



Projektbericht

Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung

**Den Wandel gestalten –
Anreize für mehr Kooperationen
im Ruhrgebiet**

Endbericht

Projekt im Auftrag der RAG-Stiftung



Impressum

Vorstand des RWI

Prof. Dr. Christoph M. Schmidt (Präsident)

Prof. Dr. Thomas K. Bauer (Vizepräsident)

Prof. Dr. Wim Kösters

Verwaltungsrat

Dr. Eberhard Heinke (Vorsitzender);

Dr. Henning Osthues-Albrecht; Dr. Rolf Pohlig; Reinhold Schulte
(stellv. Vorsitzende);

Manfred Breuer; Dr. Hans Georg Fabritius; Hans Jürgen Kerkhoff; Dr. Thomas
Köster; Dr. Thomas A. Lange; Andreas Meyer-Lauber; Hermann Rappen;
Dr.-Ing. Sandra Scheermesser; Reinhard Schulz; Vertreter des Fachressorts der
Bundesregierung NN; Vorsitzender des Forschungsbeirats NN

Forschungsbeirat

Prof. Dr. Claudia M. Buch; Prof. Michael C. Burda, Ph.D.; Prof. Dr. Lars P. Feld;
Prof. Dr. Stefan Felder; Prof. Nicola Fuchs-Schündeln, Ph.D.; Prof. Timo Goeschl,
Ph.D.; Prof. Dr. Justus Haucap; Prof. Dr. Kai Konrad; Prof. Dr. Wolfgang Leininger;
Prof. Regina T. Riphahn, Ph.D.

Ehrenmitglieder des RWI

Heinrich Frommknecht; Prof. Dr. Paul Klemmer †; Dr. Dietmar Kuhnt

RWI Projektbericht

Herausgeber:

Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung

Hohenzollernstraße 1/3, 45128 Essen, Germany

Phone +49 201-81 49-0, Fax +49 201-81 49-200, e-mail: rwi@rwi-essen.de

Alle Rechte vorbehalten. Essen 2011

Schriftleitung: Prof. Dr. Christoph M. Schmidt

Den Wandel gestalten – Anreize für mehr Kooperationen im Ruhrgebiet

Endbericht – Juli 2011

Projekt im Auftrag der RAG-Stiftung

Projektbericht

Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung

Den Wandel gestalten – Anreize für mehr Kooperationen im Ruhrgebiet

Endbericht – Juli 2011

Projekt im Auftrag der RAG-Stiftung



Projektbericht

Projektteam

Projektteam: Prof. Dr. Thomas K. Bauer, Phillip Breidenbach, Rüdiger Budde, Dr. Rainer Kambeck (Projektleiter), Sonja Kassenböhmer, Florian Matz, Dr. Uwe Neumann, Prof. Dr. Christoph M. Schmidt (Projektleiter), Prof. Dr. Colin Vance und Lina Zimmermann

Das Projektteam dankt Gerhard Huhn, Claudia Lohkamp, Timo Mitze, Sonja Schatz, Mona Welke, Yvonne Winkler und Benedict Zinke für die Unterstützung bei der Durchführung des Projekts.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 5

1.1 Motivation des Forschungsprojektes 5

1.2 Ziele des Forschungsprojektes 9

1.3 Aufbau der Studie 10

2. Wirtschaftliche und demographische Bestandsaufnahme 12

2.1 Fragestellung und methodisches Vorgehen 13

2.2 Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Arbeitslosigkeit und Beschäftigung 15

2.3 Pendlerströme 21

2.3.1 Pendlerströme in der Übersicht 22

2.3.2 Untersuchung der Arbeitsmarktzentren 26

2.4 Die demographische Entwicklung seit 1980 28

2.4.1 Bevölkerungsentwicklung insgesamt 31

2.4.2 Natürliche Bevölkerungsentwicklung 32

2.4.3 Wanderungsbewegungen 34

2.5 Prognosen 36

3. Die Befragung „Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet“ 39

3.1 Repräsentativität der Daten 40

3.2 Ausgewählte Merkmale der Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet 43

3.2.1 Verbundenheit mit Wohnort und Ruhrgebiet 43

3.2.2 Typisierung der befragten Personen nach Merkmalen der lokalen Identifikation 48

3.2.3 Ökonometrisches Modell zur Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet 58

