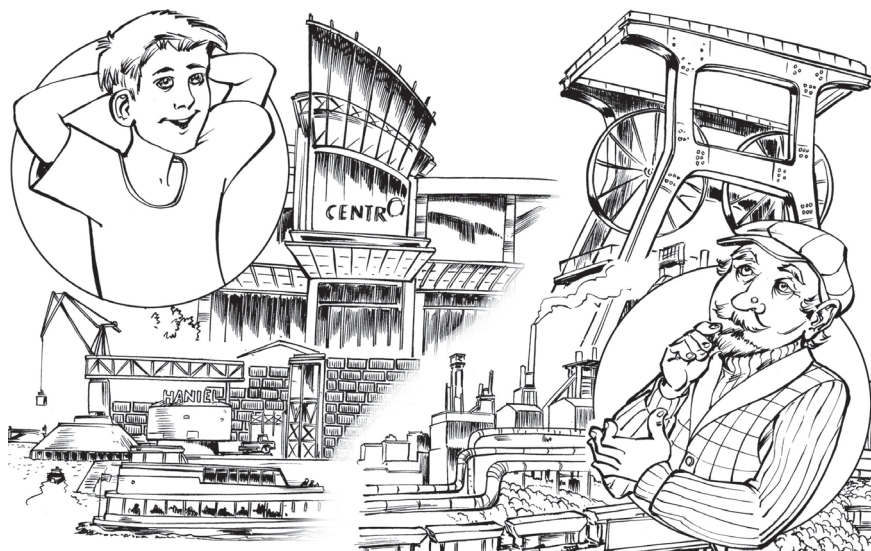


Kohle und Stahl – das war einmal: Mit dem Haack Weltatlas den Wandel erkennen

Eine „grüne Oase zwischen Kohle und Stahl“, so lautet eine kurze Beschreibung des Ruhrgebietes im gleichnamigen Lied von Wolfgang Petry.



„Zwischen Kohle und Stahl“, die Zeit also, in der sich die Industrie des Ruhrgebietes hauptsächlich auf diese zwei Bereiche konzentrierte, ist endgültig vorbei. Der Strukturwandel hat das Ruhrgebiet nachhaltig verändert. Ausgehend von einer auf den Bergbau ausgerichteten Industriestruktur hat eine tiefgreifende Ausdifferenzierung der Industrie stattgefunden. Diese Ausdifferenzierung ist auch die Zukunftsformel im Ruhrgebiet: Die Industrie auf viele Standbeine zu stellen, sorgt für Krisensicherheit – das Setzen auf lediglich wenige Bereiche, das hat man seit den 1960er Jahren schmerzlich lernen müssen, kann fatale Folgen haben. Vieles von dem, was man Jahrhunderte lang aufgebaut hatte, was sich an Infrastruktur entwickelte und was das Kennzeichen der Region war, ist heute oft einmal nicht mehr zu erkennen!

Ab den 1960er Jahren verdrängten immer mehr Erdölprodukte die Kohle. Absatzschwierigkeiten führten zu ersten Zechenschließungen. Erschwerend für die deut-

schen Zechen kam hinzu, dass die Importkohle günstiger war und auch Erdgas immer stärker Verwendung fand.

Aus ehemals bis zu 400 000 Bergleuten wurden bis ins Jahr 1976 150 000. In den kommenden Jahrzehnten sollte sich diese Zahl noch weiter verringern. Durch die Weltwirtschaftskrise kam es in den 1970er Jahren auch zu einem Einbruch in der Stahlerzeugung. Plötzlich sah man sich gewaltigen Überkapazitäten, jedoch keinen Abnehmern für die Produkte

mehr gegenüber. Betriebsstilllegungen waren die Antwort auf die Krise.

Aus Zechen wurden Wohngebiete, aus Industrieanlagen Kaufhäuser (am bekanntesten dürfte hierbei das Centro in Oberhausen sein) oder Industriedenkmäler (Zeche Zollverein). Die gut ausgebildeten Arbeitskräfte wechselten den Arbeitsplatz und fast gänzlich den Produktionssektor. Von der Urproduktion in den Dienstleistungssektor waren und sind die größten Ströme zu konstatieren.

