



Hans-Werner Wehling. Foto: André Zelick

*Durch hohe Bevölkerungsverluste und die fortschreitende Deindustrialisierung besteht die Chance, im Ruhrgebiet neue Bedingungen zu schaffen. Sowohl in den Jahrzehnten starker Überalterungstendenzen als auch in den Jahrzehnten danach, in denen sich das Ruhrgebiet auf einer niedrigeren Einwohnerzahl wirtschaftlich, sozial und räumlich konsolidieren muss, könnte der ehemalige industrielle Ballungsraum zu einem weitgehend offenen Urbanisations- und Experimentierfeld in allen Bereichen werden.*

# Die industrielle Kulturlandschaft des Ruhrgebiets

Historische Entwicklungsphasen und zukünftige Perspektiven

Von Hans-Werner Wehling

Um die Ausbreitung der industriellen Kulturlandschaft nachzuvollziehen, wird das Ruhrgebiet gemeinhin in Zonen gegliedert, die sich aus der phasenhaften Entwicklung der Nordwanderung des Bergbaus ableiten (Abb. 1). In deren Verlauf entstanden wirtschaftsstrukturell unter dem Einfluss neuer Basisinnovationen immer komplexere industrielle Verflechtungen; wirtschaftsräumlich wurden zum einen vorindustrielle verkehrliche Leitlinien – Ruhr, Hellweg und Lippe – neu bewertet, zum anderen neue Leitlinien des Verkehrs – vor allem die Köln-Mindener-Eisenbahn und der Rhein-Herne-Kanal – geschaffen, auf die sich immer ausgedehntere Industrieblöcke mit immer größeren und komplexeren Anlagen hin orientierten.

## Die Entstehung der industriellen Kulturlandschaft

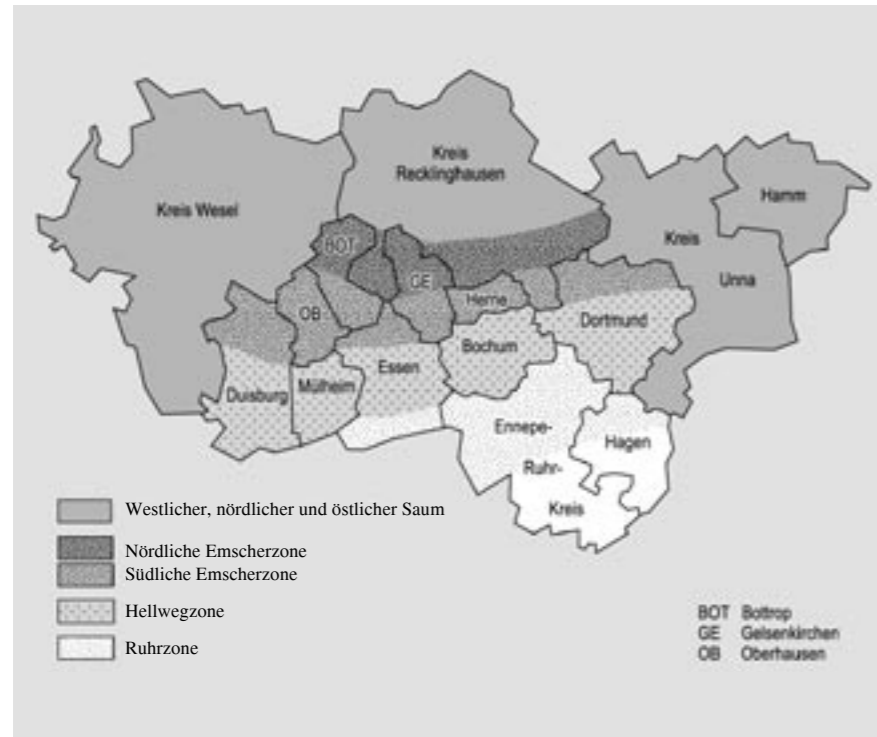
Als 1837 die den Kohleschichten aufliegende Mergeldecke erstmals

durchstoßen worden war, begann der Übergang von Stollen- zum Tiefbergbau und damit die Wanderung des Ruhrbergbaus nach Norden, vom Ruhrtal in den Bereich der vorindustriellen Städte entlang der mittelalterlichen Handelsstraße des Hellweges. In der Aufbauphase des Ruhrgebietes zwischen 1840 und 1865 erzeugten innovative Hüttenverfahren neben einer Nachfrage nach Kohle die nach Koks. Der Aufbau des Eisenbahnnetzes wiederum wurde zum wichtigsten Motor der Eisen- und Stahlindustrie und erhöhte gleichzeitig die Nachfrage nach dem Brennstoff Kohle. Neben horizontalen entstanden die ersten vertikalen Unternehmensverflechtungen der beiden Montanindustrien.

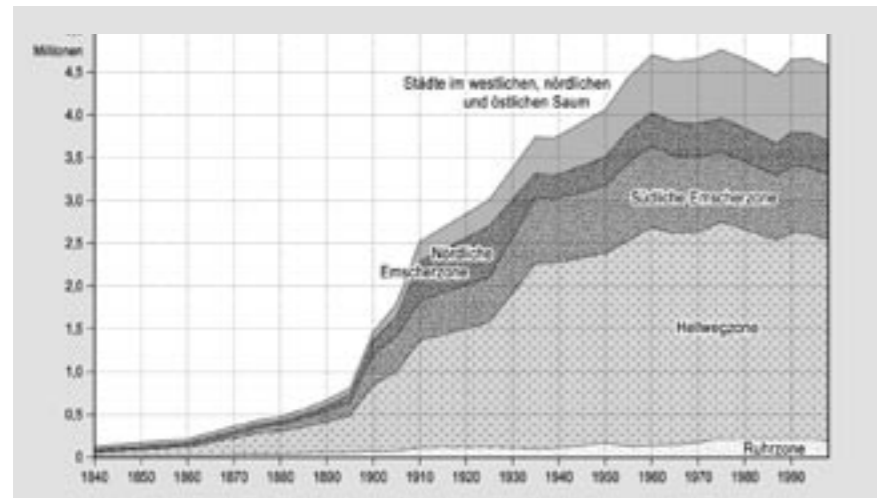
Während die Ruhrzone hinsichtlich Anzahl und Größe montanindustrieller Unternehmen auf dem Stand vor 1840 stehen blieb, spätestens mit dem Niedergang der Ruhrschifffahrt auch keine Erweiterungen mehr erfuhr, sondern viel-

mehr seitdem in allen Krisenzeiten von Zechen- und Werksstilllegungen bedroht war, kollidierten entlang des Hellweges die neuen Schachtanlagen und die Eisen- und Stahlwerke in ihren räumlichen Ansprüchen und sozialen Auswirkungen recht schnell mit den Interessen und Möglichkeiten der vorhandenen Städte.

