hatte die Kohle verdrängt. Technologische Innovationen veränderten fortlaufend die Produktivität und die Zusammensetzung der industriellen Produktion. Es wuchsen Angebot und Nachfrage nach Dienstleistungen und immer schnelleren technologischen Veränderungen, nach neuen Informationstechnologien, basierend auf immer umfassenderen wissenschaftlichen Leistungen.

In Ruhr stieg das Sozialprodukt langsamer als in anderen Regionen, die wirtschaftliche Entwicklung wurde eingebettet in globale Veränderungen. Die industrielle Produktion – der Identitätsbezug von Ruhr – wurde angesichts der gravierenden Ein-



Christoph Zöpel

(* 1943) Staatsminister a.D., war u.a. von 1978 bis 1990 Minister in NRW und von 2003 bis 2007 Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für die Vereinten Nationen. U.a. Autor von: *Politik mit 9 Milliarden Menschen in Einer Weltgesellschaft.*

christoph.zoepel@t-online.de

kommensunterschiede in immer mehr Ländern möglich.

Zudem wurde in Ruhr der wirtschaftliche Bedeutungsverlust der Montanindustrie durch den Zweiten Weltkrieg nur überlagert, in Nordamerika hatte diese Entwicklung schon in den 30er Jahren eingesetzt. An seinem Ende brachte der Krieg auch in Ruhr eine nachhaltige Zerstörung städtischer Identität, Dortmund war die meistzerstörte Stadt Deutschlands, alliierte Bombardements hatten auf die montanindustriellen Anlagen gezielt.

Ruhr als Millionenagglomeration

Siedlungsgeografisch ist Ruhr eine Agglomeration, definiert als Region mit mehr als 1 Millionen Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern auf den qkm. Ruhr besteht aus 53 Kommunen, davon 11 kreisfreien Städten mit bezirklicher Dezentralisierung und 42 weiteren Städten und Gemeinden in vier Kreisen.

Millionenagglomerationen entwickelten sich in zwei Ausformungen. Die einen

können auf die vorindustrielle Europäische Stadt zurückgeführt werden, die anderen sind erst im Zuge der Industrialisierung entstanden. Von der waren alle großen Städte Europas betroffen, aber mit dem bleibenden Unterschied, ob sich Industrie an städtische Strukturen anlagerte oder wie in Ruhr eher dörflich-kleinstädtische Siedlungen überlagerte.

Große Europäische Städte waren schon vor der Industrialisierung baukulturell geprägte Hauptstädte mit politischer, oder Hafenstädte mit wirtschaftlicher Bedeutung. Die Industriegebietsagglomerationen auf Kohlelagerstätten entwickelten sich ohne kommunalpolitische Stadtplanung und ohne kulturelles Leitbild. Die ökonomisch-technologische Rationalität ihrer Siedlungsentwicklung bezog sich einzig auf Kohle und Stahl, die unternehmerische Entscheidungsmacht dazu blieb außerhalb, so in Düsseldorf, dem »Schreibtisch« des »Ruhrgebiets«. Große Agglomerationen mit mehreren Millionen Einwohnern gibt es in Europa im globalen Vergleich nur wenige. Es macht keinen Sinn Ruhr mit London oder Paris zu vergleichen, aber es gehört – wie Berlin – in die Klasse der 3-5 Millionen-Agglomerationen.

Konsequenzen aus der Krise in Ruhr

Als Konsequenzen aus dem ökonomischen Bedeutungsverlust von Kohle und Stahl haben Universitätsgründungen und eine integrierte Entwicklungsplanung die eigenartige städtebauliche Konzeption Ruhr verändert. Besonders bedeutsam war 1965 die Gründung der Ruhr-Universität Bochum, danach weiterer Hochschulen. Zuvor gab es nur 4.000 Studierende in Ruhr, heute sind es 140.000. Das fundamentale Entwicklungshemmnis in Ruhr wurde so aufgebrochen. Es gab jetzt Zugang zu Wissen, technologische Innovationen konnten »vor Ort« entstehen. 1968 beschloss die NRW-Landesregierung das Entwicklungs-

programm Ruhr, ein integrierendes siedlungsräumliches Konzept für die gesamte Agglomeration.

Mit der Internationalen Bauausstellung Emscherpark wurde zwischen 1989 und 1999 realisiert, dass der Rückzug von Kohle und Stahl stadtgestalterische Chancen bietet. Industriebauten wurden nun als kulturell prägende Denkmäler wahrgenommen: Die Zeche Zollverein in Essen etwa ist Weltkulturerbe. Aufgegebene Industrieareale sind stadtplanerisch also inzwischen neu genutzt.

