



www.rvr.ruhr



Metropole Ruhr

Kleiner Atlas Metropole Ruhr
Das Ruhrgebiet im Wandel

Diese Publikation möchte über das moderne Ruhrgebiet – die Metropole Ruhr – informieren, einer der größten industriellen Ballungsräume Europas. Die Region weist eine große Tradition im Montanbereich auf, hat aber während der letzten Jahrzehnte einen Strukturwandel zu einer klimagerechten und modernen Zukunft geschafft. Fast nirgendwo auf der Welt fand man auf einer so kleinen Fläche so viele Bergwerke, Hochöfen und Fabriken. Die industrielle Entwicklung in der Region hat zu einer hohen Bevölkerungsdichte geführt: Auf 4.439 km² wohnen über 5 Mio. Menschen in einem Mosaik von meist mittelgroßen und einigen großen Städten. Das Ruhrgebiet ist mit seinen 53 Städten und Gemeinden der größte urbane Wirtschaftsraum in Deutschland.

Das Ruhrgebiet liegt zwischen zwei Flüssen, der Ruhr im Süden und der Lippe im Norden. Zwischen Ruhr und Lippe fließt die Emscher. Alle drei münden in den Rhein, der die Region im Westen teilt. Dabei zählt das Ruhrgebiet zu den grünsten Regionen von Deutschland: Mehr als 39 %

sind Landwirtschaftsflächen, hinzu kommen 18,3 % Waldflächen! Allerdings unterscheiden sich die Flächenanteile von Stadt zu Stadt. Die kreisfreie Stadt Herne ist z.B. mit 3.013 Einwohnern/km² dicht besiedelt, während der Kreis Wesel mit 441 Einwohnern/km² eher ländlich geprägt ist. Allgemein gilt, dass die Ränder des Ruhrgebiets grüner sind als der Kern im Dreieck Duisburg-Recklinghausen-Dortmund. Dieses Gebiet ist eher großstädtisch geprägt, mit Städten wie Duisburg, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen, Bochum und Dortmund. Das Ruhrgebiet erstreckt sich von Ost nach West über 116 Kilometer, von Nord nach Süd über 67 Kilometer. Der höchste Punkt liegt in Breckerfeld (442 Meter), der niedrigste bei Xanten (13 Meter).

Das Ruhrgebiet ist Teil des deutschen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen (NRW). Mitten hindurch zieht sich die Grenze der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe. Die Region ist zudem Bestandteil der Regierungsbezirke Münster, Arnsberg und Düsseldorf, deren Sitz außerhalb des Ruhrgebietes liegen. Darüber

hinaus gliedert es sich in elf kreisfreie Städte und vier Kreise. Als administrative Klammer gilt die Verwaltungseinheit des Regionalverbandes Ruhr (RVR), in dem die kreisfreien Städte und Kreise zusammengeschlossen sind. Der RVR – 1920 gegründet als SVR (Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk) und zwischen 1979 und 2004 in KVR (Kommunalverband Ruhrgebiet) umbenannt – engagiert sich für die Entwicklung des Ruhrgebiets: Regionalplanung, Freiflächensicherung, Infrastrukturprojekte wie Route der Industriekultur und Emscher Landschaftspark sowie Planung und Ausbau des Radwegenetzes. Er unterstützt die Arbeit seiner Mitglieder z.B. mit der Bereitstellung von Geo- und statistischen Daten sowie mit seiner Öffentlichkeitsarbeit. Seit einigen Jahren profiliert er das Ruhrgebiet als *Metropole Ruhr*, um damit den urbanen Charakter der Region auszudrücken. Dies wird seit 2017 verstärkt durch die internationale Standortmarketingkampagne *Stadt der Städte*. Einen speziellen Sektor der Öffentlichkeitsarbeit bildet die Landeskundliche Grundlagenarbeit, in der auch diese Publikation entstanden ist.



Stadtentwicklung im Bereich Essen/Mülheim | Spörhase 1840



Stadtentwicklung im Bereich Essen/Mülheim | Spörhase 1930

Polyzentrische Struktur

Bezüglich der Bevölkerungsdichte ist das Ruhrgebiet eine urbane Agglomeration, die größte in Deutschland und einer der größten in Europa. Aber es ist doch ein ganz anderer Typ von Metropole als z.B. London, Paris oder Barcelona. So ist die Region nicht nur großstädtisch geprägt; sie verfügt auch über ausgedehnte ländliche Bereiche. In der Fachliteratur wird das Ruhrgebiet als *polyzentrischer Ballungsraum* bezeichnet: ein Gebiet mit verschiedenen Ortskernen ohne deutlich erkennbares Zentrum.

Der polyzentrische Charakter des Ruhrgebietes bedeutet nicht, dass die Städte einfach voneinander zu unterscheiden seien. An der Umgebung kann man häufig nicht erkennen, in welcher Kommune man sich befindet, da sich vieles ähnelt. Besonders in der Kernzone trennt manchmal nur das Ortsschild einen ansonsten durchgängig erscheinenden Straßenzug. Fand man die Kirche früher i.d.R. mitten im Dorf, liegt sie heute aufgrund von folgenden Eingemein-

dungen manchmal am Rande eines Stadtbezirkes.

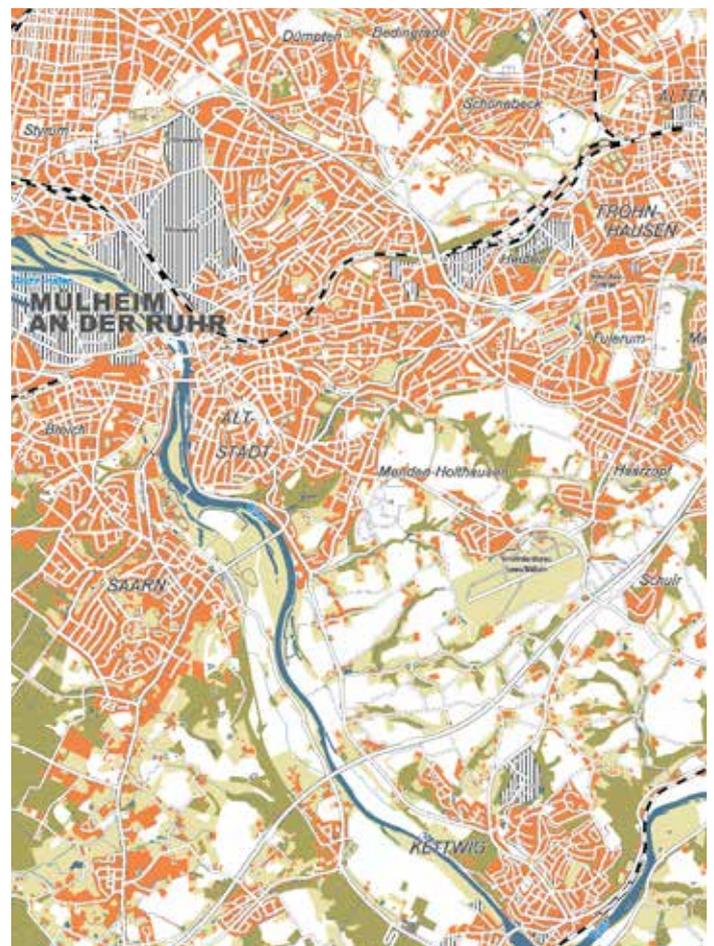
Das heutige Ruhrgebiet erinnerte früher eher an eine Provinzstadt als an eine echte Metropole. In seiner Reportage *Im Ruhrgebiet* (1958) schrieb der spätere Nobelpreisträger Heinrich Böll: „Die Städte oder Dörfer sind lediglich Vorstädte einer City, die es noch nicht gibt und vielleicht nie geben wird.“ Interessanterweise wird gerade dieser Charakter von *Zwischenstadt* – eine Metropolregion ohne sichtbare Trennung zwischen Stadt und Land – in einer im 2016 veröffentlichten internationalen Studie hoch gelobt. Wegen der polyzentrischen Struktur der Region sehen die Forscher das Ruhrgebiet als Vorbild für Mega-Cities, die mit großen Umwelt- und Infrastrukturproblemen und zunehmender Unregierbarkeit kämpfen.