Industrielle Unternehmungen – Schachtanlagen sowie Eisen- und Stahlwerke unterschiedlicher Größe und Produktpalette – begannen die alten Städte zu umzingeln; kommunale Versuche einen planvollen Ausbau zu realisieren, waren bestenfalls in Teilen erfolgreich. Denn durch Grunderwerb in der unmittelbaren Umgebung nahmen die Montanunternehmer bereits in jenen frühen Jahren Einfluss auf deren Entwicklung und auf die Struktur der industriellen Kulturlandschaft. Sie schufen zwar gelegentlich Basisinfrastrukturen, initiierten aber kaum eine städtebauliche Gestaltung, noch war ihnen an einer geordneten Stadtentwicklung gelegen, sofern sie



(1) Räumliche Gliederung des Ruhrgebiets.  
Quelle: Entwurf: H.-W. Wehling, modifiziert nach Schöller 1960



(2) Bevölkerungsentwicklung in den Städten des Ruhrgebiets 1840-1998, nach Zonen  
Quelle: nach Wiel 1970, Steinberg 1978, KVR 2000

nicht für die profitable Entwicklung ihrer Werke notwendig war.

Die Grundhaltung der Unternehmer gegenüber einer halbwegs planvollen Stadt- und ansatzweise geordneten Regionalentwicklung traf sich mit der des preußischen Staates, wie sie sich schon bei der Planung der Köln-Mindener Eisenbahn zeigte. Deren Trasse entstand gegen die Proteste der Kommunalverwaltungen weit nördlich der

Hellwegstädte am Südrand der Emscherniederung, weil sie dort wegen geringer Reliefunterschiede kostengünstiger anzulegen war. Die Strecke war eben nicht dazu gedacht, die Region von den vorhandenen Städten aus zu entwickeln, sondern sollte neue Produktionsgebiete erschließen. So wurden nicht nur von den regionalen Unternehmern, sondern auch vom preußischen Staat die industriellen Ansprüche in den

Vordergrund gestellt, denen sich alle anderen Raumansprüche unterzuordnen hatten.

Die industrielle Expansionsphase begann nach der Reichsgründung und reichte bis zum Ersten Weltkrieg. Die Unternehmen entlang des Hellweges expandierten auf eine bisher nicht gekannte Größe. Durch horizontale Konzentration entstanden Bergbaugesellschaften mit umfangreichem Felderbesitz, Eisen- und Stahlunternehmen wuchsen durch vertikale Konzentration zu Großunternehmen von Weltgeltung, alle miteinander verbunden durch das mittlerweile dichteste Eisenbahnnetz des Deutschen Reiches.

Vom Hellweg aus dehnten sie sich in den Raum beiderseits der Emscher aus, den Peter Schöller (1960) ein „offenes Urbanisationsfeld“ genannt hat, fehlten ihm doch städtische Siedlungen, politisch mächtige Gemeindeverwaltungen und vor allem Menschen. Südlich, vor allem aber nördlich der Emscher entstanden Großzechen und Eisen- und Stahlwerke an planlos verstreuten Standorten, unterbrochen durch landwirtschaftliche Flächen mit Streusiedlungen und durchschnittlichen von den Eisenbahntrassen der Regionalstrecken und Werksbahnen. Eine gewisse Leitlinienfunktion übernahm ab 1915 der Rhein-Herne-Kanal mit seinen zahlreichen Werkschiffen. Ab 1900 überschritten die Montanindustrien Lippe und Rhein.

Gerade im Bergbau war eine Produktionssteigerung angesichts des geringen technischen Ausbaus unter Tage nur durch eine ständige Steigerung der Belegschaft möglich. Konnte das Ruhrgebiet bis 1870 seine Arbeitskräfte noch im ländlichen Rheinland und Westfalen rekrutieren, so begann danach die Masseneinwanderung aus den deutschen Ostgebieten. Die Bevölkerung stieg von 655.000 (1871) auf über 2,5 Millionen (1913) (Abb. 2).<sup>1</sup>

Der nicht vorhandene lokale Wohnungsmarkt machte die Erstellung werkseigenen Wohnraumes für die Belegschaft ebenso zu einer

betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit wie die Gründung von betriebseigenen Konsumgenossenschaften zu deren Versorgung. Werksiedlungen und so genannte Wohlfahrtseinrichtungen wurden zu weiteren Bestandteilen der industriellen Kulturlandschaft, insbesondere beiderseits der Emscher (Abb. 3).

Durch die Masseneinwanderung aus Ostpreußen, Masuren, Polen und Schlesien entstand eine von ihren Arbeits- und Lebensbedingungen, vor allem aber hinsichtlich ihrer landsmannschaftlichen Herkunft völlig neue Bevölkerungsschicht. Die industrielle Verschiedenheit zwischen der Hellwegzone und dem Emscherraum wurde durch eine soziale und landsmannschaftliche Komponente unterstrichen.<sup>2</sup>

Die Industriedörfer, die entstanden und den Begriff vom „Revier der großen Dörfer“<sup>3</sup> prägten, wuchsen, wuchsen zusammen und wurden,

wenn sie mit Nachbardörfern eine gewisse Bevölkerungszahl überschritten, zu Städten erhoben. In den 1890ern entstanden so Städte wie Hamborn, Walsum, Herne, Wanne-Eickel oder Castrop-Rauxel<sup>4</sup>. Eine städtebauliche Mitte erhielten diese Städte meist erst in den 1930er Jahren. Sie blieben aber auch weiterhin Industrie- und Arbeiterstädte; Handel und Dienstleistungen und damit Dienstleistungsbeschäftigte waren ebenso unterrepräsentiert wie – im Gegensatz zu den Hellwegstädten – eine an der Entwicklung eines wirklichen städtischen Lebens interessierte bürgerliche Schicht.

Die dem Ersten Weltkrieg folgenden Krisenjahre brachten bis 1929 der Ruhrgebietswirtschaft zunächst im Ruhrtal, dann auch entlang des Hellweges durch Zechenstilllegungen einen nachhaltigen Rückgang des Bergbaus. In den 1930er Jahren erfuhr das Ruhrgebiet

dann einen produktionstechnischen Ausbau und eine weitere räumliche Ausdehnung nach Norden und Westen. Insbesondere an der Nordflanke siedelten sich große Unternehmen der Kohlechemie und der Elektrizitätserzeugung an, die über die Region hinaus zu einer wichtigen Wachstumsdeterminante wurde. Die Bevölkerung stieg bis 1939 auf über vier Millionen Einwohner an.

