

# Probleme und Zukünfte der „Metropole Ruhr“



Abb. 1: Zukunftsstandort Ewald

Den Weg vom alten, schwerindustriellen Ruhrgebiet zur Metropole Ruhr zu gestalten und zu beschreiten, stellt gegenwärtig die größte Herausforderung der Stadtentwicklung in der Region Ruhr dar. Erhebliche Wegstrecken sind zurückgelegt, hat doch der Anteil der Industriebeschäftigten an der Ruhr bereits den einer klassischen Beamten-, Universitäts- und Dienstleistungsstadt (z. B. Münster) erreicht! Fragwürdig erscheint allerdings die Bezeichnung „Metropole Ruhr“, denn der Anspruch misst sich mit den Metropolen London und Paris oder – bescheidener – mit Hamburg, Berlin und München. Dem stellt man selbstbewusst entgegen, eine „andere“ Metropole zu sein: anders in der polyzentrischen Struktur, anders im faktischen Dasein: Die Metropole Ruhr sei eine „Metropole im Werden“. Berücksichtigt man die Eckpunkte der Stadtentwicklungsplanung (Abb. 2), so stellen sich in allen Bereichen Probleme. Geprägt von Bad Governance und Pfadabhängigkeit bieten die Megatrends, z. B. der Demografische Wandel, gewaltige Herausforderungen. Die Zielsysteme bleiben diffus, sind im besten Fall kurzlebige Kraftakte. Zur Realisierung endogener Potenziale fehlt oft das Geld.

## Herausforderungen auf dem Weg zur Metropole Ruhr

### „Bad Governance“

Seit mehr als 10 Jahren streitet man sich, ob es nicht Erfolg versprechender sei, eine „Metropole Rhein – Ruhr“ mit 11 Mio. anstelle der heute 5,2 Mio. Einwohner (mit abnehmender Tendenz) anzustreben. Die Realität spricht dagegen, da selbst Köln und Düsseldorf nicht zusammengehen, geschweige denn, sich den belastenden Rucksack „Ruhr“ aufbürden wollen. Da erscheint ein Konstrukt der „Tripolis“ (Köln – Düsseldorf – Ruhr) wirklichkeitsnäher.

Die Landespolitik hält sich zurück: Eine Großmetropole Rhein-Ruhr wäre ein unliebsamer, weil zu mächtiger Akteur. Eine schwache Metropole Ruhr, geprägt von „Bad Governance“ nur vereinzelter interkommunaler Kooperation und eines nur schwachen Regionalverbandes Ruhr (RVR), erscheint seit Jahrzehnten sowohl „von oben“ akzeptiert als auch „von unten“ kaum überwindbar: Selten war der Wettbewerb zwischen den 53 Städten der Region um Kaufkraft, Arbeitsplätze und Steuerzahler so intensiv wie unter den gegenwärtigen Bedingungen demografischer und ökonomischer Schrumpfungsprozesse.