Erst ein Blick zurück ermöglicht es, Heinrich Bölls damalige Behauptung zu verstehen. In der Zeit vor der Industrialisierung stellte die Region eine Agrarlandschaft dar. Um 1600 war Dortmund die größte Stadt

mit rund 4.000 Einwohnern, während in Gelsenkirchen um 1800 nicht einmal 400 Menschen wohnten. Erst die Entdeckung der Steinkohle gab der Region einen gewaltigen Impuls. Im 19. Jahrhundert schossen die Zechen wie Pilze aus dem Boden. Steinkohle wurde als *das schwarze Gold* gesehen, der Stoff, der Dampfmaschinen antreibt. Der Bergbau bot viel Arbeit, so dass Arbeiter von nah und fern in die Region strömten. Die Dörfer und Städtchen um die Schachtanlagen wuchsen schnell – genau wie die Steinkohlenförderung – und so entstanden eine Vielzahl von Straßen, Bahnlinien und Kanälen. Der Bau von Betriebsflächen und der Infrastruktur wurde durch die Industrie diktiert. Wurde irgendwo ein Steinkohlenfeld entdeckt, errichtete man dort eine Schachanlage und eine Siedlung. Dadurch entstand der Flickenteppich des rheinisch-westfälischen Industriegebietes. Es existierte noch keine regionale Behörde, die den *wilden Westen Preußens* steuerte. Die Städte, die entstanden, wuchsen unkontrolliert und verschmolzen teilweise miteinander.



Stadtentwicklung im Bereich Essen/Mülheim | Spörhase 1970



Stadtentwicklung im Bereich Essen/Mülheim an der Ruhr | RVR 2010

Bedeutungsrückgang der Montanindustrie

Für das Ruhrgebiet war die industrielle Revolution von großer Bedeutung. Dank des Einsatzes von Dampfmaschinen stieg die Kohlen-, Eisen- und Stahlproduktion enorm an. Die jährliche Steinkohlenförderung im Ruhrrevier nahm ständig zu: von 1,9 Millionen Tonnen im Jahr 1850 auf 60 Millionen Tonnen im Jahr 1900. Im selben Zeitraum stieg die Roheisenproduktion von 11.500 Tonnen auf fast 3,3 Millionen Tonnen. Firmen wie Krupp, Grillo, Stinnes und Thyssen beschäftigten tausende Arbeiter. Nach dem Ersten Weltkrieg musste die Produktion im Ruhrgebiet schnell wieder hochgefahren werden, um die immensen Reparationsforderungen zu befriedigen. Nach dem Zweiten Weltkrieg fungierte das

Ruhrgebiet dann als Zugpferd des deutschen Wirtschaftswunders. Steinkohle war ein vielgefragter Grundstoff und Energielieferant. Gleichzeitig nahm der Bedarf an Stahl aus der Auto- und Maschinenindustrie nachhaltig zu.

Die Blütezeit des Ruhrgebiets nach dem Zweiten Weltkrieg war jedoch nur von kurzer Dauer: Ab 1957 wurden die erste Anzeichen der Bergbaukrise sichtbar. Durch die heftige Konkurrenz aus dem Ausland und das Auftauchen von billigeren Energiequellen (Erdgas und Öl) verringerte sich die Nachfrage nach deutscher Steinkohle. Innerhalb von zehn Jahren wurde die Produktionskapazität der Zechen im Ruhrgebiet halbiert. In dieser Periode, auch als *das große Zechensterben* bezeichnet, wurde die Hälfte der Belegschaft von fast 500.000

Kumpeln abgebaut. Seit 1973 bekam es die Region auch noch mit der weltweiten Stahlkrise zu tun: Das Angebot an Stahl übertraf die Nachfrage und Niedriglohnländer bedrohten die Wettbewerbsfähigkeit des Ruhrgebietes. Zwischen 1977 und 1986 verlor so ein Viertel der Stahlarbeiter seine Arbeitsstelle. Staatliche Subventionen sollten vor allem dem Bergbau einen Neustart ermöglichen. Zusätzlich wurde sehr viel in die Ansiedlung von Hochschulen (insbesondere in den 1960er- und 1970er-Jahren) und in Innovationsaktivitäten investiert.

Die Öffentlichkeit fing aber zunehmend an, das Ruhrgebiet mit rauchenden Schornsteinen zu assoziieren, einer grauen Landschaft und Umweltverschmutzung. Deshalb versuchte man das Image des Ruhrgebietes aufzupolieren, in der Hoffnung, damit Investoren in die Region zu locken. In den 1960er-Jahren wurden weder Kosten noch Mühe gescheut, das negative Bild umzukehren. Die Botschaft lautete: Wir im Ruhrgebiet haben auch Natur, Universitäten, Theater, Burgen und Schlösser. Für diese deutschsprachige Imagekampagne wurden schließlich 170 verschiedene Anzeigenmotive geschaltet. Nach kleineren Kampagnen folgt seit 2017 die international ausgerichtete *Metropole Ruhr: Stadt der Städte (City of Cities)*. Selbstbewusst heißt es darin: „Wir sind Deutschlands größte Stadt.“ Die Standortmarketingkampagne soll vor allem Investoren, junge Berufstätige und Studierende ansprechen.



Illuminierter Hochofen im Landschaftspark Duisburg-Nord | RVR-Fotoarchiv, Permann, o.J.



Das letzte noch bis 2018 fördernde Steinkohlenbergwerk im Ruhrgebiet: Prosper-Haniel in Bottrop | RVR Luftbildsammlung 2013



Bunt angestrichener Hochofen in Duisburg-Hamborn | Keil 2012



Dortmund, landwirtschaftliche Nutzung im Süden der Bundesstraße 1 | RVR-Luftbildsammlung 1964



Universität Dortmund (Campus Nord) | RVR-Luftbildsammlung 1980



Universität Dortmund (Campus Nord), Technologiezentrum (Bildmitte) und Technologiepark (links) | RVR-Luftbildsammlung 2016

Von der IBA 1989 zur Internationalen Gartenschau 2027

In den späten 1980er-Jahren erkannte man, dass sich das Ruhrgebiet total verändern müsse. 1989 flossen über das Land Nordrhein-Westfalen fünf Milliarden DM für zehn Jahre, um dem Ruhrgebiet ein neues Gesicht zu geben. Unter dem Titel Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park wurde damit der schon vorher konzipierte und teilweise begonnene Umbau der verschmutzten Emscher – dem Abwasserkanal des Ruhrgebietes – vorangetrieben und ihre Renaturierung öffentlichkeitswirksam bekannt gemacht. Ein zweites Leitprojekt stellte die Weiterentwicklung der schon vom Kommunalverband Ruhrgebiet ausgebauten Grünzüge dar, die sich in Nord-Süd-Richtung orientierten, und es kam ein neuer, sie verbindender Ost-West-Grünzug hinzu. Die Parklandschaft, die so entstand,

vermehrte die Freizeitmöglichkeiten in der Kernzone des Ruhrgebiets deutlich. Herausragendes Merkmal dieser IBA war aber, dass sie das industrielle Erbe vor dem Abbruch verschonte und ihm dadurch eine zweite Chance zur Entwicklung gab. Die IBA wählte dazu im Ruhrgebiet rund 100 Zechen, Hochöfen und andere Industriekomplexe aus, die sie zu den Trägern der Industriekultur entwickelte. So wurde aus der industriell genutzten Jahrhunderthalle in Bochum eine Veranstaltungshalle, aus dem Gasometer in Oberhausen Europas größter Ausstellungsraum und Teile des Innenhafens von Duisburg Erholungsgebiet.