Die montanindustrielle Ruhrgebietswirtschaft erreichte in den dreißiger Jahren einen Höhepunkt in der räumlichen und unternehmerischen Verflechtung. Es war, gestützt auf Kohle und Stahl sowie mittels Erfindungen und ständig verbesserter Produktionstechniken, ein fein abgestimmter Industriekomplex mit entsprechender Logistik entstanden, für den sich später der Begriff „Verbundwirtschaft“ einbürgerte.

Mit dem Erreichen dieses Höchststandes in der produkti-



(3) Zeche und Siedlung Bonifacius in Essen-Kray, 1926  
1863 begann die Zeche Bonifacius abseits bestehender Siedlungen mit der Kohlenförderung; ab 1873 entstand die mehrteilige Zechensiedlung mit klarer hierarchischer Gliederung. Noch in der Zwischenkriegszeit erscheinen Zeche und Siedlung, zuzüglich einiger spekulativ errichteter Mietskasernen als neues und klar abgrenzbares industrielles Kulturlandschaftselement innerhalb eines landwirtschaftlich genutzten Gebietes.  
Quelle: Stadtbildstelle Essen

onstechnischen Entwicklung verminderte sich der Raumanspruch der Montanindustrien. In einigen Städten der Emscherzone entstanden vereinzelte Großbauten und Ansätze städtischer Zentren; in der Hellwegzone, vor allem in Essen, wandelten sich die Innenstädte zu Konzentrationen des Einzelhandels. In Essen stand diese Umgestaltung im Zusammenhang mit dem General-siedlungsplan, der zur Begründung von Eingemeindungsforderungen aufgestellt wurde.<sup>5</sup> Dieser Plan sah den dann für Jahrzehnte bestehenden Gegensatz zwischen den südlichen Stadtteilen vor, die dem gehobenen Wohnen und der Erholung vorbehalten sein sollten, und den nördlichen, in denen Industrieflächen und zugeordnete Werksiedlungen zum konstituierenden Bestandteil der Kulturlandschaft geworden waren; dieses Gliederungsprinzip findet sich zeitgleich in den Plänen nahezu aller Hellwegstädte.<sup>6</sup>

Der Generalsiedlungsplan war zugleich ein stadtplanerischer Befreiungsschlag, um die unzureichenden Wohnverhältnisse im Stadtkern und den angrenzenden Vierteln zu verbessern. Bei gleichzeitigem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs löste er eine Suburbanisierung aus.

Außerhalb der Einfluss-sphäre der Großindustrie, d. h. in den mittleren und südlichen Stadtteilen, wo es der Kommune möglich war, Grundbesitz zu erwerben, entstand durch Genossenschaften und städtische Wohnungsbau-gesellschaften ein äußerer Siedlungsring in aufgelockelter Bebauung.<sup>7</sup>

Auf dem Höchststand der wirtschaftlichen Entwicklung des Ruhrgebiets lassen sich folgende Aussagen zu seinem räumlichen Aufbau treffen:

- Die Zonierung berücksichtigt die wirtschaftsräumliche Entwicklung des Ruhrgebietes während seiner Aufbauphasen, ökonomische Leitlinien sind west-östlich verlaufende, natürliche und anthropogene Verkehrslinien.

- Jede dieser Entwicklungszonen wies ein unterschiedliches vorindus-

trielles Wirtschafts- und Siedlungsgefüge auf, ist in unterschiedlicher Weise, Intensität und Dauer industriellen Einflüssen unterworfen gewesen und repräsentiert damit mehr oder weniger wirtschaftsstrukturelle und -räumliche Entwicklungsstände.

- Die Siedlungsentwicklung des Ruhrgebietes, d. h. die Entwicklung insbesondere der nichtindustriellen Bebauung folgte dagegen anderen Leitlinien. Aus Kostengründen und aufgrund der mangelhaft ausgebildeten nicht-gewerblichen Verkehrswege orientierte sich die Siedlungsentwicklung an den Straßen, die seit vorindustriellen Zeiten von Süden und Norden auf den Hellweg führen. Jede der wirtschaftsgeschichtlich definierten Zonen wird daher von Süd-Nord-Siedlungsachsen gekreuzt und strukturell in einen Wechsel von bebauten und unbebauten Gebieten aufgelöst.<sup>8</sup>

- Die Ruhrzone hat keine nachhaltige hochindustrielle Prägung erfahren. Disperse vorindustrielle Standorte, vor allem des Bergbaus, wurden nur zum Teil um- und ausgebaut. Konzentrations- und Stilllegungstendenzen begannen in der Zwischenkriegszeit zuerst hier. Der Arbeitskräftebedarf konnte weitgehend lokal befriedigt werden, so dass die industrielle Siedlungserweiterung begrenzt blieb; unbebaute Flächen überwiegen gegenüber bebauten.

- Die Hellwegzone weist die vorindustriell stärkste Prägung durch Städte mit einem eigenständigen Wirtschaftsleben unterschiedlicher Differenzierung auf. Widerstrebende kommunale und großindustrielle Interessen fanden sich in dieser Zone zuerst zu neuen Symbiosen zusammen, wie etwa bei der Entwicklung der gemischtwirtschaftlichen Betriebe der Elektrizitätsversorgung. Auf der Basis nichtindustrieller Gewerbe und des Handels wurden die Innenstädte zu Standorten eines Einzelhandels von regionaler Bedeutung. Der Mehrgeschossbau nach Berliner Muster prägte die innenstadtnahen Wohnquartiere, kommunal geplante geschlossene Siedlungen

begannen nach dem Ersten Weltkrieg einen zweiten suburbanen Siedlungsring auszubilden.

- Von einigen Kirchdörfern abgesehen, mangelt es in der südlichen Emscherzone an vorindustriellen Siedlungskonzentrationen, in der nördlichen Emscherzone fehlen sie völlig; dementsprechend fehlen Bevölkerungsgruppen mit eindeutigen außerindustriellen Wirtschaftsinteressen. Unter dem ausschließlichen ökonomischen, sozialen und politischen Einfluss der Montanindustrien entstanden neue industrielle Siedlungselemente. Eine urbane Zentrenbildung und städtebauliche Verdichtung fehlte bis in die Zwischenkriegszeit vollständig.

#### Der Wandel der industriellen Kulturlandschaft

Der Zweite Weltkrieg brachte durch flächenhafte Bombardements zahlreiche Zerstörungen, die unmittelbaren Nachkriegsjahre den alliierten Versuch der unternehmerischen Entflechtung der Montanindustrien. Vom Standort Essen abgesehen, hatten sich die Montanindustrien aber bis Mitte der 1950er Jahre weitgehend wieder reorganisiert. Denn der nationale Wiederaufbau erforderte ein leistungsfähiges Industriegebiet, und Politik und Wirtschaft trachteten danach, den Vorkriegsstand so schnell wie möglich wieder herzustellen. In der nördlichen Emscherzone und in der Lippezone entstanden zudem großflächige Industriekomplexe der chemischen Industrie und der Elektrizitätserzeugung.