3.3 Mobilität im Ruhrgebiet 61

3.3.1 Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsverhalten 61

3.3.2 Modell zur Verkehrsmittelwahl 64

3.4 Bezug zum Bergbau 67

4. Regionale Kooperation 72

4.1 Regionale Kooperationen: Konzeptionelle Grundlagen 72

4.2 Formen der regionalen Kooperation 77

4.3 Kooperationen im Ruhrgebiet 80

4.4 Potenzielle Kooperationsfelder 86

4.5 Gestalten durch richtig gesetzte Anreize: Der Vorschlag zur Initiierung eines Wettbewerbs für Kooperationen 91

5. Fazit	95
Literaturverzeichnis	101
Anhang	104

Verzeichnis der Tabellen, Schaubilder und Karten

Tabelle 2.1	Bevölkerungsstand des Ruhrgebiets und ausgewählter Städte 2009 und Modellrechnung für 2030.....	31
Tabelle 3.1	RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet: sozioökonomische Stichprobenmerkmale.....	42
Tabelle 3.2	Positive Aspekte des Ruhrgebiets	46
Tabelle 3.3	Negative Aspekte des Ruhrgebiets.....	47
Tabelle 3.4	Relatives Vorkommen der Antwortmuster	55
Tabelle 3.5	Antwortmuster der Personen, die mehr positive als negative Aspekte mit dem Ruhrgebiet verbinden	56
Tabelle 3.6	Antwortmuster der Personen, die mehr negative als positive Aspekte mit dem Ruhrgebiet verbinden	57
Tabelle 3.7	Antwortmuster der Personen, bei denen weder die positiven noch die negativen Aspekte, die sie mit dem Ruhrgebiet verbinden, überwiegen.....	58
Tabelle 3.8	Regressionsanalysen zur Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet	59
Tabelle 3.9	Marginale Effekte der Verkehrsmittelwahl.....	66
Schaubild 2.1	Reales Bruttoinlandsprodukt je Einwohner.....	15
Schaubild 2.2	Reales Bruttoinlandsprodukt je Einwohner: Indices.....	16
Schaubild 2.3	Reale Bruttolöhne je Arbeitnehmer: Details.....	17
Schaubild 2.4	Arbeitslosenquote: Details	18
Schaubild 2.5	Zahl der Arbeitslosen: Indices.....	19
Schaubild 2.6	Korrelation der Arbeitslosenquote zum BIP	20
Schaubild 2.7	Auspendler innerhalb der Arbeitsmarktregionen.....	27
Schaubild 2.8	Altersstrukturelle Abweichung des Ruhrgebiets von NRW insgesamt	29
Schaubild 2.9	Altersstrukturelle Abweichung der kreisfreien Städte in NRW (ohne Ruhrgebiet) von NRW ins-gesamt.....	29
Schaubild 2.10	Bevölkerungsentwicklung des Ruhrgebiets im Vergleich	32
Schaubild 2.11	Natürliche Bevölkerungsentwicklung der Teilregionen des Ruhrgebiets im Vergleich	33
Schaubild 2.12	Wanderungsbilanz des Ruhrgebiets und der Stadt Düsseldorf im Vergleich	34

Schaubild 2.13	Wanderungsbilanz der Teilregionen des Ruhrgebiets im Vergleich	35
Schaubild 2.14	Prognose der Altersstruktur 2030 für das Ruhrgebiet und die Städte der Rheinschiene	37
Schaubild 3.1	RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet – Bevölkerungsanteile der Teilregionen.....	42
Schaubild 3.2	Verbundenheit mit Wohnort und Ruhrgebiet, nach Teilregionen	44
Schaubild 3.3	Wahrnehmung des Ruhrgebiets, nach Kreisen	45
Schaubild 3.4	RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet – Antwortmuster zu positiven Aspekten.....	49
Schaubild 3.5	RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet – Antwortmuster zu negativen Aspekten	52
Schaubild 3.6	Berufstätige Personen, deren Arbeitsstelle sich am Wohnort befindet.....	61
Schaubild 3.7	Einkaufsverhalten	64
Schaubild 3.8	Bedeutung des Steinkohlebergbaus.....	68
Schaubild 4.1	Kooperationen im Ruhrgebiet.....	81
Schaubild A.1	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: Indices	104
Schaubild A.2	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in ausgewählten Städten und Kreisen	104
Schaubild A.3	Natürliche Bevölkerungsentwicklung des Ruhrgebiets und der Stadt Dortmund im Vergleich.....	105
Schaubild A.4	Natürliche Bevölkerungsentwicklung des Ruhrgebiets und der Stadt Hamm im Vergleich	105
Schaubild A.5	Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld nach Einkommensgruppen und Teilräumen	106
Schaubild A.6	Positive Aspekte nach Einkommensgruppen	106
Schaubild A.7	Positive Aspekte nach Bildungsgrad	107
Schaubild A.8	Positive Aspekte des Ruhrgebiets, nach Teilzonen	107
Schaubild A.9	Negative Aspekte des Ruhrgebiets, nach Teilregionen	108
Karte 1.1	Kreise und kreisfreie Städte des Ruhrgebiets und Nordrhein-Westfalens	6
Karte 2.1	Aktive und seit 2008 stillgelegte Bergwerke in Nordrhein-Westfalen	14
Karte 2.2	Pendlersalden NRW: Einpendler abzüglich Auspendler	23
Karte 2.3	Anteil von Auspendlern, die ins Ruhrgebiet einpendeln	24
Karte 2.4	Anteil von Einpendlern mit Wohnsitz im Ruhrgebiet.....	26
Karte 3.1	RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet – Gebietseinteilung	41
Karte 3.2	Mentalität	49
Karte 3.3	Polyzentrischer Charakter	50