Dieses IBA-Konzept blieb in der übrigen Welt nicht unbeachtet. Im Jahr 2001 beschloss die UNESCO die Zeche Zollverein in Essen – eine Bergwerksanlage, die abgerissen werden sollte – auf die Welterbeliste zu setzen, weil sie als eine der einst größ-

ten Zechanlagen der Welt das Symbol für das Industriezeitalter darstellt. Der Status als Welterbe sorgte unter anderem dafür, dass Essen 2010 im Namen des gesamten Ruhrgebietes Kulturhauptstadt Europas wurde. Während RUHR.2010, wie das Kulturhauptstadtjahr benannt wurde, fanden mehr als 300 Projekte und 5.500 große und kleine Veranstaltungen im Ruhrgebiet statt, vom Autobahn-Picknick auf der A40, Aktivitäten auf Stadtbezirksebene bis zu experimenteller Lichtkunst. Mit der Industriekultur als Hauptthema der RUHR.2010 hat der einstige *Kohlenpott* der Außenwelt sein neues Gesicht gezeigt. Aus dem In- und Ausland strömten die Besucher zum Ruhrgebiet. Aber das Wichtigste von allem ist, dass die Bewohner selbst stolz auf ihre Region geworden sind und dieses Gefühl auch mittlerweile selbstbewusst nach außen vermitteln.

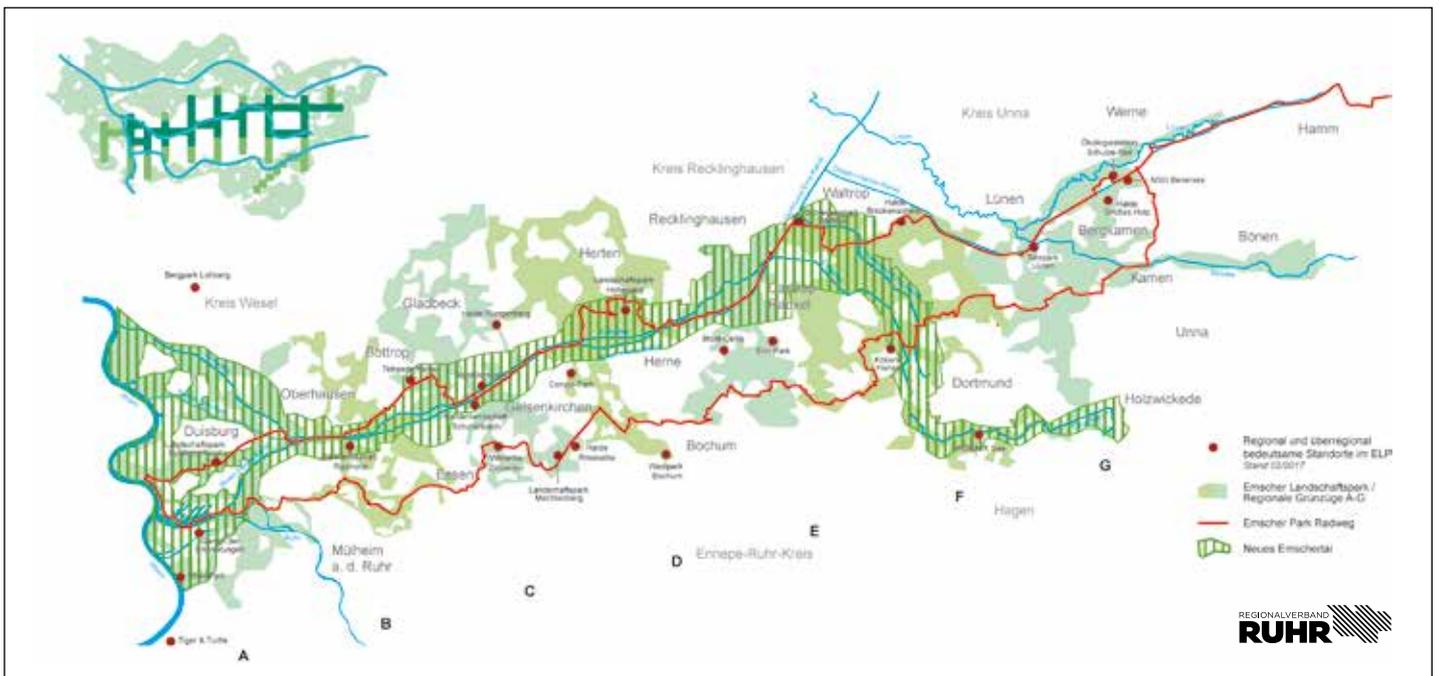
Im Hinblick auf die Zukunft setzt das Ruhrgebiet jetzt auf die Energiewende. Die Region mit langjähriger Erfahrung im Umgang mit fossiler Energie will nunmehr die Chance nutzen, bei erneuerbaren Energien eine Vorreiterrolle zu spielen. Es existiert ein großes Potenzial für Solaranlagen auf Dächern in dicht besiedelten Gebieten und für Windkraftanlagen in Randbereichen. Der Initiativkreis Ruhr zeigt seit 2010 in Bottrop, der sog. Innovation City, wie man eine solche *Energiewende von unten* gestalten kann: Die energetische Sanierung von Wohngebäuden im Bestand(!) geht hier drei bis vier Mal schneller vor als in vergleichbaren deutschen Städten. Bottrops Erfolg ist die aktive bürgerschaftliche Beteiligung. Aber auch die Kommune macht mit, zum Beispiel indem abgekoppeltes Regenwasser für Straßenreinigungsmaschinen genutzt wird. Zwanzig weitere Quartiere im ganzen Ruhrgebiet sind dem Beispiel Bottrop als nächsten Schritt zu klimagerechtem Stadtumbau gefolgt. Essen wurde für das Jahr 2017 von der Europäischen Kommission der Titel *Grüne Hauptstadt Europas* verliehen. Mit dem Profil *klimametropole RUHR 2022* wird das Ruhrgebiet seit 2012 als ein Schaufenster für eine klimafreundliche Regionalentwicklung vermarktet. Das ehemalige Steinkohlerevier vertraut nicht nur auf seine Industriekultur, sondern richtet seinen Blick auf die Zukunft. So soll 2027 die Internationale Gartenschau im Ruhrgebiet erstmals sogar dezentral stattfinden.



Welterbe Zeche Zollverein | RVR-Luftbildsammlung 2008



Innovation City Bottrop: Beispiel für klimagerechten Stadtumbau im Bestand | Innovation City Management GmbH