Somit sind die Flächennutzungsstrukturen der 1950er Jahre zum einen in weiten Teilen eine Reproduktion der Strukturen der Zwischenkriegszeit. Zum anderen wurde das Ruhrgebiet zum Zielgebiet von Zuwanderern, von Flüchtlingen und Vertriebenen, und erreichte 1960 mit 5,6 Millionen Einwohnern den Höchststand in der Bevölkerungsentwicklung. Der ökonomische Wiederaufbau und der Zustrom neuer Einwohner war begleitet von einer

ausgedehnten Suburbanisierung, die durch Förderung des Eigenheimbaus die zwischenstädtischen Bereiche der Hellwegzone zu füllen begann und beiderseits der Emscher zu neuen Werksiedlungen führte.

Ab 1957 trat das Ruhrgebiet in den Prozess des Zerfalls seiner industriellen Grundlagen. Der zunächst als Absatzkrise begriffenen Deindustrialisierung suchte man anfangs mit traditionellen, wenn gleich in ihren Größenordnungen bisher nicht gekannten Mitteln zu begegnen. Bis zur Gründung der Ruhrkohle (1969) wurden im Bergbau 54 Prozent der Förderkapazität stillgelegt, mehr als 200.000 Arbeitsplätze gingen verloren und 133 aufgegebene Zechen- und Koke-reistandorte leiteten in der Ruhr- und vor allem der Hellwegzone den kulturlandschaftlichen Wandel ein.<sup>9</sup> Heute hat dieser seitdem andauernde Prozess betrieblicher Konzentration und Stilllegung die nördliche Emscherzone und den linken Niederrhein erreicht.

In der Eisen- und Stahlindustrie wurden ab den 1970er Jahren die Stahlproduktion und die Zahl der Beschäftigten reduziert. Dabei hatte die Stilllegung ganzer Stahlstandorte wegen ihrer Größenordnung viel durchgreifendere Auswirkungen auf die Kulturlandschaft als die Aufgabe von Zechenstandorten. Dieser in den 1990er Jahren fortschreitende Prozess führte zu einem weiteren Abbau der Kapazitäten, zu weiteren Rationalisierungen, zu Unternehmensfusionen und zur räumlichen Konzentration der Produktionsstandorte im Raum Duisburg. Die Arbeitsplatzverluste konnten weder von den stärker rationalisiert arbeitenden neuen Betrieben kompensiert werden noch durch den sich ausweitenden Dienstleistungsbereich.

Die massiven Arbeitsplatzverluste riefen im gesamten Ruhrgebiet eine starke Abwanderung junger, erwerbsfähiger Einwohner hervor. Die Abwanderung verringerte bis 1970 zunächst die Geburtenüberschüsse und führte schließlich zu

einer Bevölkerungsabnahme. Diese ökonomisch bedingte regionale Abwanderung war begleitet von einer Kern-Rand-Wanderung, ausgelöst durch die Kritik der Bevölkerung an den unzureichenden Wohn- und Umweltverhältnissen in den Kernstädten des Ruhrgebietes. Ab Mitte der 1970er Jahre nahm die Gesamtbevölkerung auch aufgrund erhöhter Sterberaten ab, Folge der generativ selektiven Abwanderung in den 1960er Jahren. Sie sank in den 1980er Jahren auf wenig mehr als 5 Millionen ab, ist jedoch bis Ende der 1990er Jahre wieder auf 5,4 Millionen Einwohner angestiegen (vgl. Abb. 2).

Von staatlicher Seite wurde der Deindustrialisierung bis in die 1970er Jahre mit einer Subventionspolitik begegnet, die den Arbeitsplatzabbau sozial abfedern sollte, sich auf der Suche nach Ersatzarbeitsplätzen an fordistischen Industriestrukturen orientierte und letztlich zur Erhaltung überkommener, wenn gleich rationalisierter Strukturen führte. Ab der Mitte der 1960er Jahre wurde diese Politik von einer Serie von Programmen begleitet, die die schlechten Wohnverhältnisse verbessern und die infrastrukturellen Defizite beseitigen sollten. Ihnen folgten Konzepte zur funktionalen Ordnung, die Ausweisung der Revierparks, umfassende Sanierungspläne und der Bau neuer Wohnsiedlungen.

Ähnlich wie die wirtschaftspolitischen Maßnahmen im Grunde an nationalen Zielen ausgerichtet waren, orientierten sich auch die städtebaulichen Programme an überregionalen Maßstäben. Verdichtete Großwohnsiedlungen auf der grünen Wiese entstanden in ähnlicher Form zeitgleich im ganzen Bundesgebiet und anderen europäischen Ländern.

Außerhalb des Ruhrgebietes und für Räume konzipiert, die stärker urbanisiert waren als dieses „Revier der großen Dörfer“, waren sie innerhalb des Ruhrgebietes auch nur in den Teilen erfolgreich anzuwenden, die anderen Verdichtungsräumen

strukturell glichen. So wurden die meisten städtebaulichen Großprojekte in der Hellwegzone verwirklicht; hier wurde weiterhin die Infrastruktur am stärksten in Siedlungsschwerpunkten konzentriert und der Verkehrsverbund am weitesten ausgebaut. Die Hellwegstädte waren die entscheidenden Nutznießer des Strukturwandels der 1960er und 1970er Jahre, ihre viel beklagte strukturelle Abkoppelung vom übrigen Ruhrgebiet begann.<sup>10</sup>

Selbst die größeren Emscherstädte wie etwa Oberhausen und Gelsenkirchen sahen sich zeitgleich einer gänzlich anderen Entwicklung gegenüber. Die Produktivität ihrer Schachtanlagen war so hoch, dass sie die Auswirkungen der ersten Bergbaukrise überstanden, und der größte Teil der Gewerbe- und Industrieflächen war im Besitz der Montanindustrien, deren restriktive Bodenvorratspolitik die Ansiedlung neuer Unternehmen ebenso verhinderte wie eine großflächige städtebauliche Erneuerung.