Städte als Metropolen

Die Veränderungen in Ruhr gehören zu den globalen Entwicklungen, die das Verständnis von Stadt beeinflussten. Große Städte gewinnen im Prozess der Globalisierung neue Bedeutung, Dienst- und Wissensleistungen konzentrieren sich hier. So bekamen große Städte auch wieder ein positives Image – weg von dem des Molochs. Sie ordnen sich ein in das Konzept von Metropolregionen. Für manche gehört Ruhr zu einer Metropolregion Rhein-Ruhr. Diese hätte zwar Metropolfunktionen, wäre aber keine Stadt und entbehrte der Selbstständigkeit. Es stellt sich die Frage, ob Ruhr mit seiner eigenartigen Siedlungsentwicklung als Stadt Selbstständigkeit haben kann oder Teil einer größeren Metropolregion ist, in der es weiter von außen bestimmt wird.

Metropolen haben Funktionen, die postindustriellen Dienstleistungs- und Wissensgesellschaften entsprechen – es ist deshalb die Frage, wie sich Ruhr, als Montanindustrieagglomeration entstanden, dazu entwickeln kann. Solche Funktionen sind die Innovations- und Wettbewerbsfunktionen in wirtschaftlich-technischen und sozial-kulturellen Bereichen, die Gatewayfunktionen, wie Zugang von und zu Menschen, Wissen und Märkten, Symbolfunktionen, also Kultur in Theatern, Museen

und Kunst, Medien, Events, Architektur, Stadtgestalt, Image, und Entscheidungs- und Kontrollfunktionen für Unternehmen, Staat und suprastaatliche Institutionen.

Für Ruhr ausschlaggebend sind Innovations- und Wettbewerbsfunktionen. Sie haben primäre Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung. Ruhr konnte durch die Hochschulgründungen aufholen. Aber die Benachteiligung durch den Bund im Bereich von Forschung und Wissenschaft ist geblieben. Zwischen 1996 und 2006 belegt Ruhr unter allen Hochschulregionen bei der Förderung pro Einwohner den vorletzten Rang. Bei einem Bundesdurchschnitt von etwa 500 Euro pro Jahr kommt Ruhr auf 250, München hingegen auf 1.350 und Berlin auf 1.000 Euro.

Die wirtschaftlichen Perspektiven von Ruhr werden primär bestimmt von technologisch in Unternehmen verwertbaren Innovationen und der Steigerung von Produktivität. Forschungsintensive Industrie und wissensbasierte Dienstleistungen lassen die Wirtschaft in Deutschland wachsen. Innovationen ziehen Menschen an und verbreiten sich zu Menschen an anderen Orten weltweit, sie sind Voraussetzung der Gatewayfunktionen und sie benötigen sie. Gatewayfunktionen bedeuten Import und Export von Menschen und Wissen. Dazu bedarf es einer metropolengerechten Infrastruktur des problemfreien Personenverkehrs für alle, für die Einwohner und für die Menschen, die von außen kommen. Erst mit dem Rückgang der Schwerindustrie begann in Ruhr nachholende Verkehrsplanung. Sie führte sowohl zu mehr Straßen wie zu mehr Schienen, ohne dass funktionsfähige Netze aufgebaut wurden. Ruhr hat für eine urbane Agglomeration zu viele Straßen und zu wenig ÖPNV, für eine Flächenregion hingegen zu wenig Straßen.

Innovationen locken an, kulturelle Symbole (Theater, Museen, Medien und Events) unterstützen sie. Die Kulturhauptstadt Ruhr 2010 hat gezeigt, dass die Symbolfunktionen gestaltbar sind. Dauerhaft

zeigen sie sich in Stadtgestalt und Architektur. Das erfordert eine entsprechende siedlungsräumliche Gestaltung.

Im Hinblick auf die Entscheidungs- und Kontrollfunktionen ist für Ruhr allerdings Fehlanzeige zu vermelden infolge staatlicher Politik, die gegen Ruhr gerichtet ist. Damit muss sich das Interesse auf die unternehmerischen Funktionen richten. Auch hier war lange Fehlanzeige. Erst in den letzten Jahrzehnten hat sich das geändert, vor allem in den Bereichen Energie und Handel. Thyssen-Krupp hat mit seiner neuen Konzernzentrale in Essen Zeichen gesetzt.