Emscher Landschaftspark | RVR-Team 11-4



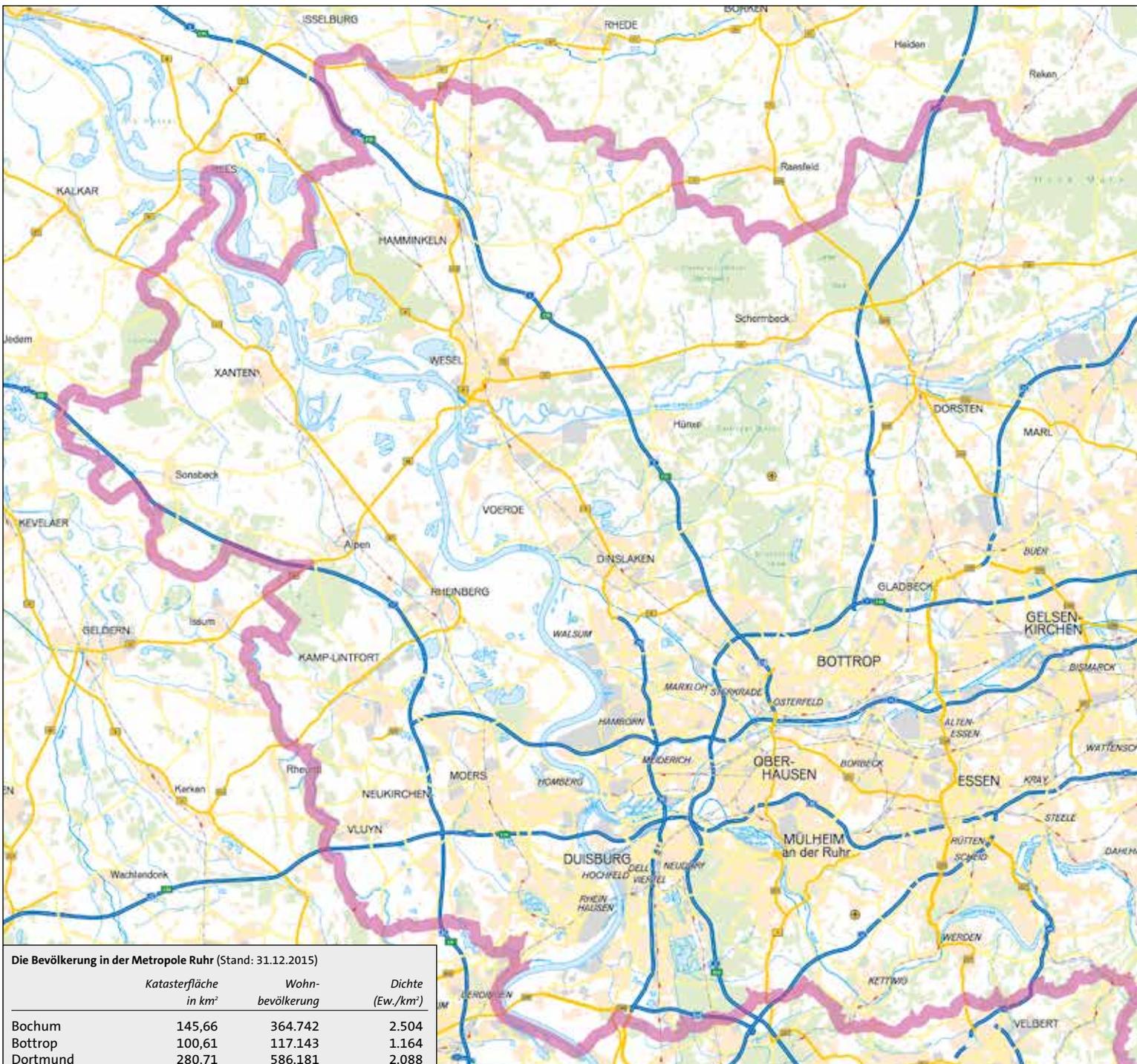
Jahrhunderthalle im Bochumer Westpark | RVR-Fotoarchiv, Ziese 2013



Duisburger Innenhafen mit Erholungsflächen und Marina | RVR-Fotoarchiv, Wolff o.J.



Transport eines Rotorblatts auf die Hertener Bergehalde Hoppenbruch: Sinnbild für das Umschwenken vom auslaufenden Bergbau zur Nutzung erneuerbarer Energien | Hertener Stadtwerke GmbH 2016



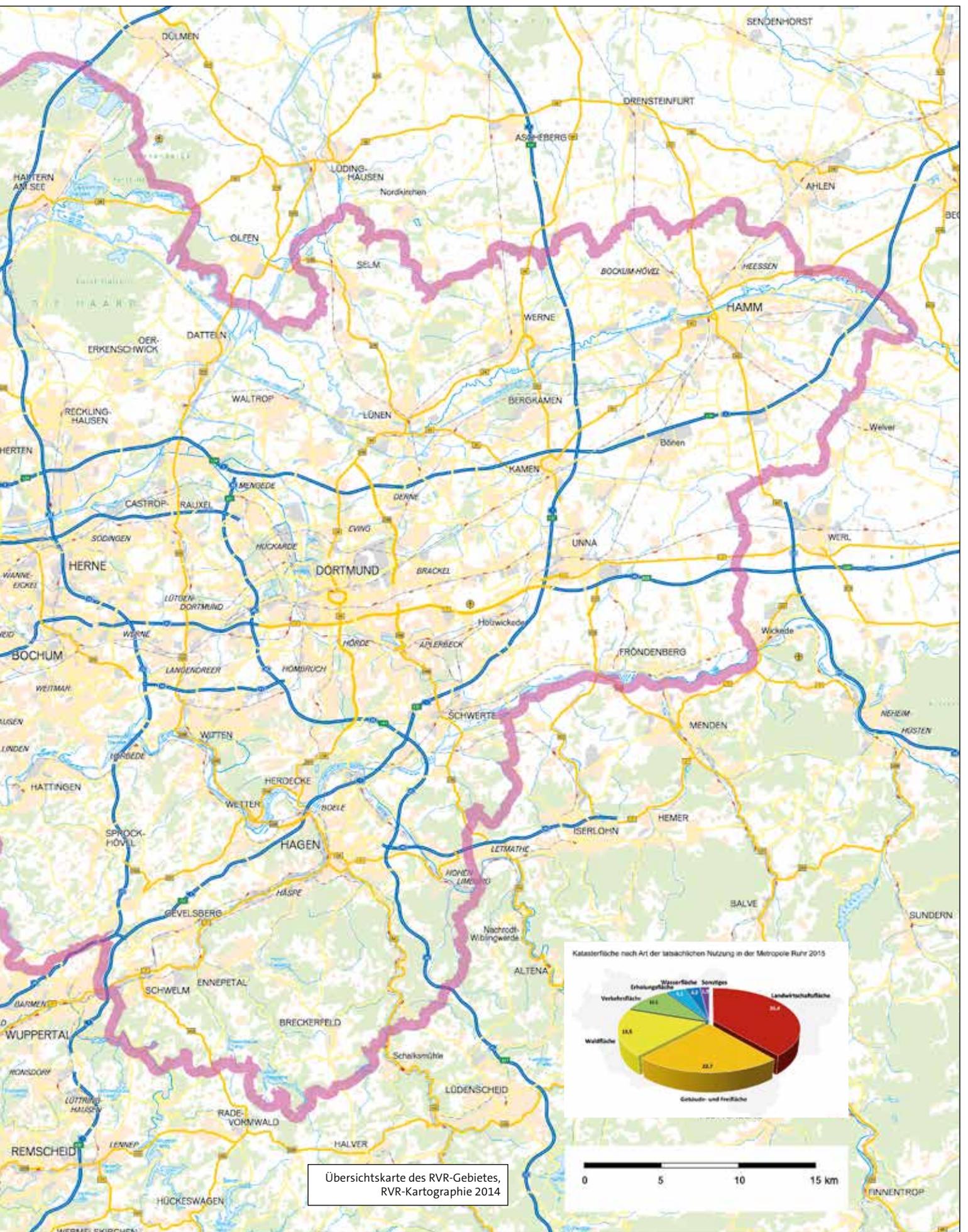
Die Bevölkerung in der Metropole Ruhr (Stand: 31.12.2015)

	Katasterfläche in km ²	Wohn- bevölkerung	Dichte (Ew./km ²)
Bochum	145,66	364.742	2.504
Bottrop	100,61	117.143	1.164
Dortmund	280,71	586.181	2.088
Duisburg	232,80	491.231	2.110
Essen	210,34	582.624	2.770
Gelsenkirchen	104,94	260.368	2.481
Hagen	160,45	189.044	1.178
Hamm	226,43	179.397	792
Herne	51,42	155.851	3.031
Mülheim an der Ruhr	91,28	169.278	1.854
Oberhausen	77,10	210.934	2.736
Kreisfreie Städte (RVR)	1.681,74	3.306.793	1.966
Ennepe-RuhrKreis	409,60	325.954	796
Kreis Recklinghausen	761,30	617.807	812
Kreis Unna	543,21	396.035	729
Kreis Wesel	1.042,80	462.664	444
Kreise (RVR)	2.756,91	1.802.460	654
Regionalverband Ruhr	4.438,65	5.109.253	1.151
NRW ohne RVR	29.673,85	12.756.263	430
NRW	34.112,50	17.865.516	524



Quelle: Landesbetrieb für Information und Technik, NRW; RVR-Datenbank

RVR-Grafik



Arbeitsmarkt und Strukturwandel

Bis in die 1960er-Jahre ermöglichte die Zeche Zollverein 8.000 Bergleuten ein gutes Leben. Sie wohnten im benachbarten Stadtteil Essen-Katernberg und mussten bis zur Zechenschließung 1986 beim Schichtwechsel nur zu Fuß die Straße überqueren. Heute erwecken die vielen Mittel- und Oberklassewagen, die jetzt auf dem Gelände der Zeche Zollverein verkehren, den Anschein, dass der Industriekomplex danach wieder aufgeblüht sei. Die ehemaligen Bergleute konnten davon nur selten profitieren. Dafür ist das Gelände zu einem Inkubator für die Kreativwirtschaft in den Bereichen Kunst, Kultur und Design geworden. Designer, Künstler und Freiberufler lassen sich durch die Örtlichkeiten inspirieren. Das Red Dot Design Museum und das Ruhr Museum sowie Ateliers sind dort errichtet worden. Bis 2017 hatten sich rund 40 Betriebe der Kreativwirtschaft auf Zeche Zollverein angesiedelt. Ein Beispiel ist *Schacht One*, eine Ideenschmiede des Duisburger Mischkonzerns Haniel. Die An-

siedlung soll an diesem symbolischen Ort die digitale Zukunft für die Beteiligungen der Haniel-Gruppe entwickeln.