Ihre wirtschaftliche Situation änderte sich erst Anfang der 1980er Jahre, nun aber unter deutlich verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Als die fortschreitenden Zechenstilllegungen nun auch die großen Schachtanlagen beiderseits der Emscher erfassten, als die Eisen- und Stahlindustrie in größerem Umfang Produktionsanlagen schloss und die Deutsche Bundesbahn im Gefolge Güterstrecken stilllegte, begann sich das ehemals breite Band der Gewerbe- und Industrieflächen entlang von Emscher und Rhein-Herne-Kanal aufzulösen. Die Kommunen beiderseits der Emscher wurden mit einem Überschuss an Industriebrachen konfrontiert, den sie angesichts eingeschränkter kommunaler Haushalte aus eigener finanzieller Kraft nicht bewältigen konnten.<sup>11</sup>

Für diesen Problemraum wurde von 1989 bis 1999 als bisher einschneidendste Konzeption ganzheitlicher Regionalplanung die Internationale Bauausstellung

Emscher-Park durchgeführt, zu deren räumlichem Kernstück der Emscher-Landschaftspark wurde,<sup>12</sup> um durch die Rückgewinnung von Landschaft neben der ökologischen und Naherholungsfunktion den stadtgestalterischen Rahmen für einen neuen attraktiven Städtebau zu schaffen. Innerhalb und außerhalb des Planungsgebietes veränderte die IBA das Bewusstsein hinsichtlich des historischen Erbes der Region und die nationalen und internationalen Imagekampagnen erzeugten einen capital flow in die Region, der zu Investitionen in Großprojekte und zur Ansiedlung neuer Unternehmen führte, allerdings insgesamt wenig zur Beseitigung der strukturellen Arbeitslosigkeit beigetragen hat. Die Vorteile eines gemeinsamen Konzeptes und einer räumlichen Organisation entfielen mit Beendigung der IBA; an ihre Stelle traten alte und neue Konstellationen von Macht und Einfluss – überkommene partikuläre Interessen der Kommunen ebenso wie neue Formen der Einflussnahme von außen und der Ruf nach administrativer Einheit in Form einer Ruhrstadt.

Die Entwicklungen und Prozesse nach dem Zweiten Weltkrieg erlauben die folgenden raumstrukturellen Aussagen:

- Ebenso wie der wirtschaftliche Aufbau im 19. Jahrhundert folgte auch die Deindustrialisierung etwa bis Ende der 1960er Jahre von Süden nach Norden den Strukturzonen. In der Ruhr- und Hellwegzone vollzog sich zeitgleich eine umfangreiche Suburbanisierung, hervorgerufen durch den Zustrom neuer und nicht nur industrieller Arbeitskräfte.

- Arbeitsplatzverluste führten zu Abwanderung, die Unzufriedenheit mit den Wohn- und Wohnumweltverhältnissen zu einer Kern-Rand-Wanderung der Bevölkerung, die in der Hellwegzone die Dichtewerte reduzierte.

- Vorkriegsansätze aufnehmend konzentrierte sich in den Hellwegstädten eine wachsende Zahl tertiärer Dienste in Zentren und legte damit

das Grundgerüst für Maßnahmen der städtebaulichen Erneuerung, der funktionalen Ordnung und der Verbesserung der regionalen Infrastruktur.

- Rationalisierungsmaßnahmen und Strukturhaltungspolitik verhinderten bis Anfang der 1980er Jahre eine Deindustrialisierung der Emscherzonen, jedoch auch eine städtebauliche Erneuerung.

- Die hier seitdem massiv einsetzende Deindustrialisierung wurde konzeptionell durch die IBA beantwortet. Zwar wurden von ihr neue Freiflächen und qualitativ hoch stehende Wohn- und Gewerbegebiete entwickelt, die zum Teil in Konkurrenz stehen zu Gewerbegebieten der 1970er Jahre in der Hellwegzone, in beiden Emscherzonen finden sich aber weiterhin die regional höchsten Konzentrationen sozio-ökonomisch mehrfach benachteiligter Bevölkerungsgruppen.

- Die Hellwegstädte behielten auch weiterhin das Übergewicht bei den tertiären Arbeitsplätzen; 1998 konzentrierten die Städte Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum und Dortmund 51,8 Prozent der regionalen 945.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Dienstleistungsbereiche auf sich. Im Sinne urbaner Funktionalität hat sich das Städtesystem des Ruhrgebietes seit den vorindustriellen Zeiten kaum verändert. Städte, die vor 1840 von regionaler Bedeutung waren, sind es auch heute noch; die regionale Industrialisierung hat keine neuen voll funktionsfähigen Städte hervorgebracht.

#### Bevölkerungsschwund und potenzielle Auswirkungen

Die gegenwärtige planerische „Nach-IBA“-Zeit wird überschattet von Prognosen, nach denen der bundesweite Bevölkerungsrückgang der nächsten Jahre im Ruhrgebiet deutlich negativer ausfallen wird und damit erhebliche strukturelle Verwerfungen hervorrufen kann.

Nach der als wahrscheinlich angenommenen Prognosevariante

des Statistischen Bundesamtes wird Deutschlands Wohnbevölkerung von den rund 82 Millionen Einwohnern des Jahres 1998 in 50 Jahren auf 70 Millionen, d. h. um 15 Prozent gesunken sein, wobei sich die Reduktion noch in sehr engen Grenzen bewegen wird. Das Land Nordrhein-Westfalen wird bis 2015 nach der LDS-Prognose 2,1 Prozent seiner Einwohner verlieren.<sup>13</sup> Der Altersaufbau wird sich zudem über den Bundesdurchschnitt hinaus zu Lasten der 20- bis 60-Jährigen und zu Gunsten der über 60-Jährigen verändern. Negative Effekte werden zwar durch Zuwanderung ausgeglichen, der Anteil der Erwerbspersonen wird 2015 mit 46,6 Prozent jedoch deutlich unter dem geschätzten Bundesdurchschnitt bleiben.

Das Ruhrgebiet wird dagegen bis 2015 über 370.000, d. h. 7,0 Prozent seiner Einwohner verlieren und damit, vom Bundestrend abweichend, früher massive Bevölkerungsverluste erleben. Innerhalb des Ruhrgebietes treten nach allen Prognosen starke Entwicklungsunterschiede zwischen den einzelnen Städten und Kreisen zutage. Mit 13,7 Prozent wird Essen am stärksten an Bevölkerung verlieren, gefolgt von Hagen und Dortmund mit jeweils rund 11 Prozent und Herne mit 10 Prozent.<sup>14</sup> In Duisburg geht die Bevölkerung nach der LDS-Prognose bis 2015 um 7,5 Prozent, nach der kommunalen Prognose sogar um 11,6 Prozent zurück.<sup>15</sup>

Legt man die Strukturzonen zugrunde, so verlieren die Hellwegzone und beide Emscherzonen am stärksten an Bevölkerung – bezogen auf 1998 um 9,4 Prozent bzw. 8,0 Prozent, bezogen auf 1961, den regionalen Höchststand der Bevölkerung, sogar um mehr als 20 Prozent. Einzige Gewinner sind mit einem Zuwachs von 1,4 Prozent die westlichen und östlichen Randbereiche, d. h. die Kreise Wesel und Unna (Abb. 4).