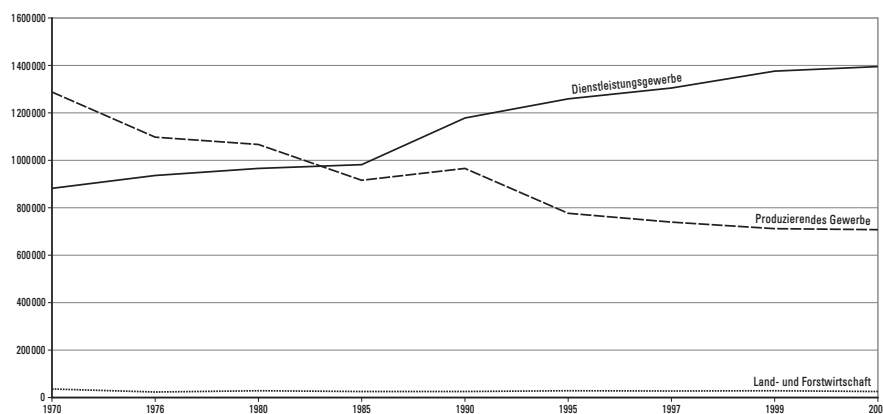


Abb. 1: Erwerbstätige in unterschiedlichen Wirtschaftszweigen des Ruhrgebietes (Abbildung nach: www.sendfeld.de, Daten: KVR 2001)

Aus dem Diagramm lässt sich entnehmen, dass der Anteil der im produzierenden Gewerbe Beschäftigten seit 1970 kontinuierlich geringer wird. Dieses Phänomen ist auch dadurch begründet, dass im Ruhrgebiet bereits ab 1960 versucht wurde, neben Kohle und Stahl weitere, zukunftsfähige Bereiche zu etablieren:

- In Bochum gründete man 1962 auf einem ehemaligen Zechengelände das Opel Werk, in dem gegenwärtig auf 1,7 Mio. Quadratmetern über 5 000 Menschen beschäftigt sind (vgl. Haack Weltatlas Karte 54.2, Strukturwandel in Bochum).

- In Dortmund beschloss die Landesregierung ebenfalls 1962 die Gründung einer Technischen Hochschule. 1965 verständigt man sich auf die Gründung einer Universität. Aktuell bietet die Universität Dortmund 60 Bachelor- und Masterstudiengänge an, die Lehramtsausbildung findet in 35 Fächern statt. Etwa 24 000 Studierende sind an der Universität eingeschrieben.
- In Oberhausen fand ab 1990 auf dem ehemaligen Industriegelände der Firma Thyssen ein Strukturwandel vom Industriestandort zum Dienstleistungs- und Tourismusstandort statt. Neben dem Ein-

- kaufszentrum „CentrO“, der Multifunktionshalle (König-Pilsener-Arena), dem Freizeit- und Vergnügungspark (CentrO-Park) und weiteren Angeboten hat man den ehemaligen Gasometer als neues Wahrzeichen der Stadt etabliert. Im ehemals Europas größten Scheibengasbehälter finden nun Veranstaltungen statt.
- Im Duisburger Hafen lässt sich die Situation der Wirtschaft im Ruhrgebiet stets gut verfolgen, denn man sieht, wie viel Waren hier umgeschlagen und bewegt werden. Obwohl die Steinkohle das zweitstärkste Verladegut war, weihte man bereits 1984 den ersten Containerterminal ein. 1990 wurde das erste Schienenstück als Grundstein für den Bahnhof für den kombinierten Verkehr gelegt. Zudem entstand im Südhafen eine weitere wasserüberspannende Umschlag- und Lagerhalle. Weitere Umstrukturierungen folgten.