Karte 3.4	Kombination aus Stadt und Natur	50
Karte 3.5	Multikulturelles Umfeld	51
Karte 3.6	Unspezifisches Meinungsbild	51
Karte 3.7	Negative Erwerbslage	53
Karte 3.8	Negatives Agglomerationsbild	53
Karte 3.9	Umweltverschmutzung	54
Karte 3.10	Überfremdung	54
Karte 3.11	Unspezifisches Meinungsbild	55
Karte 3.12	Freizeitgestaltung außer Haus im Ruhrgebiet.....	62
Karte 3.13	Freizeitgestaltung in der eigenen Stadt	63
Karte 3.14	Bewertung der wirtschaftlichen Stärke des Ruhrgebiets.....	67
Karte 3.15	Vorbereitung auf das Auslaufen des subventionierten Steinkohlebergbaus	69
Karte 3.16	Einstellung zum subventionierten Steinkohlebergbau.....	70
Karte 3.17	Persönlicher Bezug zum Steinkohlebergbau	70
Karte 3.18	Einstellung zum Steinkohlebergbau	71
Karte A.1	Bedeutung des Steinkohlebergbaus.....	108

1. Einleitung

Die RAG-Stiftung hat das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) mit der Erstellung einer wissenschaftlichen Studie zum Thema „**Den Wandel gestalten – Anreize für mehr Kooperationen im Ruhrgebiet**“ beauftragt. Das **intellektuelle Gerüst** der Analysen und Handlungsempfehlungen bilden dabei regionalökonomische Überlegungen zur administrativen Ausgestaltung polyzentrischer Räume und Erkenntnisse über den Erfolg von Kooperationen.. Die **empirische Analyse** verbindet die Auswertung amtlichen Datenmaterials auf kleinräumiger Ebene und eigens für diese Studie erhobenen Datenmaterials zur regionalen Identifikation der Bürger des Ruhrgebiets. Darüber hinaus werden im Ruhrgebiet bereits bestehende Kooperationen diskutiert, um die Potenziale einer administrativen Kooperation innerhalb der Region zu illustrieren und Anregungen für weitere Kooperationsprojekte geben zu können. Schließlich wird eine **regionalpolitische Strategie** vorgeschlagen, die durch eine Mischung von politischer Standfestigkeit und geeigneten Anreizen die verantwortlichen Akteure in den Städten und Kreisen der Region dazu veranlassen könnte, verstärkt nach Kooperationsmöglichkeiten zu suchen und diese Chancen beherzt zu ergreifen.

1.1 Motivation des Forschungsprojektes

Das Ruhrgebiet erhielt seine entscheidende Prägung durch die in der Mitte des 19. Jahrhunderts entstehende **Montanindustrie**, also durch den Bergbau und die Stahlindustrie. Im Umkreis dieser Schwerindustrie bildeten sich Städte, deren Bevölkerungszahl sehr rasch zunahm: Die Zahl der Einwohner hat sich vom Beginn des 19. bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts von einer auf mehr als zwei Millionen erhöht. **Gebietsreformen** mit umfangreichen Eingemeindungen Ende der 1920er Jahre machten die großen Städte zu kreisfreien Städten und ließen die meisten der Landkreise verschwinden.