Der Strukturwandel auf dem Gelände der Zeche Zollverein steht stellvertretend für das übrige Ruhrgebiet. Die körperliche Arbeit ist zwar i.d.R. leichter geworden, aber es gibt viel weniger Arbeitsstellen im sekundären Sektor als früher. Arbeiteten 1960 noch 61 % der Arbeitskräfte in der Industrie, beträgt der industrielle Kern (inklusive unternehmerische Dienste) in der Region im Jahr 2015 nur noch 18,7 %. Die Arbeitslosigkeit in der Region bleibt mit 10,0 % höher als im restlichen Nordrhein-Westfalen (6,34 %; Stand: November 2016). Die Werkstoff- und Metallindustrie sowie der Maschinenbau – mit großen Namen wie ThyssenKrupp, RAG und Evonik – geben Impulse für angrenzende Leitmärkte, wie Mobilität (unter anderem Logistik und Verkehrsmittel), Ressourceneffizienz (zum Beispiel Energieerzeugung und Recycling), digitale Kommunikation (IT, Datenverarbeitung und Telekommunikation)

und Urbanes Bauen und Wohnen. Viele Erwerbstätige haben eine Stelle im Dienstleistungssektor, vor allem im Gesundheitswesen, öffentlichen Dienst, Einzelhandel und im Tourismus. Bekannte Firmen mit Sitz im Ruhrgebiet sind Aldi, Karstadt und die Funke Mediengruppe. Große Einkaufszentren und Freizeitparks (z.B. CentrO und Movie Park Germany) bieten außerdem viele Arbeitsplätze.

Der Montanbereich hat seine dominierende Stellung als Arbeitgeber für das Ruhrgebiet verloren. Von den 141 Zechen, die es 1957 noch im Ruhrrevier gab, fördert gerade noch eine, und auch diese wird 2018 – einer bundespolitischen Entscheidung folgend – schließen. Doch hat die Schwerindustrie ihre Spuren hinterlassen. So zeichnet sich das Ruhrgebiet innerhalb Deutschlands in der Umwelt- und Energiewirtschaft aus, heutzutage auch bekannt als *Green Tech*.

Die Krankenhäuser im Ruhrgebiet (z.B. das Berufsgenossenschaftliche Universitätsklinikum Bergmannsheil in Bochum) sind renommierte Adressen, vor allem in der Chirurgie, Rehabilitation und der Behandlung von Lungenkrankheiten. Mit einem Anteil von 18,6 % an der Gesamtbeschäftigung ist die Gesundheitswirtschaft nach der Industrie der wichtigste Arbeitgeber in der Region. Zusätzlich ist dieser Sektor für die zunehmend alternden Generationen immer wichtiger geworden.

Ein gutes Beispiel für den Strukturwandel im Ruhrgebiet ist Dortmund. Die industrielle Vergangenheit der Stadt (Kohle, Stahl und Bier) hat allmählich Platz gemacht für Zukunftstechnologien (Biotechnologie, Nanotechnologie und neue Werkstoffe). Auf Industriebrachen entwickeln sich neue Aktivitäten wie Phönix aus der Asche. Nicht nur in Dortmund, sondern im gesamten Ruhrgebiet bleibt der Strukturwandel ein ständiger Begleiter. Eine Studie belegt, dass 83,7 % der Unternehmer im Ruhrgebiet mit dem Standort zufrieden sind und mittlerweile jeder fünfte deutsche Manager außerhalb der Region sich eine Ansiedlung im ehemaligen *Kohlenpott* vorstellen kann. Das sind bessere Noten als in den 1980er-Jahren – ein Indiz dafür, dass Strukturwandel ein langfristiger, aber lohnender und erfolgreicher Prozess ist.



Dortmund: Abriss des Werksgeländes der ehemaligen Stahlfabrik Phoenix-Ost | RVR-Luftbildsammlung 2008



Dortmund: Umwandlung des Werksgeländes mit neuem Phoenixsee und mit neu entstehender Randbebauung | RVR-Luftbildsammlung 2012

Schmelztiegel der Kulturen

Die Bevölkerung des Ruhrgebiets ist divers: Es gibt wenige, deren Familie ursprünglich aus der Region stammt. 1840 war das Gebiet noch eine ländliche Idylle. Mit der Industrialisierung wuchs die Nachfrage nach Arbeitskräften und das Gebiet bekam einen großen Zustrom an Migranten. Zuerst kamen sie aus unmittelbar benachbarten Regionen, dann aus Belgien, England und Russland, ab 1880 aus den deutschen Ostprovinzen und aus polnischen Gebieten. Bis zum Ersten Weltkrieg verließen eine Million Menschen ihre Heimat, um im Ruhrgebiet zu arbeiten. Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es eine neue Einwanderungswelle, diesmal aus den Staaten rund ums Mittelmeer, vor allem aus Italien, Jugoslawien, Portugal und Spanien. Der millionste Gastarbeiter, der Portugiese Amando Sá Rodrigues, wurde 1964 mit einem Moped und einem Blumenstrauß im Ruhrgebiet begrüßt. Von den Gastarbeitern kehrten manche zurück in ihr Heimatland. Aber das Ruhrgebiet ist noch immer eine Einwanderungsregion, sie bleibt ein Schmelztiegel von Kulturen: Die Bevölkerung besteht zu 13 % aus Ausländern (NRW-Schnitt: 12,8 %), von denen relativ gesehen die meisten aus der Türkei kommen. Wegen der Flüchtlingskrise in Nahost ist die Zahl der Syrer und Iraker gestiegen. Duisburg und Gelsenkirchen weisen die

größte Diversität auf: Sie haben ein Ausländeranteil von 19 %.

Trotz der offenen Haltung im Ruhrgebiet gegenüber Einwanderern hat es auch Diskriminierung gegeben. So zeigte Günter Wallraff in seinem Buch *Ganz unten* (1985), dass der Hochofenbetrieb von Thyssen nicht gerade schonend mit seinen türkischen Arbeitnehmern umging. Noch immer haben es Ausländer allgemein auf dem Arbeitsmarkt schwer. Im Ruhrgebiet ist die Integration aber weit fortgeschritten, wobei die schwere Arbeit in der Montanindustrie die Integration beschleunigt hat. Die Arbeiter saßen im selben Boot und mussten sich aufeinander verlassen können. Im Strukturwandel haben Ausländer zwar Schwierigkeiten, aber rechtsextreme Parteien hatten nie großen Erfolg im Ruhrgebiet. Als der Duisburger Stadtteil Marxloh 2008 die zweitgrößte Moschee in Deutschland bekam, betrachtete beispielsweise auch die nicht-muslemische Bevölkerung bei der Eröffnung die Moschee als die „ihre“.