Als Einstieg für die Thematik bietet sich die Karikatur an, denn sie spielt unmittelbar auf den erfolgten Strukturwandel an. Man kann daher die Schülerinnen und Schüler äußern lassen, was ihnen spontan zur Karikatur einfällt. Die Karikatur kann auch auf ein DIN A4-Blatt mittig kopiert werden, sodass die Schülerinnen und Schüler in Partner- oder Gruppenarbeit ihre ersten Gedanken auf das Blatt formulieren, im nächsten Schritt stellen dann alle die Ergebnisse vor und vergleichen. Im Anschluss daran kann man mit der Karte 55.4 (Entwicklung der Industrieregion Ruhrgebiet) die Vermutungen überprüfen und weiter in die Thematik einsteigen. Deutlich lassen sich die Veränderungen zwischen 1850 und 2006 erkennen. Auch die Blütezeit der Kohle- und Stahlindustrie lässt sich aus der Karte, die die Situation von 1965 widerspiegelt, ablesen. Mittels der Karte 54.3 (Duisburger Hafen), die klar

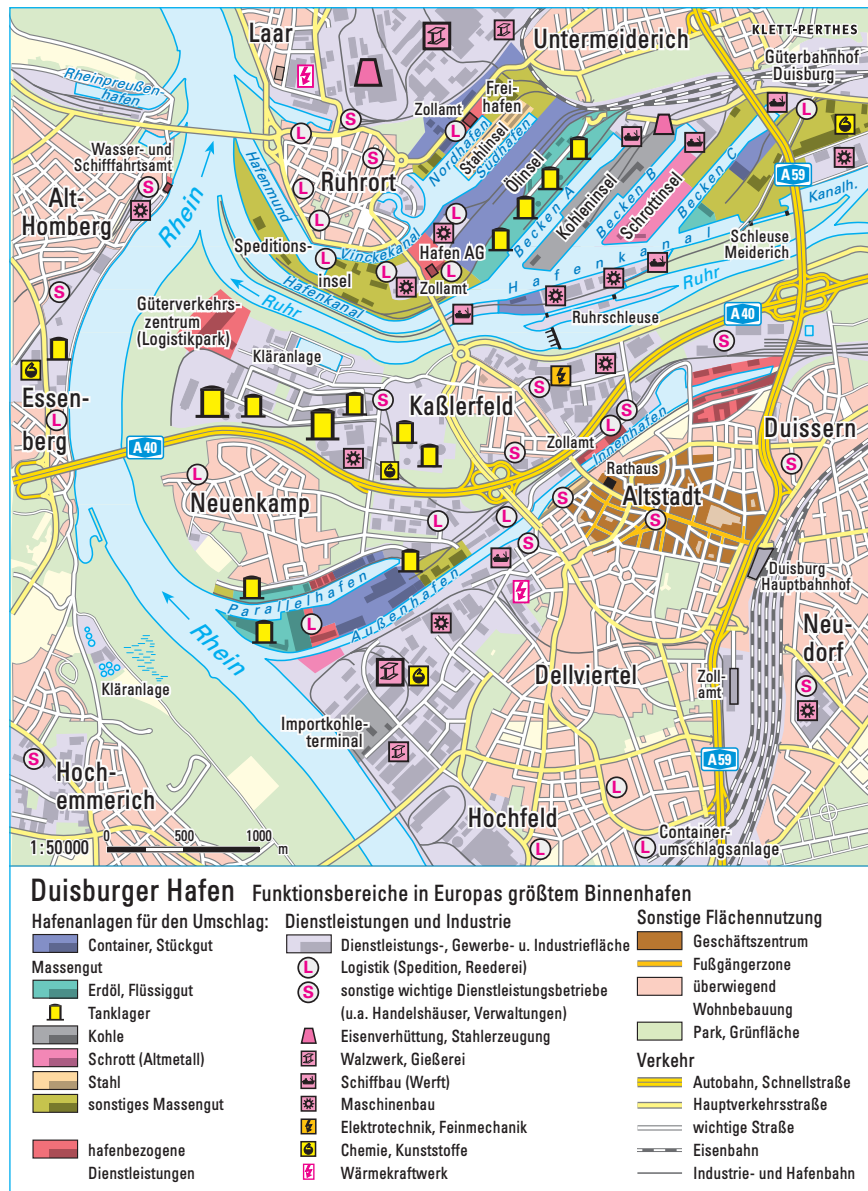


Abb. 2: Duisburger Hafen (Haack Weltatlas 54.3)

die strukturellen Veränderungen beinhaltet, kann man an der Thematik weiter arbeiten, denn der Hafen zeigt an, welche Industrie sich gegenwärtig im Ruhrgebiet finden lässt.