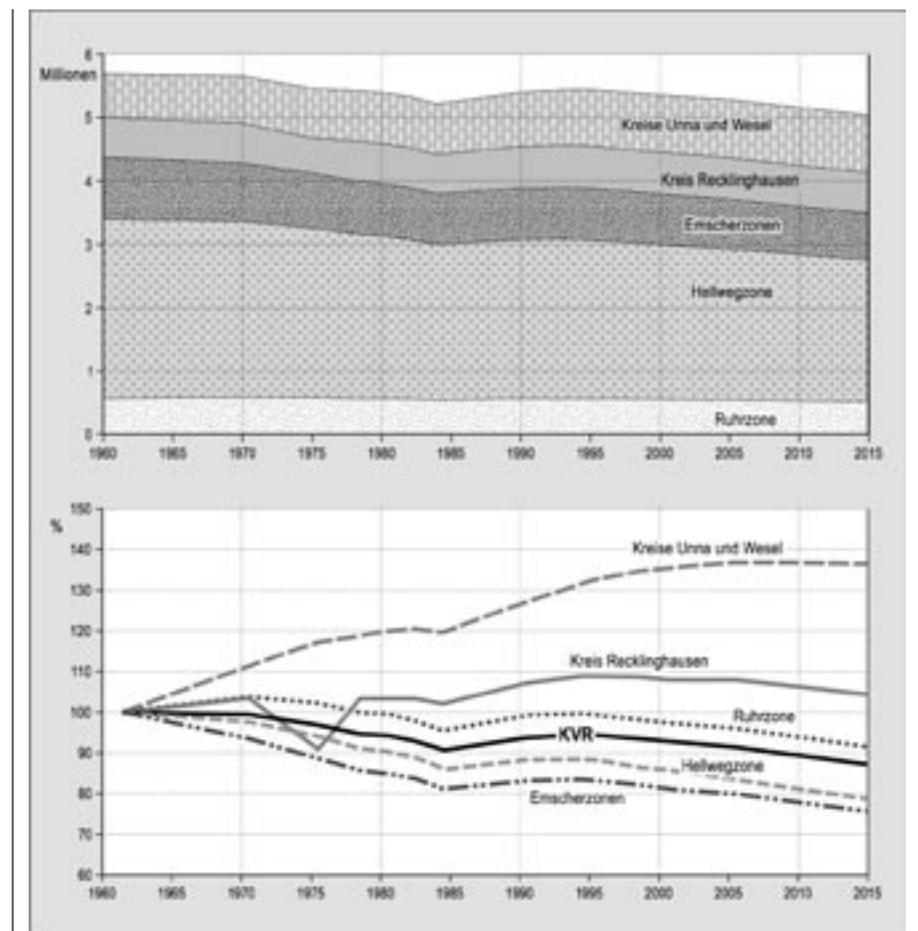
Die schlechte Position wichtiger Ruhrgebietsstädte „ist Ausdruck einer ungünstigen Altersstruktur als

Spätfolge lang anhaltender Abwanderungsprozesse in der Vergangenheit“.<sup>16</sup> Diese Abwanderung der 1960er bis 1980er Jahre gibt dem Ruhrgebiet eine im Vergleich zu Bund und Land NRW ungünstigere Altersstruktur, so dass es tendenziell der gesamtdeutschen Entwicklung um etwa 25 Jahre vorausläuft (Abb. 5).

Insgesamt wird die demographische Entwicklung von wichtigen altersstrukturellen Verschiebungen begleitet, die für Wirtschaft und Stadtentwicklung relevant sein werden. Der Anteil der unter 19-Jährigen wird in allen Teilen des Ruhrgebietes in den nächsten 15 Jahren zurückgehen: Essen und Bochum werden dabei mit -18,6 Prozent bzw. -17,12 Prozent Rückgänge erfahren, die doppelt so hoch wie der Landesdurchschnitt sind.<sup>17</sup> Von den Kreisen Wesel und Unna abgesehen sind aber auch in den Außenbereichen die jüngeren Jahrgänge, die aus den Kern-Rand-Wanderungen der letzten Jahrzehnte gewonnen worden sind, bereits abgeschmolzen.

Die Altersgruppe der 19- bis 60-Jährigen umschreibt zum einen die Reproduktionsgruppe, zum anderen grob das Arbeitskräfteangebot. Da diese Gruppe bis 2015 um 234.000 Personen abnehmen wird, schrumpft das Erwerbsfähigenpotenzial des Ruhrgebietes um über 7,6 Prozent. Das entsprechende Potenzial sinkt in Bund und Land dagegen nur um 3,4 Prozent bzw. 2,0 Prozent; denn Einbrüche in der Größenordnung des Ruhrgebietes werden hier erst nach 2022 erreicht.<sup>18</sup> Zuwachs erfährt lediglich der Kreis Unna (1,32 Prozent), während die Kernstädte Essen (-15,73 Prozent) und Dortmund (-12,6 Prozent) die stärksten Verluste erleben werden. Insgesamt könnten sich daher im Ruhrgebiet abweichend vom Bundestrend bereits bis 2015 deutliche Engpässe auf dem Arbeitsmarkt ergeben.

Der Anteil der über 60-Jährigen wird im gesamten Ruhrgebiet steigen. In den Kernstädten führt dies aufgrund der bereits latenten Über-



(4) Bevölkerungsentwicklung im Ruhrgebiet 1961-2015, nach Zonen und Teilgebieten (absolut und relativ, 1961=100).

alterung zu einer relativen Abnahme durch erhöhte Sterberaten, während in den Umlandkreisen die jetzige „aktive“ Bevölkerung den Altersbereich relativ ansteigen lassen wird. Hinsichtlich des Umfangs läuft der Prozess der „Vergreisung“ im Ruhrgebiet schon langsam aus, wenn er im Land erst anfängt. Da aber nachwachsende Bevölkerungsgruppen fehlen, wird das „Absterben“ der Älteren die regionale Bevölkerungsentwicklung verstärkt einbrechen lassen.

Der dramatische Bevölkerungsverlust, der von den Kernstädten auf die Umlandkreise übergreift, wird in der gegenwärtigen Diskussion gelegentlich als Chance verstanden, suboptimale Agglomerationen abzubauen und ökologische Belange besser zu berücksichtigen. Als ausschließliche Zielsetzung kann dies jedoch eine ökonomisch problema-

tische Argumentation sein. Denn der laufende Strukturwandel kann sich in Verbindung mit einem Bevölkerungseinbruch und einer Änderung der Altersstruktur zu einem sich negativ verstärkenden Prozess aufschaukeln.<sup>19</sup> Dem nicht zu verhindernden Bevölkerungsrückgang durch eine unkontrollierte Zuwanderung zu begegnen, ist weder realistisch, noch regional zu verkraften, so dass eine arbeitsmarktpolitisch realistische, kontrollierte Zuwanderung angestrebt wird.