Nicht nur mit der Türkei, sondern auch mit dem Fernen Osten pflegt das Ruhrgebiet eine enge Beziehung. So sind viele Hindus aus Sri Lanka als Student, Arzt oder Ingenieur ins Ruhrgebiet gekommen. Das größte tamilische Hindu-Heiligtum von Europa, der Sri-Kamadchi-Ampal-Tempel, steht

zum Beispiel seit 2002 in einem Gewerbegebiet in Hamm-Uentrop. Zurzeit sind – neben den Flüchtlingen – Inder und Chinesen die *neuen Ausländer* im Ruhrgebiet. Sie kommen weniger, um zu wohnen und zu arbeiten, als eher um zu studieren und zu investieren. Die Asiaten finden die industrielle Vergangenheit der Region „interessant“ – so interessant, dass sogar chinesische Investoren ganze Industriekomplexe aufgekauft, demontiert und verschifft haben, um sie dann in China wieder komplett aufzubauen.



RVR richtet erstmals Waldjugendspiele mit jungen Flüchtlingen aus. | RVR/Dreyße 2016



Die große Moschee in Duisburg-Marxloh | RVR-Fotoarchiv, Lueger o.J.



Großer Hindutempel in Hamm-Uentrop | RVR-Fotoarchiv, Lueger o.J.



Das Ruhrbistum ist die flächenmäßig kleinste Diözese Deutschlands. Bischofssitz ist die Stadt Essen mit dem Essener Münster. | RVR-Luftbildsammlung 2002

Bildungslandschaft im Ruhrgebiet

Die erste Universität in der Region existierte von 1655 bis 1818 in Duisburg. Erst in den 1960er-Jahren bekam das Ruhrgebiet wieder derartige Bildungseinrichtungen: 1962 in Bochum und 1968 in Dortmund. 1974 kam in Hagen die erste und einzige öffentlich-rechtliche Fernuniversität in Deutschland dazu. 1982 folgte die erste deutsche Privatuniversität in Witten. 2003 fusionierte die 1972 gegründete Universität Gesamthochschule Essen und die im selben Jahr gegründete Universität-Gesamthochschule Duisburg (ab 1994: Ger-

hard-Mercator-Universität) zur Universität Duisburg-Essen. Hinzu kommen eine Kunsthochschule, eine Verwaltungsfachhochschule und 15 weiteren Hochschulen. So entstand in weniger als sechs Jahrzehnten die dichteste Bildungslandschaft in Europa. Darüber hinaus arbeiten seit 2007 die Ruhr-Universität Bochum, die Technische Universität Dortmund und die Universität Duisburg-Essen in der *Universitätsallianz Ruhr (UAR)* strategisch eng zusammen. Mit mehr als 115.000 Studierenden und nahezu 1.300 Professorinnen und Professoren gehört die UAR zu den größten Wissenschaftsstandorten Deutschlands.

Wie Universitäts-Neubauten eine zuvor agrarisch geprägte Landschaft verändern, lässt sich am Beispiel Dortmund auf Seite 5 verfolgen. Hingegen wurde die Universität-Gesamthochschule Essen am nördlichen Rand der Innenstadt auf einem zuvor abgerissenen Teil eines traditionsreichen Arbeiterviertels erbaut. Durch die Ansiedlung in einem Arbeiterbezirk und der Nähe zur City sowie durch die Verteilung der Studentenwohnheime im gesamten Stadtgebiet sollte eine enge Integration der Akademiker in die städtische Bevölkerung erreicht werden. In Bochum wird versucht, die im Süden der Stadt isoliert liegende Campus-Universität mit der Stadtmitte zu verbinden. Flächig wird diese eher linienhafte angestrebte Verbindung zu einem Dreieck ausgedehnt durch das Areal des ehemaligen Opelwerks I im Bochumer Stadtteil Laer. Der 2009 veröffentlichte Masterplan zeigt den Mehrwert durch eine Profilbildung und die funktionale Vernetzung deutlich: Wissenschaftliche Institute, Dienstleistungen, Technologie, Kreativwirtschaft und Wohnen werden schwerpunktmäßig ausgewiesen, aber vor allem auch miteinander vernetzt.



Technische Universität Dortmund | Huhn, o.J.

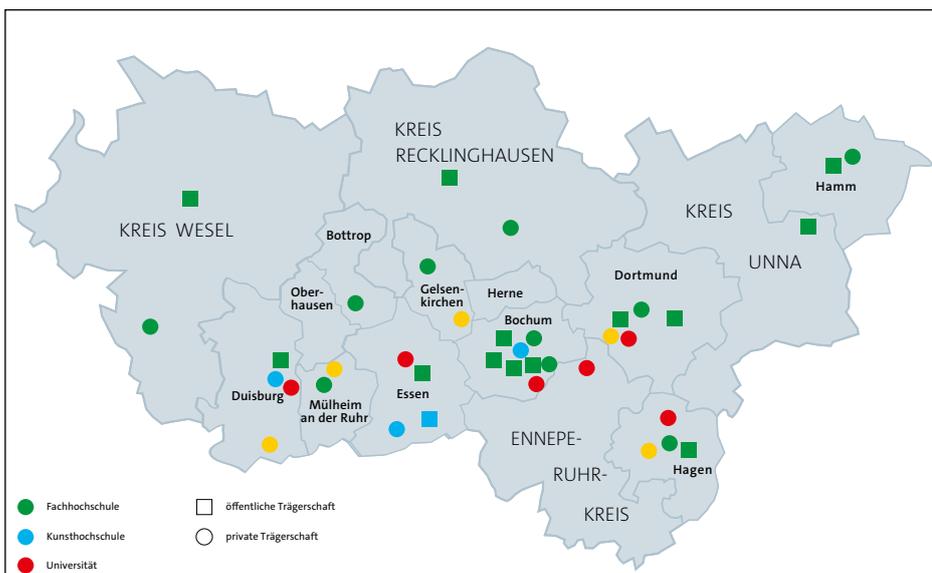


FernUniversität in Hagen ©



Private Universität Witten/Herdecke ©

Die nordrhein-westfälische Regierung hatte anfangs versucht, die landesweite Hochschullandschaft zu regionalisieren und mit Hilfe von integrierten Studiengängen mit Praxisbezug vor allem Studierenden aus Nicht-Akademiker-Familien das Studium zu ermöglichen. Musste das Ruhrgebiet bis in die 1960er-Jahre die erforderlichen Akademiker meist importieren, ist die Metropole Ruhr heute als Bildungsexporteur anerkannt. Neben dem universitären Lehrbereich spielt die Forschung eine große Rolle. Sie findet auch in vielen außeruniversitären Instituten statt, von denen sich 47 zur Arbeitsgemeinschaft im *Wissenschaftsforum Ruhr* zusammengeschlossen haben. All diese Einrichtungen benötigen Lehrende, Forschende und Lernende, die schon lange nicht mehr nur aus der Region stammen. Hier kommt dem Ruhrgebiet eine ihm häufig zugesprochene Eigenschaft zur Hilfe, nämlich sein ausgewiesenes Integrationsvermögen. So wie es einst Kumpel aus ganz Europa für den Bergbau anzog und seit langem Lehrkräfte sowie Studierende aus aller Welt bindet, so bewältigt es aktuell die Integration von Flüchtlingen durch seine ausgeprägte Willkommenskultur.



Räumliche Verteilung von Universitäten und Fachhochschulen im Ruhrgebiet | Grundlagen: RVR Team 3-2

Mobilität und Logistik

Will man im Ruhrgebiet von einer Stadt in eine andere mit der Straßenbahn gelangen, kann es sein, dass man aufgrund verschiedener Spurbreiten umsteigen muss.