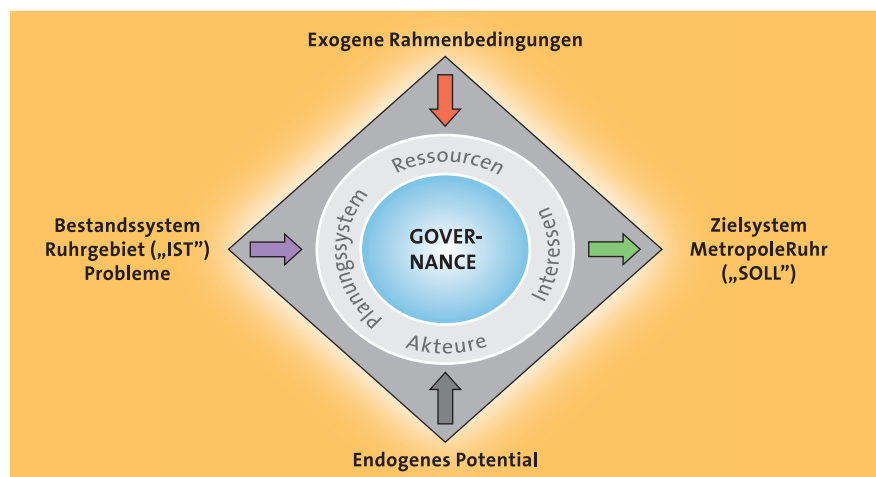


Abb. 2: Probleme und Entwicklungspotentiale der Metropole Ruhr (Entwurf: B. Butzin)

**Pfadabhängigkeit**

„Bad Governance“ ist aber nicht der einzige Widersacher auf dem Weg zur Metropole Ruhr. Die Metropole Ruhr hat noch immer mit Problemen der „Pfadabhängigkeit“ zu kämpfen: Sie ist eine „verspätete Region“. Denn so richtig die weltweit beachtete Vorreiterrolle eines sozial verträglichen Abbaus der Schwerindustrie auch aus sozialpolitischer Sicht erscheint, die man sich über fünf Milliarden Euro an Subventionszahlungen kosten ließ, so fehlt seit den 1970er-Jahren das Geld für einen rechtzeitigen Aufbau neuer und zukunftsfester Wirtschaftsstrukturen.

Eine „Second-Hand-Industrialisierung“ entfaltete sich. Die regional „neuen“ Branchen waren sektoral immer schon im Produktzyklus ausgereift, „veraltet“, z.B.: Autoindustrie/ Opel, Autozulieferer, Blaupunkt, Siemens, Chemie (Schering), später Nokia usw.: Zweigwerke, die nach den Möglichkeiten und Erfordernissen der Globalisierung kamen und gingen.

In der Folge lösen diese Branchen- und Betriebsstrukturen einen „circulus vitiosus“ (Abb. 3) aus. Die

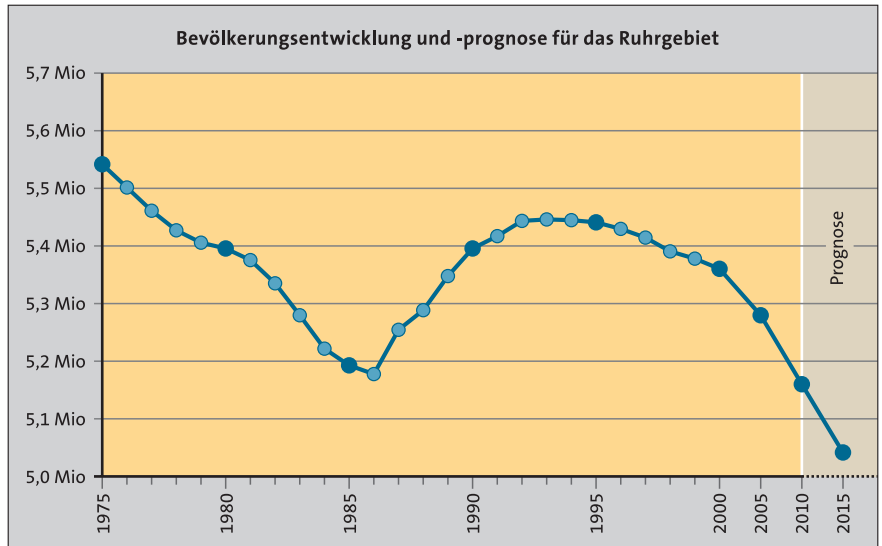


Abb. 4: Strukturwandel im Überblick („Postmontan“ ab ca. 1970)  
Einführung: Strukturwandel im Ruhrgebiet II (Bevölkerung) nach RVR

„freigesetzten“, in der Regel besser ausgebildeten Arbeitskräfte und deren Familien ziehen fort, die Kaufkraft sinkt, Versorgungs- und Infrastruktur werden unrentabel. Standortgunst, Image und Arbeitsmarktqualität sinken, Geschäfte schließen. Neue Betriebe meiden die Region. Arme, Alte, Arbeitslose, ein Teil der Ausländer und Alleinerziehenden bleiben zurück, konzentrieren sich in Problemvierteln.