Schon in dieser Zeit bildeten die Städte erste Kooperationen, etwa in der Ver- und Entsorgung, der Stadthygiene, der Stadtplanung oder dem Bau einer Schnellbahn. **Kommunale Zweckverbände** entstanden als eigenständige Organisationseinheiten. Aufgrund einer unternehmerischen Initiative wurde 1920 der „**Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk**“ gegründet, der die weitere Erschließung von Räumen innerhalb des Ruhrgebiets vornahm. Mit der Bildung der **Landschaftsverbände**, die u.a. kommunale Leistungen im Kultur- und Bildungsbereich sowie der Krankenversorgung anboten, baute man in Nordrhein-Westfalen eine neue, in keinem anderen Bundesland vorhandene Verwaltungsebene auf. Die Aktivitäten der Landschaftsverbände waren bereits damals – und sie sind es bis heute – immer wieder Gegenstand der Kritik, etwa weil die Effektivität bei der Leistungserstellung einer weiteren staatlichen Einrichtung oder die fehlende demokratische Legitimation bemängelt wurden.

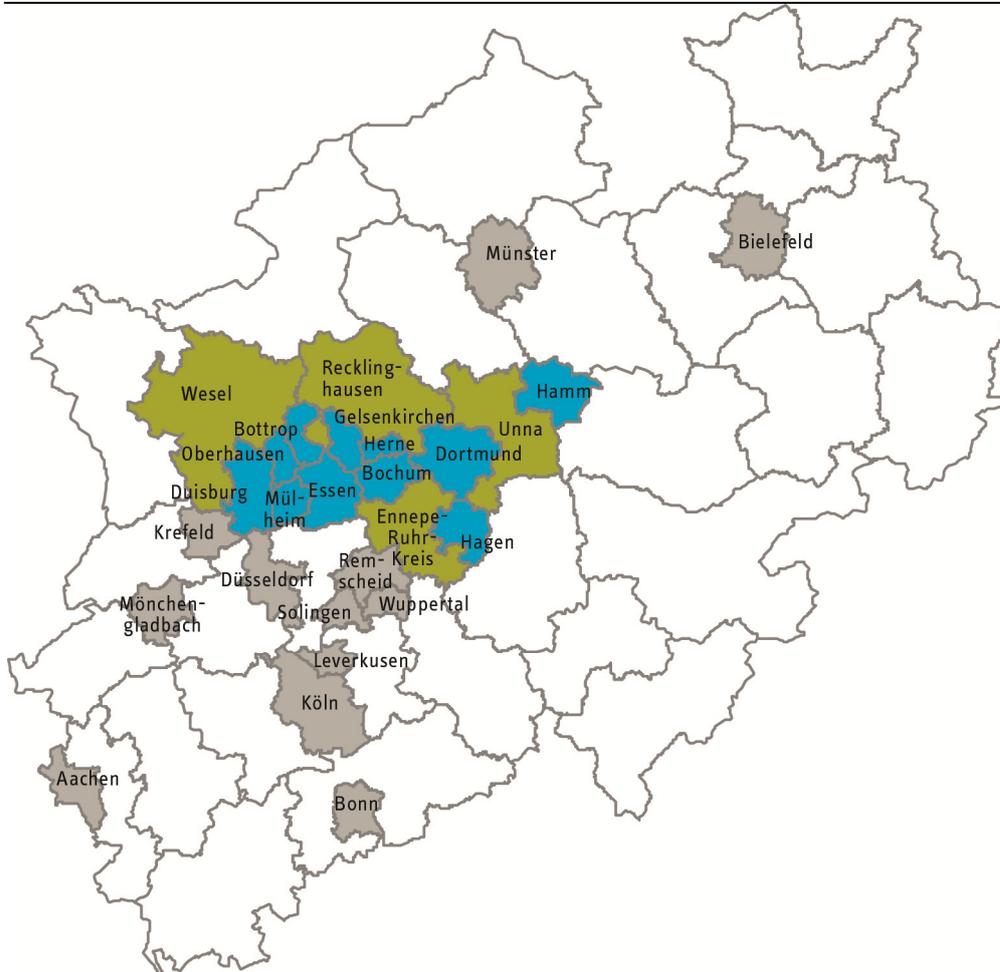
Die nächsten großen **Gebietsreformen** mit weiteren Eingemeindungen fanden in den 1970er Jahren statt, der Siedlungsverband, dem weitere überregional zu erfüllende Aufgaben übertragen waren, wurde in „Siedlungsverband Ruhrgebiet“ und 1979 in den „**Kommunalverband Ruhr**“ umbenannt. Seit 2004 agiert der Verband schließlich unter dem Namen „**Regionalverband Ruhr**“ (RVR), eine Übersicht des RVR-Gebiets gibt Karte 1.1. Das RVR-Gebiet, das die heute gängige Definition des Ruhrgebiets darstellt, umfasst elf kreisfreie Städte und vier Landkreise (Karte 1.1). Mit

einer Einwohnerzahl von 5,16 Mill. macht das Ruhrgebiet knapp 30% der gesamten NRW-Bevölkerung aus.