Endstation Buerer Straße in Gelsenkirchen mit Stadtbahn auf Normalspurgleis und Straßenbahn auf Meterspurgleis | RVR-Fotoarchiv, Ströh 2004

So fahren die Straßenbahnen in Duisburg und Dortmund auf 1.435 Millimeter breiten Normalspurgleisen, während die Spurweite in Essen oder Bochum meist nur ein Meter beträgt. Diese für Außenstehende zunächst bizarr anmutende Situation erklärt sich durch das allmähliche Zusammenwachsen der Kommunen, das zur Zeit der Industrialisierung des Ruhrgebiets durch eine so genannte *Kirchturmpolitik* gekennzeichnet war. Die Industrie bestimmte die räumliche Struktur, wodurch die Region eine bunte Mischung aus Stadt und Land erhielt, die heute noch in Teilen der Ballungsrandzone sichtbar ist. Dabei entwickelte sich das Ruhrgebiet zu einem vielseitigen Verkehrslabor. Cabintaxi in Hagen, Duo-Spurbus in Essen, H-Bahn in Dortmund oder CargoCap in Bo-

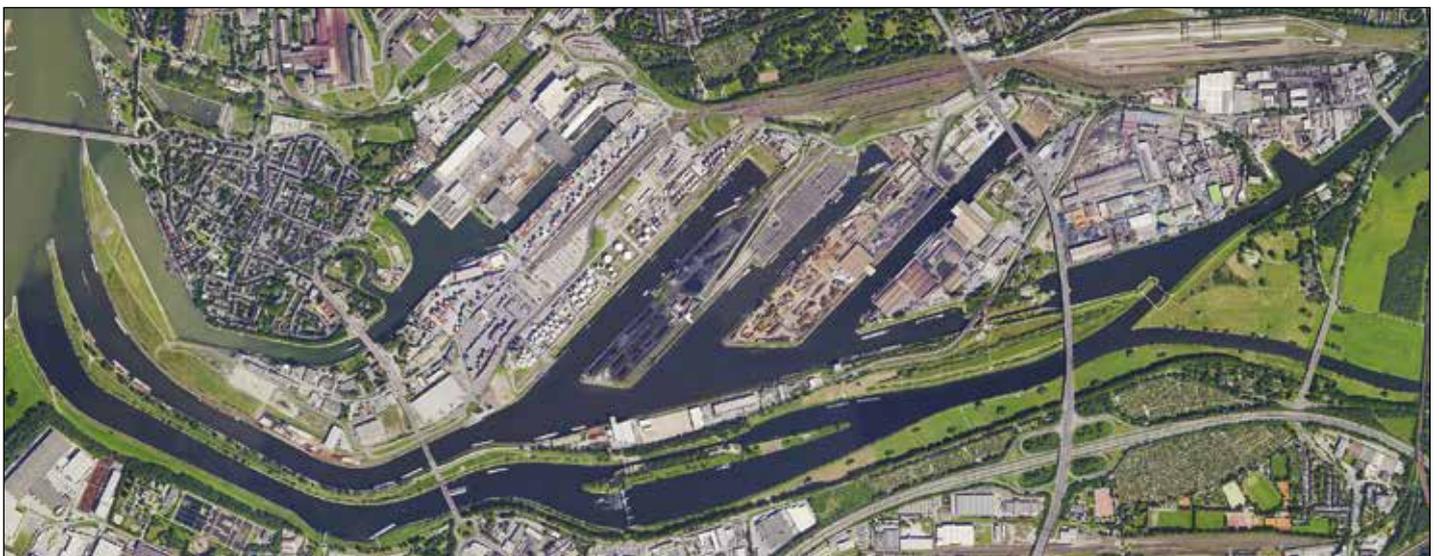


H-Bahn in Dortmund | RVR-Fotoarchiv, Krüger o. J.

chum sind Belege dafür, dass dieser Ballungsraum trotz und sogar wegen des extrem zunehmenden Verkehrs innovative Antworten zur Mobilität liefert. Während einige dieser Experimente aus verschiedenen Gründen letztendlich scheiterten, bewähren sich andere nach wie vor im Alltag und wurden sogar Vorbild für andere Verkehrsträger: So wurde beispielsweise das Prinzip der vollautomatisch gesteuerten Großkabinenbahn *H-Bahn*, die seit 1984 im Bereich der Technischen Universität Dortmund täglich bis zu 8.000 Fahrgäste befördert, auf den SkyTrain am Düsseldorfer Flughafen übertragen. Die H-Bahn ist

dabei in das ÖPNV-Netz der Stadt Dortmund und tariflich in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert.

International anerkannt sind die Bemühungen der Metropole Ruhr in Bezug auf den *intermodalen Verkehr*. Neben einer Vielzahl von Standorten des kombinierten Ladungsverkehrs gelten die Duisburger Häfen als das Paradebeispiel, das gleichzeitig den ständigen Strukturwandel verdeutlicht: See- und Freihafen mitten im Binnenland, wasserüberkragende Hallen zum witterungsgeschützten Umladen von Gütern zwischen Schiene, Straße und Wasser, tägliche Transporte auf dem Schienenweg von und nach China, gestern noch Kohleexport-, heute Kohleimport-hafen und vieles mehr. Die Bedeutung des Stellenwertes der Duisburger Häfen für die Metropole Ruhr wird besonders verständlich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass unter den weltweit 100 größten Häfen Duisburg im Jahr 2016 mit einem Containerumschlag von 3,7 Mio. TEU Platz 36 belegt – und das als einziger Binnenhafen! Damit sind die Duisburger Häfen am Zusammenfluss von Ruhr und Rhein mit einem Gesamtumschlag von über 130 Mio. t und einer Wertschöpfung von rund 3 Mio. Euro jährlich weltweit der größte Binnenhafen. Rund 300 logistikorientierte Unternehmen sind im Duisburger Hafen ansässig. Insgesamt hängen in Duisburg 22.000 Arbeitsplätze vom Hafen ab, in der Region sind es über 45.000. Die hafeninduzierten Investitionen der angesiedelten Unternehmen belaufen sich jährlich auf mehr als 250 Mio. Euro.



Duisburger Häfen (Ausschnitt) | RVR-Luftbildsammlung 2015

Ökonomie und kreativer Umgang mit Schrumpfung

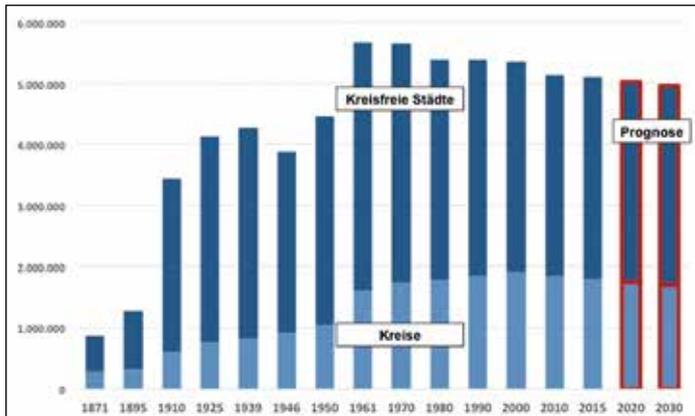
Die zunehmende Konkurrenz zwischen europäischen Regionen erfordert bei den Städten des Ruhrgebiets zunehmend Kooperation. Als einzelne Stadt gelangt man nicht schnell in den Blick auswärtiger Investoren – als Teil der Metropole Ruhr bestehen größere Chancen auf Erfolg. Nicht zuletzt aus dieser Einsicht entstand 2007 die regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft wmr (Wirtschaftsförderung metropol Ruhr), die sich als Servicepartner für Unternehmen und Investoren versteht und seit 2017 als Business Metropole Ruhr (BMR) firmiert.

Mit mehr als fünf Millionen Einwohnern gehört das Ruhrgebiet immer noch zu den am dichtesten bevölkerten Gebieten in Europa. Laut demografischen Prognosen wird die Region schrumpfen: 2030 soll die Metropole Ruhr nur noch knapp 4,8 Millionen Einwohner haben. Auch wenn die Einwohnerzahlen im Ruhrgebiet seit 2016 durch den Zustrom von Flüchtlingen leicht ansteigen, ist noch keine anhaltende Trendwende zu erkennen.

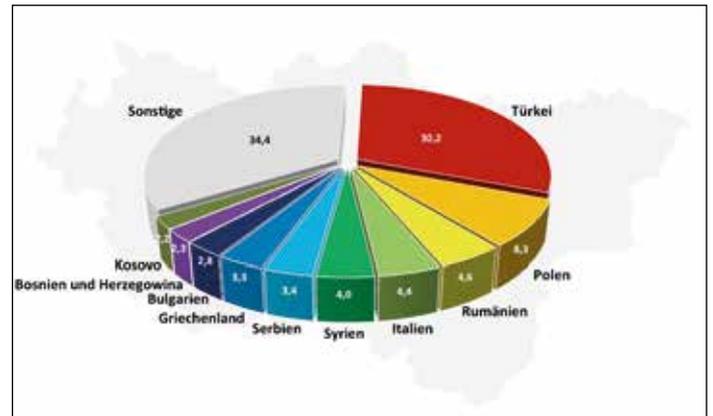
Somit bleibt der Bevölkerungsschwund zumindest vorläufig eine strukturelle Entwicklung.