**Demografischer Wandel**

Gegenwärtig sind u. a. die Folgen des Demografischen Wandels zu bewältigen. Waren schon in den 1970er Jahren die Eltern jener Kinder, die heute ausbleiben, gar nicht geboren worden, so fehlen heute zudem die Kinder, die nach Abwanderung der Eltern andernorts zur Welt gekommen sind. Der demografische Wandel der Region, mit „weniger, älter, bunter (multikultureller)“ zu bezeichnen, eilt dem westdeutschen Durchschnitt um eine Generation voraus. Die Bevölkerungsprognose lässt erahnen, dass hiervon die regionalen Arbeitsmärkte der Region, d. h. die Wirtschaftskraft und Wettbewerbsfähigkeit, direkt betroffen sein werden (Abb. 4). Während in Armutsmilieus (Problemquartieren) viele Kinder geboren werden, deren Wohlstands-, Gesundheits- und Bildungskarrieren wahrscheinlich nur unterdurchschnittliche Standards erreichen werden, strebt am anderen Ende der Skala, bei den Hochschulangehörigen, der Wunsch nach Kindern, die die Qualifikation zukünftiger Nachfrage leicht erfüllen könnten, einem historischen Tief entgegen. Insgesamt unterschreitet die Geburtenrate deutlich die Sterberate.

Zugleich spaltet sich die Gesellschaft sozioökonomisch in mehr Verlierer und wenige Gewinner. Wer es sich leisten kann, meidet die Verlierer-

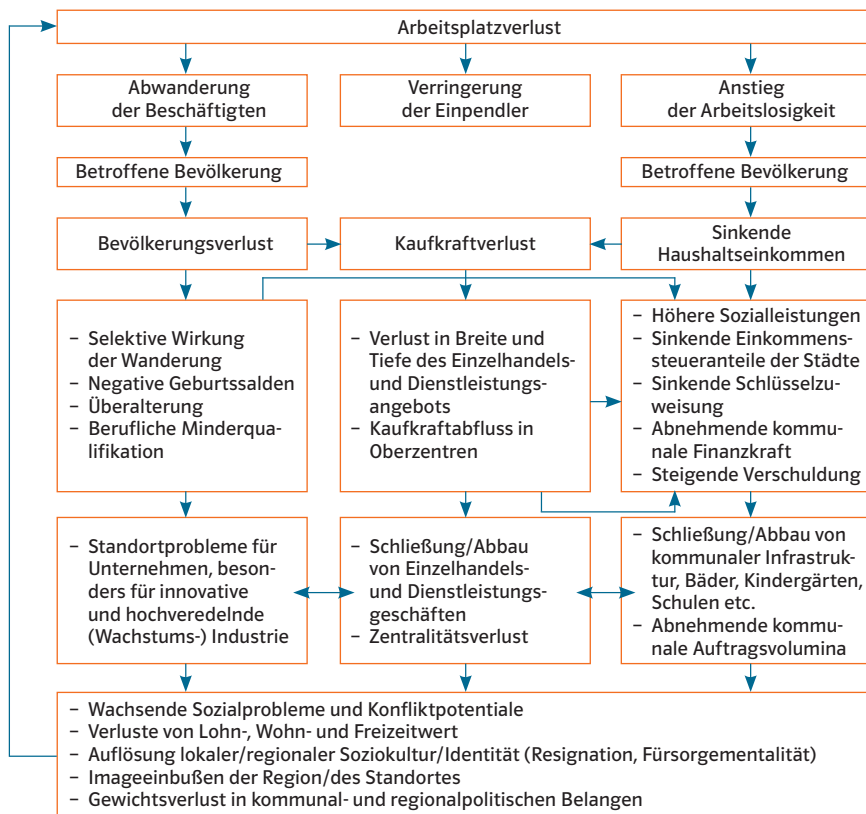


Abb. 3: Circulus vitiosus (Entwurf B. Butzin)