Karte 1.1

Kreise und kreisfreie Städte des Ruhrgebiets und Nordrhein-Westfalens

2010



Eigene Darstellung (kreisfreie Städte des Ruhrgebiets sind blau, Kreise grün, kreisfreie Städte außerhalb des Ruhrgebiets grau dargestellt; die kreisfreie Stadt Aachen und der Kreis Aachen bilden ab 21.10.2009 die StädteRegion Aachen).

In dem Maße, wie der Aufstieg der Montanindustrie die Region ursprünglich positiv geprägt hat, indem sie für Beschäftigung, Einkommen und Wohlstand sorgte, verursachte auch der starke Rückgang des heimischen Steinkohlenbergbaus und die schrumpfenden Beschäftigungszahlen bei der heimischen Stahlproduktion in den vergangenen Jahrzehnten im Ruhrgebiet erhebliche wirtschaftliche und damit auch soziale Probleme. Zwar ist der **Strukturwandel** zweifelsohne eine unvermeidliche Begleiterscheinung des Wirtschaftswachstums, aber in nur wenigen Regionen wurde dieser Wandel so heftig empfunden wie im Ruhrgebiet. Heute ist das Ruhrgebiet als eine **moderne Wirtschaftsregion** gleichermaßen von einer erfolgreichen Industrie, die aber nur noch wenig mit der montanindustriellen Dominanz der 1950er Jahre gemein hat, und von unternehmensnahen Dienstleistern geprägt. Nichtsdestoweniger prägen noch immer zahlreiche Probleme die Diskussion, die ein derart extremer Strukturwandel mit sich bringt.

Die mit diesem Wandel verbundenen Anpassungsprozesse haben schon bisher Unternehmen und Arbeitnehmer sowie Bürger und Politik im Ruhrgebiet und den angrenzenden Gemeinden und Kreisen vor große Herausforderungen gestellt. Der weitere Wandel im Steinkohlenbergbau ist Anfang 2007 mit der kohlepolitischen Verständigung zwischen dem Bund, den Ländern Nordrhein-Westfalen und Saarland, der RAG Aktiengesellschaft sowie der IG BCE und dem aus der Verständigung entstandenen „**Steinkohlefinanzierungsgesetz**“ zumindest in Bezug auf die unmittelbare Förderung von Steinkohlen determiniert: Ende des Jahres 2018 endet die subventionierte Förderung von Steinkohle in Deutschland. Mit dem Jahr 2018 ist damit ein Datum genannt, das die weiteren **Anpassungsprozesse** in den Bergbaustandorten und den umliegenden Gemeinden zumindest grob zu skizzieren hilft. Einerseits müssen die Folgen der weiteren Verminderung der Steinkohlenproduktion und damit auch der weiteren Reduzierung der Zahl der unmittelbar im Bergbau Beschäftigten aufgefangen werden. Auswirkungen entstehen hier sowohl bei den Zulieferern und anderen Firmen, die unmittelbar mit den Bergwerken verbunden sind, als auch bei der gewerblichen Struktur der Wirtschaft an den Bergbaustandorten. Darüber hinaus ergeben sich aber auch potenziell tiefgreifende Veränderungen im Lebensalltag vieler Menschen, die in den Gemeinden und Kreisen der Bergwerkstandorte leben.

Mittlerweile ist der Strukturwandel im Ruhrgebiet allerdings bei weitem nicht nur von der Beendigung des subventionierten Steinkohlenbergbaus geprägt. Denn dessen **wirtschaftliche Bedeutung** hat im Ruhrgebiet – und erst Recht mit Bezug auf Nordrhein-Westfalen – in den vorangegangenen Jahren sehr **deutlich abgenommen**; Ende der 1950er Jahre waren noch rund 600 000 Arbeitnehmer unmittelbar im Steinkohlenbergbau beschäftigt, Ende 2010 waren es in Nordrhein-Westfalen noch etwa 18 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte.