Städtisch-urbane Landschaft

Die Metropolenfunktionen sind mit weiterer Polyzentralisierung verbunden. Die neuen Universitäten in Bochum, Dortmund und auch Duisburg wurden nicht in die Zentren dieser Städte gebaut, sondern sie ließen neue Zentren entstehen. Industriedenkmäler und neuer freier Raum auf aufgegebenen Industriearealen liegen meistens außerhalb der »Innenstädte«. Damit wird immer deutlicher, dass Polyzentralisierung ein Prozess zunehmender Funktionalität von Metropolen ist. Die stadtgestalterischen Chancen des Bedeutungsrückgangs von Kohle und Stahl zeigen Perspektiven der Stadtentwicklung, die den Entstehungsbedingungen von Industriegebiets-Agglomerationen entsprechen, aber andere sind, als die Herausforderungen an rekonstruierte Europäische Städte. Aus der weitgehend ungeplanten, jedenfalls nicht integrierten, siedlungsräumlichen Entwicklung lässt sich ein eigenständiges Konzept ableiten. Es ist eine städtisch-urbane Landschaft oder auch Stadtlandschaft zu gestalten, mit Siedlungsknoten unterschiedlicher Dichte und mit unterschiedlich verteilten und gebündelten Funktionen. Die diese Siedlungsknoten vernetzenden Wege enthalten funk-

tionale Verkehrsinfrastruktur, sind aber auch Parklandschaften und Grünzüge. Vorhandene regionale Grünzüge in Nord-Süd- und in West-Ost-Richtung, der Emischer Landschaftspark, das Ruhrtal und die Lippe-Auen sind so zu einem kulturlandschaftlichen Grundnetz verknüpft. Die Siedlungsknoten könnten dabei aber noch verdichtet und funktional gestärkt werden.

Die kommunale Verfasstheit

Die Polyzentralität von Ruhr ist eine Chance für seine urbane Entwicklung, aber darf nicht Grundlage von »Regionaler Governance« sein, die »Viele Zentren« mit 53 kommunalrechtlich selbstständigen Kommunen gleichsetzt. Vor allem die großen Städte sind nicht historisch gewachsen, sondern Ergebnisse zum Teil willkürlicher

kommunaler Gebietsreformen in den 20er und 70er Jahren.

Die offenkundige Willkür der fremdbestimmten Zersplitterung sollte 1920 kommunale Mehrstufigkeit abmildern. Mit dem Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk wurde ein übergeordneter Kommunalverband bei jedoch nur geringen Kompetenzen geschaffen. Die Bildung einer Stadt, wie für Berlin im gleichen Jahr durch preußisches Gesetz geschehen, scheiterte vor allem auch am Widerstand der Großunternehmen, die ihre Planungen durch eine handlungsfähige Stadt behindert sahen.

Integratives kommunalpolitisches Handeln in Ruhr ist nicht zuerst eine Frage der Zusammenarbeit der Kommunen, die ist hier intensiver als anderswo. Das Land NRW muss sie durch ein geeignetes Gesetz ermöglichen, der Bund in den Bereichen Forschung und Schienenverkehr fördern. ■

Robert Kaltenbrunner

Über die Wechselwirkung von Lebensumständen und gebauter Umwelt

Zwischen gebauter Umwelt und den Lebensumständen der in ihr lebenden und arbeitenden Bevölkerung besteht eine ausgeprägte Wechselwirkung. An dem vielfach beschriebenen Prozess der sogenannten »Gentrifizierung« lässt sich dies exemplarisch beschreiben. Doch das Problem ist vielschichtiger, als es auf den ersten Blick zu sein scheint.

Robert Kaltenbrunner

(*1960) ist in leitender Funktion beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Bonn u. Berlin) sowie als freier Publizist tätig.

robert.kaltenbrunner@BBR.Bund.de



Hamburger Elbphilharmonie z.B. oder der Umbau des Neuen Museums in Berlin) oder spektakuläre Hochhäuser (Londons neuester Wolkenkratzer »The Shard« oder das »1 Blich« in Sydneys Skyline).

Gleichwohl scheint das Terrain durchaus vermint. Was damit zusammenhängt, dass die Architektur und Raumbezogenheit des Menschen im Alltag nicht besonders viel gilt, auch nicht in der Politik. Es hat den Anschein, als sei »Bauen« so etwas wie »very old school«, ein gesellschaftliches

Fraglos bietet die zeitgenössische Architektur viele Höhepunkte: In den Bann ziehen uns etwa Kulturbauten (die