Abb. 5: Technologieparks im Ruhrgebiet (nach RVR)

quartiere und zieht weg, die Wohngebiete segregieren sich sozialstrukturell. Die Stadtstruktur zerfällt in neue Wohn-, Büroviertel, Gewerbestrassen und Logistikareale, in Einkaufs-, Sport-, Unterhaltungsiseln. Ein Inselmeer unverbundener, monostrukturierter Funktionseinheiten entsteht. Städtische Fragmentierung, **Archipelisierung** ist die Folge, die die gesellschaftliche Qualität des Städtischen, die Urbanität bedroht. Insgesamt nimmt der Handlungsbedarf sprunghaft zu, der Handlungsspielraum aber nimmt mit der Überschuldung der Gemeinden in der Ruhrregion dramatisch ab. Soweit die skizzenhafte Bestandsaufnahme ausgewählter, noch zu bewältigender Herausforderungen der Metropole Ruhr.

### Potenziale und Strategien der Entwicklung zur Metropole Ruhr

Einen Wendepunkt im ökonomischen Strukturwandel brachten innovative Politikmodelle wie die neue Technologiepolitik des Landes und die „Regionalisierte Strukturpolitik“ der späten 1980er Jahre. Die Technologie- und Gründerzentren schufen Anschlussmöglichkeiten an die deutsche Wirtschaftsdynamik. Die Internationale Bauausstellung EmscherPark (IBA; 1989–1999) legte den Grundstein für neues Denken in der Regionalentwicklung: Kooperation zwischen den Städten, mit Wissenschaft, Wirtschaft, Kreativen und Bevölkerung, kleinschrittige und „lernende“ Ent-

wicklungsstrategien mit einer Vielzahl thematisch zentrierter Projekte an Stelle von bis dahin üblichen Großprogrammen.

Entsprechenden Erfolgen war aber nur eine eingeschränkte Wirkungs- und Reifezeit vergönnt, da sich mit den „Megatrends“ in den 1990er-Jahren neue und steuerungspolitisch kaum beherrschbare Herausforderungen entfalten: Globalisierung, technologisch-ökonomischer Wandel, demografischer und soziokultureller Wandel, schließlich der Klimawandel. Beispielsweise zwang der Zusammenbruch der „New Economy“ um das Jahr 2000 die Stadt Dortmund, das ambitionierte „dortmund project“ zu Korrekturen ihrer Ziele: Anstelle der anvisierten 100 000 durch den Abbau der Schwerindustrie verlorenen Arbeitsplätze konnten „nur“ 70 000 im Bereich der Informatik und Kommunikation (IuK), neuen Werkstoffe und Mikrosystemtechnik neu geschaffen werden (Internet 1). Gleichwohl hat Dortmund mit dieser frühzeitigen und gezielten Strategie des Strukturwandels im Verbund mit Technischer Universität, renommierten Forschungsinstituten, dem außerordentlich erfolgreichen Technologie- und Gründerzentrum sowie des Technologieparks (Abb. 5) den Ruf eines führenden IuK-Standorts Deutschlands errungen.