Es ist aus heutiger Sicht müßig, ob die Probleme in der wirtschaftlichen Entwicklung des Ruhrgebiets eher eine unzureichende wirtschafts- und regionalpolitische Reaktion auf die allgemeinen Herausforderungen einer globalisierten Wirtschaft widerspiegeln, oder ob die Wirtschaftsstrukturen wegen der vormaligen Prägung durch die Montanindustrie in diesem Prozess unüberwindbar schlechtere Voraussetzungen im Anpassungsprozess boten als in anderen Regionen, zum Beispiel in der Rheinschiene Bonn, Köln und Düsseldorf. Festzustellen ist jedenfalls, dass im Ruhrgebiet die **Arbeitslosigkeit** schon seit Jahren höher ist als im restlichen Nordrhein-Westfalen und dass die Auswirkungen des Strukturwandels auf die Beschäftigungschancen nicht nur in den von der Stilllegung von Bergwerken betroffenen Regionen sondern im Ruhrgebiet insgesamt zu den zentralen Problemen gehören.

Es sind also für das Ruhrgebiet **kluge Strategien** seitens der Politik gefragt, mit denen Rahmenbedingungen für Unternehmen und Bürger so gestaltet werden, dass man in der Region Erfolg haben kann. Das schließt durchaus Maßnahmen einer fördernden Struktur- oder Regionalpolitik mit ein, wenn diese auf die „Hilfe zur Selbsthilfe“ abstellt und auf positive Spillover-Effekte auf andere Akteure in der Region setzt. Bislang konnten durchaus einige **Erfolge** dabei erzielt werden, negative Folgen des Strukturwandels abzufedern. So wurden mit Bezug auf das gesamte Ruhrgebiet die Folgen der bisherigen Rückführung des Steinkohlenbergbaus bereits zum großen Teil aufgefangen. Auf ehemaligen Bergbauanlagen sind sowohl beeindruckende Industriekultur- und Veranstaltungseinrichtungen entstanden (zum Beispiel Zeche Zollverein in Essen oder Zeche Ewald in Herten) oder gewerbliche Nutzungen eingerichtet worden (wiederum zum Beispiel die Zeche Ewald oder der Lünen Technologiepark auf ehemaligem Zechengelände).

Dabei sind neue Wertschöpfungen, neue Beschäftigung und Einkommen etc. entstanden, die in einigen Fällen sogar die vormalige Wirtschaftsleistung übertreffen, die aber in der Mehrzahl der Standorte die Verminderung der regionalen Wirtschaftskraft aber noch **nicht kompensieren** konnten. Der Strukturwandel ist jedenfalls lokal in vielen ehemaligen Standorten bei weitem noch nicht abgeschlossen und in denjenigen Standorten, in denen die Stilllegungen noch anstehen, gilt es in den kommenden Jahren durchaus noch großen **Herausforderung** zu bewältigen, was für die Menschen vor Ort ebenso gilt wie für die in den Regionen zuständige Politik.

Unabhängig von den Herausforderungen, die die Stilllegung von Bergwerken für einige Teilregionen des Ruhrgebietes bedeuten, stehen Regionen aufgrund der gestiegenen Mobilität von Kapital, Arbeit und Wissen in einem stärker werdenden **Wettbewerb**. Die Zeiten, in denen Regionen noch als mehr oder weniger geschlossene Systeme analysiert wurden, sind längst vorbei. Entsprechen die wirtschaftlichen, sozialen und politischen Rahmenbedingungen einer Region nicht den Präferenzen von Bürgern und Unternehmen, nutzen diese mittlerweile viel stärker die Möglichkeit, ihren Lebensmittelpunkt bzw. ihren Standort zu verlagern.

Die hohe Mobilität insbesondere des äußerst mobilen Produktionsfaktors Kapital, aber auch die zunehmende Mobilität des Faktors Arbeit haben weitreichende Konsequenzen für den **Handlungsspielraum** der auf kommunaler Ebene politisch Verantwortlichen. Werden die Weichen in einer Region falsch gestellt, wird nicht nur das Kapital, sondern zunehmend auch der mobilere Teil der Betroffenen – und dies sind häufig die besser ausgebildeten Bürger – diese Region verlassen. In der veränderten Welt des Wettbewerbs offener Systeme sehen sich deshalb die Regionen einem weit höheren Druck ausgesetzt, in ihren Handlungen und Rahmensetzungen die Belange mobiler, leistungsfähiger Produktionsfaktoren zu berücksichtigen.