Denn aus einem fast ausschließlich auf Kohle und Erz ausgerichteten Hafen ist ein auf die heutigen Bedürfnisse ausgerichteter Hafen geworden. Bereits beim ersten

Blick auf die Legende lassen sich die Bereiche Massengut, Container und Stückgut erkennen. Die Dienstleistungsbetriebe und Industrie sind sofort zu verorten. Bei dem Vergleich zum Hafen früher (siehe Abb. 3 + 4) ist zu erkennen, dass ein Wechsel von ehemals reinem Umschlag zur gesteigerten Wertschöpfung durch Bearbeitung und Lagerung und Kommissionierung

stattgefunden hat. Die großen über das Wasser reichenden Hallen ermöglichen einen witterungsgeschützten Umschlag.

Zur Vertiefung sei auf das Arbeitsblatt hingewiesen, welches auch als Hausaufgabe gegeben werden kann. Der Internetauftritt des Duisburger Hafens ist sehr gut für Schülerinnen und Schüler geeignet.



Abb. 3 + 4: Der Duisburger Hafen 1926 und 2009.

Quelle: Regionalverband Ruhr (Hg.), The Ruhr Metropolis Small Atlas – The Changing Ruhr, Essen 2009, S. 2

Arbeitsblatt

Strukturwandel im Ruhrgebiet: Analyse von Luftbildern

Vergleich der beiden Luftbilder von 1926 und 2009



Der Duisburger Hafen 1926 und 2009.

Quelle: Regionalverband Ruhr (Hg.), The Ruhr Metropolis Small Atlas – The Changing Ruhr, Essen 2009, S. 2

- 1) Beschreibe die beiden Luftbilder.
Stelle dabei die wesentlichen Inhalte tabellarisch gegenüber!

1926	2009

- 2) Gib an, welche Güter 1926 den Umschlag im Hafen dominierten!
- 3) 1926 wurden die Güter auf der Schiene von und zum Hafen transportiert, gegenwärtig werden die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser genutzt. Begründe den Wandel!
- 4) Recherchiere im Internet auf dem Internetauftritt des Duisburger Hafens und gib an, welches Massengut aktuell am meisten transportiert wird!
- 5) Lege dar, warum heutzutage der Container so stark im Duisburger Hafen vertreten ist!

Name: _____

Klasse: _____

Datum: _____



© Ernst Klett Verlag GmbH, Stuttgart 2010. | www.klett.de
 Alle Rechte vorbehalten. Von dieser Druckvorlage ist die Vervielfältigung für den eigenen Unterrichtsgebrauch gestattet. Die Kopiergebühren sind abgegolten.
 Für Veränderungen durch Dritte übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Arbeitsblatt

Strukturwandel im Ruhrgebiet: Analyse von Luftbildern

Vergleich der beiden Luftbilder von 1926 und 2009



Der Duisburger Hafen 1926 und 2009.

Quelle: Regionalverband Ruhr (Hg.), The Ruhr Metropolis Small Atlas – The Changing Ruhr, Essen 2009, S. 2

- 1) Beschreibe die beiden Luftbilder.
Stelle dabei die wesentlichen Inhalte tabellarisch gegenüber!

1926	2009
viele Schiffe	wenige Schiffe
große Erzhalde	keine Erzhalde mehr
Kohleumschlag	
fast keine Hallen	Hallen, teilweise das Wasser überspannend
ausschließlich Schienen	Straße und Schienen
	Container
	Mineralöllager
	große Verladeanlagen

- 2) Gib an, welche Güter 1926 den Umschlag im Hafen dominierten!
1926 dominierte der Erz- und Kohleumschlag
- 3) 1926 wurden die Güter auf der Schiene von und zum Hafen transportiert, gegenwärtig werden die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser genutzt. Begründe den Wandel!
1926 stand lediglich die Eisenbahn als leistungsfähiges Transportmittel zur Verfügung, heute werden die Güter im kombinierten Ladungsverkehr mit Schiffen, LKW und Zügen transportiert. Die LKW sind als Transportmittel hinzugekommen, da sie leistungsfähiger geworden sind.
- 4) Recherchiere im Internet auf dem Internetauftritt des Duisburger Hafens und gib an, welches Massengut aktuell am meisten transportiert wird!
2009 wurde Mineralöl/Chemie am häufigsten transportiert
- 5) Lege dar, warum heutzutage der Container so stark im Duisburger Hafen vertreten ist!
Mit Containern lassen sich die Güter einfach transportieren, ein Umschlag zwischen den Verkehrsträgern Wasser, Straße und Schiene ist sehr leicht!