Der Bevölkerungsabbau wird eine Verringerung der Kaufkraft nach sich ziehen und beachtliche Nachfragerückgänge bei Handel, Handwerk, Dienstleistungen und Wohnungsbau hervorrufen und damit Beschäftigungseffekte erzeugen, die den generellen Trend des Beschäftigungsabbaus verstärken dürften.

Raumeinheit	Einwohner (abs. und rel.)			
	1998	2005	2010	2015
Bundesrepublik Deutschland	81.998.701	81.705.571	81.421.900	80.909.255
	100	99,6	99,2	98,6
Land Nordrhein-Westfalen <sup>1</sup>	17.974.487	18.005.650	17.895.530	17.761.427
	100	100,2	99,6	98,8
Land Nordrhein-Westfalen <sup>2</sup>	17.960.608	17.852.887	17.740.978	17.590.833
	100	99,4	98,7	97,9
Ruhrgebiet (KVR-Verbandsgebiet) <sup>1</sup>	5.414.288	5.281.369	5.160.635	5.039.820
	100	97,5	95,3	93
Stadt Essen <sup>3</sup>	608.732	573.915	549.174	525.491
	100	94,2	90,2	86,3
Stadt Dortmund <sup>3</sup>	594.860	566.945	547.517	529.937
	100	95,3	92	89,1
Stadt Duisburg <sup>3</sup>	529.062	511.277	499.658	489.714
	100	96,6	94,4	92,5
Stadt Duisburg <sup>4</sup>	529.062	489.900	477.600	467.700
	100	92,6	90,2	88,4

<sup>1</sup> Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NW (LDS)  
<sup>2</sup> Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI)  
<sup>3</sup> LDS/Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR)  
<sup>4</sup> Bevölkerungsprognose Stadt Duisburg 2000

(5) Bevölkerungsprognose 1998 bis 2015.

Ebenso wie die Deindustrialisierung werden die Auswirkungen des Rückganges der regionalen Bevölkerung und ihrer strukturellen Veränderung nur noch eingeschränkt zonalen Charakter haben, sondern sich räumlich gestreut danach richten, wann bestimmte Viertel in der Vergangenheit in den Alterungsprozess eingetreten sind oder in den nächsten 15 Jahren eintreten werden.

Analog zur zunächst negativen Beeinflussung der seit den 1970er Jahren von Überalterung latent betroffenen Kerngebiete auf der regionalen Ebene, sind bis 2015 auf lokaler Ebene zum einen die citynahen Wohngebiete und inneren Siedlungsringe der Hellwegstädte betroffen, zum anderen Wohnquartiere, die im Suburbanisierungsprozess der 1960er und frühen 1970er Jahre in der

Ruhrzone und in den zwischenstädtischen Bereichen entstanden sind. Kommunale Prognosen unterstützen diese These. Stärkste Bevölkerungsverluste und damit zunehmend Leerstände im Immobilienbestand werden z. B. in den Duisburger Stadtbezirken Meiderich und Mitte sowie in Essen in Stadtmitte, Essen-West, Huttrop, Bergerhausen und Rüttenscheid, aber auch in Kettwig, Werden, Heidhausen und Bredeneck erwartet.<sup>20</sup> Ein hoher Renovierungsbedarf und geringe Investitionen von Seiten privater und öffentlicher Hausbesitzer können zu hohen Wohnungsleerständen und mit dem Auszug der Versorgungsinfrastruktur zu sozialem und wirtschaftlichem Abstieg dieser Viertel führen.

Mit dem kontinuierlichen Rückgang der Bevölkerung nach 2015

werden sich die Leerstände auch auf die Emscherzonen ausdehnen und werden vor dem Hintergrund unterschiedlicher Nachfragesituationen von Seiten der deutschen Bevölkerung, der traditionellen ausländischen Bevölkerung und neu zugewanderter qualifizierter Ausländer neue regionale Konkurrenzen auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt entstehen. Diese Konkurrenzen dürften gute Wohnlagen überstehen, wenngleich Preiseinbrüche wahrscheinlich sind. Wohnungs- und Immobilienbestand unterhalb der Rentabilitätsgrenze wird kaum noch erneuert, sondern abgerissen werden. Dazu gehören wiederum Teile der innenstadtnahen Wohnviertel, es könnte aber auch peripher verdichtete Wohngebiete wie die Essener Oststadt oder die Siedlung in Dortmund-Scharnhorst betreffen. Neu entstehende Freiflächen werden im gesamten Kernbereich des Ruhrgebietes den Anteil der traditionellen suburbanen Siedlungsweise erhöhen, in der Hellwegzone die Siedlungsstruktur auflockern und in den Emscherzonen traditionelle Zentrenbildung mit umgebender urbaner Verdichtung der Wohnbebauung behindern.

Auf der anderen Seite wird die zunehmende Überalterung die Nachfrage nach adäquatem Wohnraum in der Nähe leistungsfähiger, infrastrukturell entsprechend ausgestatteter und angebundener Zentren erhöhen. Diese Tendenz wird die bestehenden Zentren der Hellwegzone und ihre Umgebung begünstigen. Hier werden neue Wohnformen und -viertel alte ersetzen. Zugleich stehen die nunmehr ausgedünnten Wohnviertel in der Nähe der traditionellen Dienstleistungszentren der Region für eine kleinteilige gewerbliche Neunutzung durch den Dienstleistungssektor zur Verfügung.

Der Raum beiderseits der Emscher wird seinen industriell initiierten suburbanen Charakter angesichts des weiterhin bestehenden Anfalls an industriellen Brachflächen noch verstärken. Gleichzeitig stehen

diese umfangreichen Flächen punktuell für gewerbliche, kulturelle und sonstige Großprojekte, aber auch für neue Zentren mit ausschließlicher Versorgungszweckbestimmung zur Verfügung.

Anders als in und um die Innenstädte der Hellwegzone „behindern“ hier nicht tradierte Vorstellungen von Stadtentwicklung und Stadtkultur größere funktionale und formale Neuanfänge. Bereits zu Zeiten der IBA wurde das industrielle Freiflächenangebot als das wesentliche Entwicklungspotenzial des Raumes beiderseits der Emscher angesehen. Sowohl in den Jahrzehnten starker Überalterungstendenzen als auch in den Jahrzehnten danach, in denen sich das Ruhrgebiet auf einer niedrigeren Einwohnerzahl wirtschaftlich, sozial und räumlich konsolidieren muss, könnte der Emscherraum wiederum zu einem weitgehend offenen Urbanisations- und Experimentierfeld werden für neue Verkehrssysteme (Magnetschwebbahn, Regionalflughafen), Konzentrationen des großflächigen Einzelhandels und Logistikzentren mit überregionalen Einzugsbereichen, für Stadtteile mit primärer Büronutzung, für Großanlagen von Kultur und Unterhaltung sowie nicht zuletzt für die Olympischen Spiele im Jahre 2012.<sup>21</sup>

### Summary

This article is concerned with the industrial landscape of the Ruhr. It reviews the phases of historical development and outlines future perspectives. The pre-industrial agricultural landscape of the Ruhr was dramatically changed by the 19<sup>th</sup> century impact of both coal mining and the iron and steel industries. Steel works, industrial housing quarters and new infrastructural facilities spread from the Ruhr valley into the areas along the old Hellweg trading route as well as into the then sparsely-populated Emscher valley. The development of old industries reached its peak in the 1930s/1950s.