Gerade in einer polyzentrischen Region wie dem Ruhrgebiet, in dem die Raumstruktur sehr fragmentiert ist und es ein Nebeneinander von zum Teil sehr leistungsstarken Gebietskörperschaften gibt, scheint ein intensiver Wettbewerb als effektives Steuerungsinstrument auf den ersten Blick zu überzeugen. Dies gilt vor allem im Vergleich zu monozentrischen Regionen, die in der Regel bei Kooperationen aufgrund einer festen und unterscheidbaren Funktionsausrichtung erhebliche Nutzenspillover aufzeigen. Andererseits gibt es jedoch, wie diese Studie entschlossen argumentieren wird, auch Umstände, die es in einer polyzentrischen Region angeraten erscheinen lassen, **Kooperationen** zu verfolgen. Dabei liegt es nahe, dass in polyzentrischen Regionen zumindest bei den Kommunen und in den Administrationen die Widerstände gegen Kooperations- und Konsolidierungsbestrebungen höher sind als in monozentrischen Regionen, weil damit in der Regel auch ein erhebliches **Einsparpotenzial** bei den vergleichsweise üppig ausgestatteten Verwaltungen verbunden sein dürfte.

Werden die gewählten Rahmenbedingungen jedoch in einem erheblichen Ausmaß von **Partikularinteressen** bestimmt, sei es durch Lobby-Aktivitäten, personelle Verflechtung zwischen Politik und Verbänden oder durch das Eigen- und Machtinteresse der kommunalen Politik, dann wird das Ergebnis tendenziell vom prinzipiell erreichbaren gesellschaftlichen Optimum abweichen. Chancen einer Region bleiben in diesem Fall ungenutzt.

1.2 Ziele des Forschungsprojektes

Pauschal kann nicht beantwortet werden, ob angesichts der historisch bedingten administrativen Grenzen und der gesetzten Rahmenbedingungen bei bestimmten Aufgaben **Kooperationen** oder ein **Wettbewerb** zwischen Kommunen des Ruhrgebiets bessere ökonomische Resultate mit sich bringen würden. Vermutlich muss die Antwort von Aufgabe zu Aufgabe unterschiedlich ausfallen. Daher ist eine tiefere Analyse für das Ruhrgebiet, für einzelne Teilregionen des Ruhrgebiets, aber auch für an das Ruhrgebiet angrenzende Gebiete notwendig. Dabei ist zunächst zu klären, welche regionale Abgrenzung sich bei bereits durchgeführten Kooperationen als zielführend erwiesen hat. Die bestehenden **administrativen Grenzen** des Ruhrgebiets mögen – was zu klären ist – dabei eine lediglich untergeordnete Rolle spielen, denn die durch historische Gegebenheiten und politische Entscheidungen entstandenen Abgrenzungen müssen keineswegs die Realität widerspiegeln.

Versuche, eine kommunale Zusammenarbeit innerhalb administrativer Abgrenzungen zu forcieren oder Kooperationen auf Räume zu konzentrieren, die nicht den Bedürfnissen oder dem Lebensalltag der Einwohner entsprechen, dürften von vornherein zum Scheitern verurteilt sein. Ziel des Projektes ist es daher zu klären, inwiefern das Ruhrgebiet von seinen Bürgern als **einheitlicher Wirtschaftsraum** angesehen wird, mit dem sie sich gegebenenfalls verbunden fühlen. Wenn gleich in diesem wichtigen ersten Schritt offen bleiben muss, welche anderen (Teil-)Räume sie gegebenenfalls stattdessen als Identifikationsräume definieren, kann eine Beantwortung der Frage nach der Bedeutung des Identifikationsraums Ruhrgebiet eine wichtige Basis für die Diskussion der Sinnhaftigkeit großer Visionen über sehr umfassende, ggf. weitreichend institutionalisierte Kooperationen in dieser Region geben.