Der Schrumpfungsprozess dauert schon lange an. Besonders in den 1970er-Jahren verließen viele gut ausgebildete, jüngere Menschen die Region. Sprach man anfangs noch von einem *brain drain*, wertet man diese Entwicklung heute als *Bildungsexport* im Rahmen eines lebendigen, globalen Austausches von Wissen und Kompetenzen. Eine weitere Veränderung der Bevölkerungsstruktur des Ruhrgebiets ist bemerkenswert: Neben *weniger* wird das Ruhrgebiet auch *bunter*: Der Anteil der Migranten in der Bevölkerung steigt. In der Region sucht man im Schrumpfungsprozess nach intelligenten Lösungen für öffentliche Einrichtungen und ungenutzte Grundstücke. Dabei ist es wichtig, dass Bezirke nicht verarmen und die Lebensqualität erhalten bleibt. Die Suche nach Chancen der Schrumpfung ist in den Vordergrund gerückt. Der Trend zu einer Neubewertung der Lage lässt dabei manches in einem anderen Licht erscheinen: Die Polyzentralität des Ruhrgebiets wird zunehmend als Vorteil erkannt.

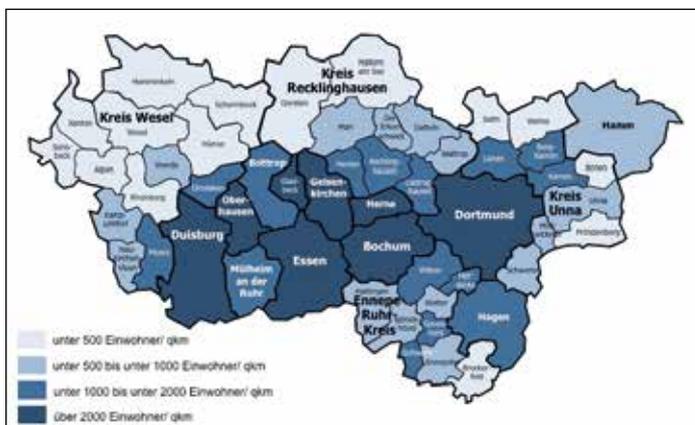
So sind z.B. anders als in ländlichen Gebieten Einrichtungen der Nahversorgung im verstädterten Ruhrgebiet nie weit entfernt. Auch wirtschaftlich gesehen bietet Schrumpfung Chancen. (Nicht nur) die Metropole Ruhr wird 2030 eine Region mit einem großen Anteil älterer Menschen und Migranten sein. Beide Gruppen haben ihre spezifischen Bedürfnisse. Man spricht bei den Älteren von einer Ökonomie für *best ager* oder einer *silver economy*: Ein großer Teil der Wirtschaft wird Dienstleistungen für Senioren anbieten. Unternehmer in der Metropole Ruhr experimentieren beispielsweise mit Telemedizin und *smart homes*, damit ältere Menschen länger im eigenen Haus wohnen bleiben können. Auch *Ethno-marketing* (Bedienen von Bedürfnissen der Einwanderer) ist ein Wachstumsmarkt. So gibt es Werbeagenturen, Versicherungen und Banken, die sich auf den großen regionalen türkischen Anteil der Bevölkerung konzentrieren. Es ist gerade diese Anpassungsfähigkeit, die das Ruhrgebiet so faszinierend macht. Wenn es um Transformation geht, dann ist die Metropole Ruhr als erste dabei – gestern, heute und morgen.



Bevölkerungsentwicklung im Ruhrgebiet (1871 – 2015) und Prognose (2020 – 2030) | RVR-Datenbank



Ausländer nach Nationalitäten im Ruhrgebiet 2015 | RVR-Datenbank



Bevölkerungsdichte im Ruhrgebiet 2015 | RVR- Datenbank



Hier kaufen Türkinnen aus ganz Europa Brautkleider: Weseler Straße in Duisburg-Marxloh | RVR-Fotoarchiv, Kzonsek o.J.



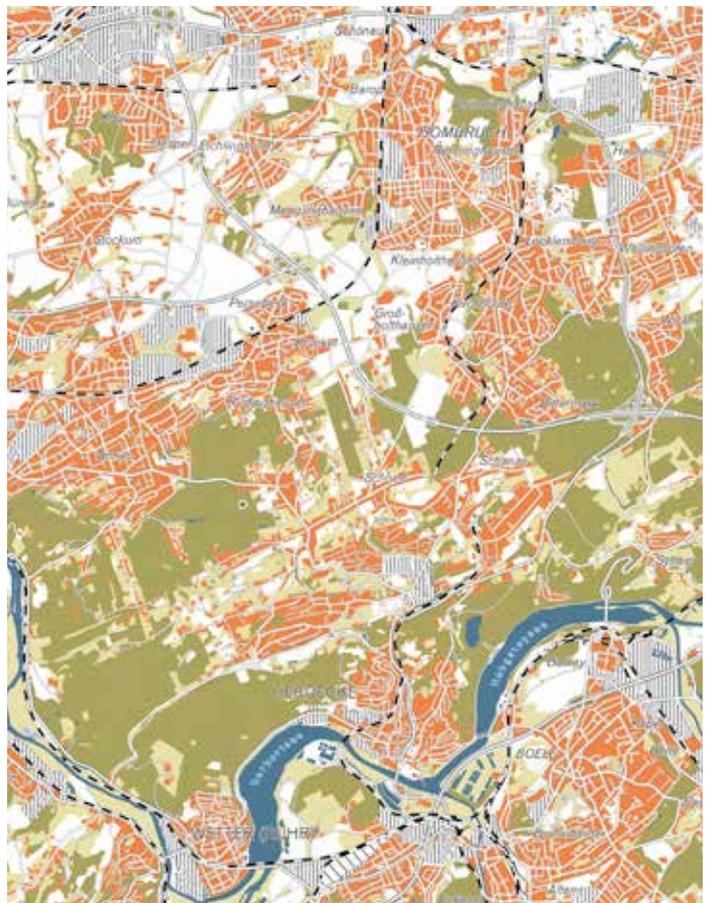
Stadtentwicklung im Bereich Hagen/Herdecke | Spörhase 1840



Stadtentwicklung im Bereich Hagen/Herdecke | Spörhase 1930



Stadtentwicklung im Bereich Hagen/Herdecke | Spörhase 1970



Stadtentwicklung im Bereich Hagen/Herdecke | RVR 2010

Impressum

Regionalverband Ruhr (Herausgeber)

Referat Strategische Entwicklung
und Kommunikation

Team Redaktion, Fachinformation

Kronprinzenstr. 35

45128 ESSEN

DEUTSCHLAND

Tel: +49 (0)201 2069-0,

Fax: +49 (0)201 2069-500

E-Mail: info@rvr.ruhr

Internet: www.rvr.ruhr und

www.regionalkunde.rvr.ruhr

Kleiner Atlas Metropole Ruhr

Das Ruhrgebiet im Wandel

7., vollständig überarbeitete Auflage

des Kleinen Ruhrgebiet Atlas.

Dieses Heft ist in auch in englischer, französischer
und niederländischer Sprache erhältlich.

Text: Gert-Jan Hospers und Burkhard Wetterau

Essen, Januar 2018

Auflage: 15.000

Foto auf Titelseite: Tiger & Turtle in Duisburg:
eine Landmarke, die sogar begehbar ist | RVR-Foto-
archiv, Schumacher 2011

Panorama des Landschaftsparks Hoheward bei Herten | RVR-Fotoarchiv, Adler 2011