Since the 1960s, however, various recessions of these old industries turned into a structural crisis and eventually into de-industrialisation. National and regional programmes followed, directed at changing and improving the economic basis, the urban structures, and the land use patterns. In the immediate future, the Ruhr Valley and the spatial patterns of its landscape will be affected by a dramatic loss of population.

### Anmerkungen

- 1) Steinberg 1978, 31 u. 98
- 2) vgl. Brepohl 1948, Tenfelde 1981
- 3) Vonde 1989
- 4) Spethmann 1995, Wiel 1970
- 5) Ehlgötz 1927
- 6) vgl. Kastorff-Viehmann/Petz/Walz 1995
- 7) Heinrichsbauer 1936
- 8) Schöller 1960, Wehling 1982
- 9) Steinberg 1985, 116
- 10) vgl. Blume u. a. 1984
- 11) Wehling 1991
- 12) IBA 1996
- 13) Klemmer 2001, 22
- 14) Klemmer 2001, 38
- 15) Bevölkerungsprognose Stadt Duisburg 2000
- 16) Klemmer 2001, 39
- 17) Klemmer 2001, 44
- 18) Klemmer 2001, 45
- 19) Klemmer 2001, 51
- 20) Regionalkonferenz MEO 1996, Bevölkerungsprognose Stadt Duisburg 2000
- 21) Wehling 2000

### Literatur

- Blume, A. u. a., Vom Zentrum zur Peripherie – Zur Perspektive der Ruhrgebietskrise. In: W. Gryczan/O. Reutter/E. Brunn/M. Wegener (Hg.), Zukünfte für alte Industrieregionen. Raumentwicklungsstrategien in der Diskussion. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 38, Dortmund 1984, 18-35
- Brepohl, W., Der Aufbau des Ruhrvolkes im Zuge der Ost-West-Wanderung. Beiträge zur deutschen Spezialgeschichte im 19. Jahrhundert. Recklinghausen 1948
- Ehlgötz, H., Der Generalsiedlungsplan für den Raum Essen. 2 Bde., Essen 1927
- Heinrichsbauer, A., Industrielle Siedlung im Ruhrgebiet in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Essen 1936
- Internationale Bauausstellung Emscher Park, IBA, Werkstatt für die Zukunft von Industrieregionen. Gelsenkirchen 1996
- Kastorff-Viehmann, R./U. von Petz/M. Walz, Stadtentwicklung Dortmund: Die moderne Industriestadt 1918-1946. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 70, Dortmund 1995

- Knirim, E., Die Verschiebungen der Volksdichte im engeren westfälischen Ruhrgebiet von 1818 bis 1925 und ihre geographischen Grundlagen. Münster, Diss. 1928
- Klemmer, P., Steht das Ruhrgebiet vor einer demographischen Herausforderung? Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung (RWI), Schriften und Materialien, Heft 7, Essen 2001
- Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR), Städte- und Kreisstatistik Ruhrgebiet 1999. Essen 2000
- Schöller, P., Städte als Mobilitätszentren westdeutscher Landschaften. In: Verh. d. Dt. Geographentages, Bd. 31, Wiesbaden 1960, 158-167
- Spethmann, H., Das Ruhrgebiet im Wechselspiel von Land und Leuten, Wirtschaft, Technik und Politik. 3 Bde., Benin 1933/1939. Unveränderter Nachdruck herausgegeben und eingeleitet von G. Ihde und H.-W. Wehling, Essen 1995
- Steinberg, H.G., Bevölkerungsentwicklung des Ruhrgebietes im 19. und 20. Jahrhunderts. Düsseldorfer Geographische Schriften 11, Düsseldorf 1978
- Steinberg, H.G., Das Ruhrgebiet im 19. und 20. Jahrhundert. Ein Verdichtungsraum im Wandel. Siedlung und Landschaft in Westfalen 16, Münster 1985
- Tenfelde, K., Sozialgeschichte der Bergarbeiterschaft an der Ruhr im 19. Jahrhundert. Bonn 1981
- Vonde, D., Revier der großen Dörfer. Industrialisierung und Stadtentwicklung im Ruhrgebiet. Essen 1989
- Wehling, H.-W., Revising the Urban Structure of the Ruhr Region. Geoforum 6.5, 1982, 409-417
- Wehling, H.-W., The crisis of the Ruhr: causes, phases and socioeconomic effects. In: Wild, T./Ph. Jones (eds.), De-industrialisation and new industrialisation in Britain and Germany. London 1991, 325-344
- Wehling, H.-W., Das Ruhrgebiet 2056 – ein Szenario. In: Landschaftsverband Rheinland/Rheinisches Industriemuseum (Hg.), War die Zukunft früher besser? Visionen für das Ruhrgebiet. Essen 2000, 337-340
- Wiel, P., Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes. Tatsachen und Zahlen. Essen 1970

### Der Autor

Hans-Werner Wehling, Studium der Geographie, Anglistik und Pädagogik sowie Promotion in Münster. Seit 1975 Wiss. Assistent, seit 1995 Professor für Geographische Landeskunde von Altindustrielländern am Institut für Geographie der Universität Essen.

## **Die industrielle Kulturlandschaft des Ruhrgebiets**

Wehling, Hans-Werner

In: UNIKATE: Berichte aus Forschung und Lehre / Heft 19 (2002)

Dieser Text wird über DuEPublico, dem Dokumenten- und Publikationsserver der Universität Duisburg-Essen, zur Verfügung gestellt.

Die hier veröffentlichte Version der E-Publikation kann von einer eventuell ebenfalls veröffentlichten Verlagsversion abweichen.

URN: [urn:nbn:de:hbz:464-20190220-100322-8](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:464-20190220-100322-8)

Link: <https://duepublico.uni-duisburg-essen.de:443/servlets/DocumentServlet?id=48178>

### Lizenz:

Sofern nicht im Inhalt ausdrücklich anders gekennzeichnet, liegen alle Nutzungsrechte bei den Urhebern bzw. Herausgebern. Nutzung - ausgenommen anwendbare Schrankenregelungen des Urheberrechts - nur mit deren Genehmigung.

Quelle: Druckausg. erschienen bei ESSENER UNIKATE 19, 2002, ISBN 3-934359-19-1