Offenbar bergen die Herausforderungen auch Chancen. Dazu gehören z. B. die aus der alternden Gesellschaft erwachsenden Chancen der **Seniorenwirtschaft**. Sie steht im Ruhrgebiet noch am Anfang. Die Wohnpräferenzen der Senioren dürften ähnliche Prozesse der Re-Urbanisierung stärken wie die Tendenzen zur Singularisierung der jüngeren Generation. Regionale („endogene“) **Potenziale** sind aber auch in der Lagegunst inmitten Europas und eines Ballungsraumes Rhein-Ruhr von über 11 Mio. Einwohner, ebenso vom großen Marktpotenzial an der Ruhr selbst (5,2 Mio. Einwohner) gegeben. Im vergangenen Jahrzehnt hat sich die **Logistikbranche** rasch entfaltet (Abb. 6). Entsprechende Flächennach-



Abb. 6: Logistik Zeche Ewald (RAG Montan Immobilien)

[http://www.hpnoll.de/rub/VGE\\_1\\_09\\_Strukturwandel\\_hoch.pdf](http://www.hpnoll.de/rub/VGE_1_09_Strukturwandel_hoch.pdf)

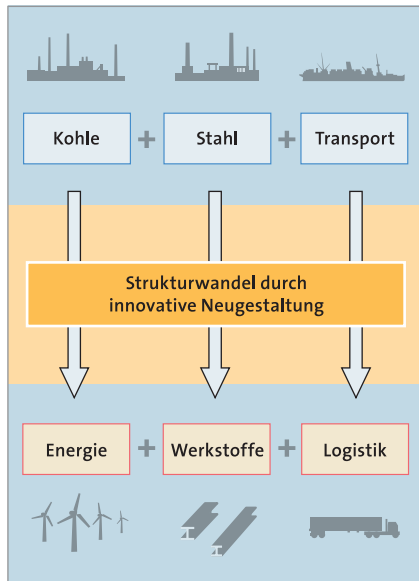


Abb. 7: nach Strategie des „Big Push“ „Zukunft Ruhr 2030“ des Initiativkreis Ruhr (2009)

fragen können in der Region kaum noch gedeckt werden. Schließlich scheint sich auch die **Energiebranche** – zur Blütezeiten der Stahl- und Kohleindustrie war das Ruhrgebiet immerhin das Energiezentrum Europas – nach langem Zögern endlich zu lösen aus der Erstarrung des für die Schwerindustrie typischen mentalen „Lock-in“-Phänomens, Motto: „Nichts ist so erfolgreich wie der Erfolg – keine Veränderungen, solange die Erlöse stimmen!“. Zu sehr wurde auf Konzerngröße und Marktbeherrschung statt auf Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit gesetzt (Abb. 7).

Weitere **Chancen der Schrumpfung** liegen in den riesigen Brachflächen, Hinterlassenschaften der Schwerindustrie, die eine Jahrhundertchance der Stadterneuerung bergen. Die Stahlwerksareale, einst am Stadtrand, nah am Arbeiterpotenzial, errichtet, haben sich heute zu citynahen „Filetstücken“ entfaltet. Anders die Bergwerke: Ihre Standorte wurden nach geologischen Kriterien entwickelt, oft in kaum besiedelten Regionen wie dem damaligen Emscherbruch. Die „Zechenbarone“ holten die Stadt zu sich, schufen riesige Bergwerks-siedlungen mit integrierten, kleinen Stadtwelten – in ihrem Funktionsgefüge ohne Urbanität auch „Industriedörfer“ genannt. Die Industrieflächen



Abb. 8: Biomasse-Park auf der ehemaligen Zeche Hugo/Gelsenkirchen (RAG Montan Immobilien) <http://www.solarstadt-gelsenkirchen.de/hauptmenu/projekte/projekte-einzelsicht/biomassepark-hugo/?L=zqqqgdxrd>

sind nun brach gefallen und haben eine dicht bewohnte, zunehmend baulich, funktional, infrastrukturell und sozial „entkernte“, problembelastete Quartiersumgebung hinterlassen.

### Wer braucht die Brachflächen des Ruhrgebiets?

Das Mainstream-Denken der Flächeneigner, Developer und Investoren favorisiert aber im Wesentlichen nur Gewerbeflächen und ihre Ertragspotenziale. Übersehen wird dabei, dass mit dem Wandel von der schwerindustriellen Gesellschaft zur **Wissensgesellschaft** ein folgenreicher Wandel der Flächenproduktivität einhergeht.