Name: _____

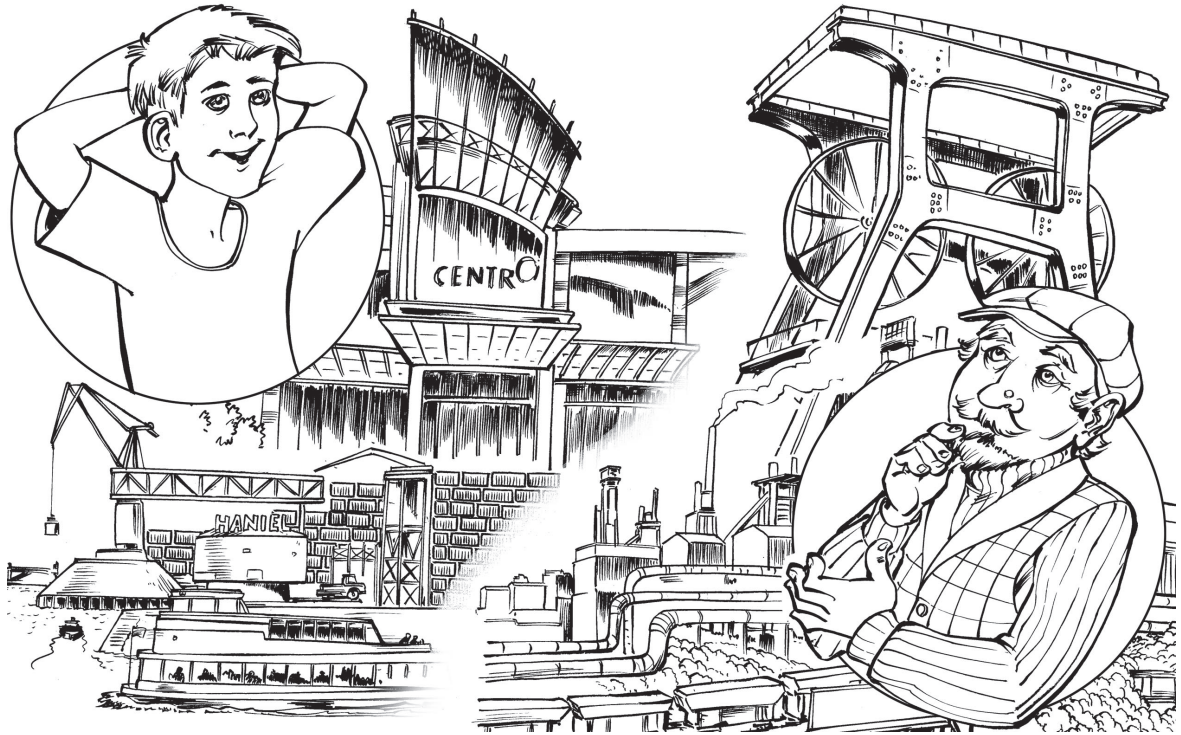
Klasse: _____

Datum: _____



© Ernst Klett Verlag GmbH, Stuttgart 2010. | www.klett.de
Alle Rechte vorbehalten. Von dieser Druckvorlage ist die Vervielfältigung für den eigenen Unterrichtsgebrauch gestattet. Die Kopiergebühren sind abgegolten.
Für Veränderungen durch Dritte übernimmt der Verlag keine Verantwortung.

Arbeitsblatt



Name: _____

Klasse: _____

Datum: _____



© Ernst Klett Verlag GmbH, Stuttgart 2010. | www.klett.de
Alle Rechte vorbehalten. Von dieser Druckvorlage ist die Vervielfältigung für den eigenen Unterrichtsgebrauch gestattet. Die Kopiergebühren sind abgegolten.
Für Veränderungen durch Dritte übernimmt der Verlag keine Verantwortung.