Gleicher Bruttoproduktionswert angenommen, wird die Wirtschaftsleistung auf einem geringen Bruchteil (Bürotürme) der ehemaligen Flächen (Berg-, Stahlwerke, Güterbahnhöfe, Häfen) erstellt. **Wer also braucht die Brachflächen** des Ruhrgebiets überhaupt noch als Gewerbeflächen? Die Maxime des Flächenrecyclings, die Brachflächen in den „stadiwirtschaftlichen“ Kreislauf zurück zu speisen, dürfte für die Metropole Ruhr zunehmend obsolet werden: Es geht vielmehr um die Umnutzung in einen erweiterten „stadgesellschaftlichen“ Kreislauf. Es geht um einen neuen Stadttyp.

### Brachflächen – die Stadtkerne von morgen?

Brachflächen ermöglichen Experimente mit diesem neuen Stadttypus, in dem Freiflächen nicht auf versiegelte Plätze, Minigolf und Reste beschränkt sind, sondern einen dominanten Bestandteil der „Stadt von morgen“ bilden. Die Städte der Metropole Ruhr könnten weitsichtig und anderen vorausleitend auf Klimawandel und Wertewandel der Menschen reagieren: Außerhalb der verdichteten Stadtkerne könnten europaweit einzigartige Angebote an aufgelockerter Siedlungsweise inmitten attraktiver Grün- und Wasserlagen, Parks, sogar **Biomasseflächen** (vgl. die Umnutzung des ehemaligen Bergwerks Hugo in Gelsenkirchen, Abb. 8) den Wohn-, Freizeit-, Standort- und Imagewert massiv erhöhen. Freiflächen wären nicht mehr Rudimente in einer möblierten, gestylten, hoch verdichteten Baumasse, sondern sie werden zum Mittelpunkt und Lebensraum: Die randständige Wohn- und Gewerbebauung umschließt diese neuartigen „Stadtkerne“ hoher Aufenthalts-, Begegnungs-, Teilhabe- und stadtoökologischer Qualität. In Skandinavien, z. B. Helsinki, finden sich Musterbeispiele. Dieser zukunftsbedeutsame, innovative Stadttyp könnte neben die gängigen Visionen der „kompakten“,



Abb. 9: Phoenix-Ost, Dortmund (Zusammenstellung: B. Butzin)  
<http://www.youtube.com/watch?v=fXuUgMQYkpg> (Video zur Planung Phönix Ost und West)

hoch verdichteten Stadt mit versiegelten Hitzeinseln („Urbanität durch Dichte“) treten. Denkt man grüne Freiflächen weiter zu blauen, d. h. zu Wasserflächen, so findet sich bereits in Dortmund eine Musterlösung dieses neuen Stadt(teil)typs, auf den alten Stahlwerksflächen im Bau: Phoenix Ost und West (Abb. 9). Der neue Stadtraum wäre – von der City abgesehen – Freiraum geprägt. Trotz der Re-Urbanisierung, die in den Städten der Metropole Ruhr noch ganz am Anfang steht, macht sich weit in der Peripherie ein neuer Trend bemerkbar, die „Post-Suburbanisierung“. Die Suburbia der stadtreionalen Randgebiete verselbständigt sich. Fuhr man früher noch am Wochenende aus der Stadt „ins Grüne“, so fährt man heute aus Suburbia bestenfalls zum Wochenende „in die Stadt“, wahrscheinlich aber eher in die Versorgungs-, Freizeit- und Dienstleistungszentren „auf der grünen Wiese“. Suburbia autonomisiert sich, entfaltet sich zur Netzstadt, deren spezialisierte Funktionsstätten – staufrei und automobil vernetzt – die Funktionen und Angebote der Kernstadt (über?) kompensieren. Dabei steht die Diskussion über klimaschädliche Emissionen in einer „Stadt der kurzen Wege“ im Kontrast zur dezentralen Konzentration, elektromobil vernetzt, noch aus.

Die demografischen Schrumpfbedingungen, heute in den Kernstädten zu beobachten, werden nach und nach auch den suburbanen Raum erfassen: Im Lebenszyklus eines Haushalts war einst die familienfreundliche Suburbia mit Einfamilienhaus und Garten der Favorit. Diese Eltern werden zur Empty-Nest-Generation, denn die Folgegeneration wählt mit zunehmender Wahrscheinlichkeit Optionen wie Ehe, Familie und Kinder ab. Singles, Dinks (double income no kids) und Yupies (young urban professionals) jedoch zieht es in die Stadt, in die quirligen, „sticky places“ der Urbaniten, in das Kreuzviertel Dortmunds oder nach Essen-Rüttenscheid. Besser gestellte Familienhaushalte dagegen präferieren zunehmend entferntere, suburbane und kleinstädtische Wohnorte, die sich funktional zu einem neuen Siedlungstyp, der post-suburbanen Netzstadt, integrieren.

#### Entwicklung ohne Wachstum?

Auf absehbare Zeit erscheint ein Szenario der „dezentralen Konzentration“ in der polyzentrischen Metropole Ruhr wahrscheinlich. Allerdings müssen die passenden dezentralen Versorgungs-, Infra- und Mobilitätsstrukturen in „kleinen Einheiten“ müssen in manchen Bereichen noch entwickelt werden. Hier könnten jedoch erhebliche wirtschaftliche

Chancen einer Metropole im Werden, eines einzigartig experimentierenden, lernenden „Living Lab“, realisiert werden.

Zu diesem experimentellen Kontext könnte auch die „Kulturhauptstadt Europas Ruhr2010“ ein neues Teilmodell der Wissensgesellschaft in der Metropole Ruhr spiegeln, in der Kunst und Wirtschaft, Künstler und Kunstkonsument nicht mehr trennbar sind, sondern durch und für einander existieren. Dieses Konzept – in Zukunft vielleicht idealtypisch verfeinert als aktivierende Kultur für und mit Alle(n) – könnte nicht nur den „sozialen Kitt“ des Städtischen, sondern auch Qualitäten einer „post-modernen Urbanität“ fördern. Die Vielfalt von Kreativwirtschaft, Experimentalkunst, Hoch- und Industriekultur, Events, Alltags-, Quartiers- und Ethno-Kultur in Kooperationen europaweiter Netzwerke von Jugendlichen und Kreativen versorgen die pluralisierten urbanen Lebensformen mit Impulsen aus anderen Zeiten, Kunst-, Denk-, Wirtschaftswelten und Kulturen.

Derartige neue, experimentierend lernende Teilmodelle einer nachhaltigen urbanen Wissensgesellschaft (z. B. aktivierende Kreativkultur), eines innovativen Städtebaus (dezentrale Konzentration, kleine Infrastruktureinheiten), einer nachhaltigen „posturbanen Stadtlandschaft“ (integrierte Mischnutzung, Freiflächen, Wasser, Biomasse) bergen erhebliche innovative, vielleicht einzigartige „Chancen einer Entwicklung ohne Wachstum“. Hier liegen wesentliche Chancen einer „Metropole Ruhr im Werden“, die aber ohne Bewältigung der großen Herausforderungen kaum zu realisieren sein werden.

#### Literaturhinweise

- Internet 1: <http://www.derwesten.de/staedte/dortmund/Das-dortmund-project-ist-auf-der-Zielgeraden-id3134758.html>
- Weiterführende Literatur zu Geschichte und Zukunft der Region Ruhr:  
 Internet 2: Butzin, B.; Pahl, R.; Prey, G. (2009): Regionalkundliches Informationssystem Ruhr. [http://www.ruhrgebiet-regionalkunde.de/ris\\_index.php](http://www.ruhrgebiet-regionalkunde.de/ris_index.php)