Natürlich sind Kooperationen im Ruhrgebiet kein neues Thema. Im Gegenteil: Es mangelte in der Vergangenheit nicht an Initiativen und zum Teil auch nicht an aufwendigen Anstrengungen zu einer engeren Kooperation. Der RVR ist dafür das prominenteste Beispiel. Es ist deshalb Aufgabe der Studie, die **schon bestehenden Kooperationen** zu systematisieren und in Fallbeispielen herauszuarbeiten, ob damit eine sinnvolle Reflektion der von den Menschen gelebten regionalen Abgrenzungen und Beziehungsgeflechte erreicht wird. Zudem werden Themengebiete aufgezeigt, in denen Potenzial für zukünftige Kooperationen liegt. Vor dem Einsetzen des massiven Strukturwandels stellte sich diese Frage nach der Homogenität des Ruhrgebiets nicht, weil das Ruhrgebiet so stark von der Montanindustrie gekennzeichnet war. Aufgrund der Auflösung traditioneller Verflechtungsbeziehungen im Montansektor ist die historisch bedingte Abgrenzung des Ruhrgebiets jedoch mittlerweile kritisch zu hinterfragen.

Mit Blick auf die Stilllegung von Bergwerken stellt sich darüber hinaus die Frage, wie die weiteren **Anpassungsprozesse** wirtschaftspolitisch begleitet werden sollen. Ziel ist es, die Stilllegung und damit verbundene Anpassungen für die unmittelbar betroffenen Beschäftigten, aber auch für die mittelbar betroffenen Bürger so zu gestalten, dass sie letztlich in die Lage versetzt werden, sich eine ansprechende Prosperität zu erarbeiten. Insbesondere ergibt sich aufgrund der ineinander übergreifenden Städtegrenzen dieses großen polyzentrischen Ballungsraums die Herausforderung, auf kommunaler Ebene geeignete Weichen zu stellen. Gerade in Zeiten, in denen die Kommunalen Haushalte oftmals nicht ohne (zum Teil exorbitant) hohe Kredite ausgeglichen werden können und **hohe Schuldenstände** für hohe laufende Zinsbelastungen in den Haushalten sor-

gen, stellt sich dabei vor allem die Frage, ob eine verstärkte Kooperation zwischen den Kommunen des Ruhrgebiets ein Teil der Probleme lösen könnte.

Von besonderem Interesse ist bei dieser Diskussion die konkrete Form der kommunalen Zusammenarbeit, deren optimaler Zuschnitt von Aufgabe zu Aufgabe unterschiedlich ausfallen dürfte. Für die **Ausgestaltung** der anzustrebenden Kooperationen steht dabei ein weites Spektrum an Möglichkeiten zur Verfügung, bei denen die kommunale Autonomie und der Wettbewerb zwischen den Kommunen in unterschiedlicher Weise berührt werden. Insbesondere muss eine verstärkte Kooperation bei der Erfüllung bestimmter staatlicher Aufgaben nicht dazu führen, dass auf anderen Feldern ein weniger intensiver Wettbewerb zwischen den Kommunen und zwischen anderen Akteuren innerhalb des Ruhrgebiets stattfindet. Grundsätzlich sollten vielmehr die Vorteile eines intensiven Wettbewerbs zwischen Kommunen genutzt werden, um den Bürgern ein optimales Angebot an „öffentlichen“ Leistungen zu bieten.

Wenngleich die Ergebnisse der Studie Impulse für die Bewältigung von wirtschaftlichen Folgen als Folge der Schließung von Bergwerken aufzeigen sollen, geht es hier nicht um eine Ausarbeitung konkreter Nutzungskonzepte für Gebäude, Anlagen oder Flächen der stillzulegenden Bergwerke. Vielmehr wird eine **generelle Strategie** für eine erfolgreiche Standort- und Regionalpolitik für das Ruhrgebiet vorgestellt, von der natürlich auch diejenigen Teilregionen profitieren, die künftig größere Anpassungsleistungen erbringen müssen. Im Mittelpunkt steht stets die Frage, welche Rolle Kooperationen bei einer solchen Strategie spielen können und welche Anforderungen erfolgreiche Kooperationen erfüllen sollten.

1.3 Aufbau der Studie

Der nachfolgende Bericht ist wie folgt gegliedert: Nach der Einleitung wird in **Kapitel 2** anhand von verschiedenen Indikatoren eine Bestandsaufnahme der wirtschaftlichen, sozialen und demographischen Gegebenheiten des Ruhrgebiets vorgenommen, wobei die von der Stilllegung von Bergwerken betroffenen Kreise mit besonderer Aufmerksamkeit betrachtet werden. **Kapitel 3** ist den Analysen zur Verbundenheit der Bürger des Ruhrgebiets und der angrenzenden Gemeinden mit ihrem Wohnort und mit der Region Ruhrgebiet gewidmet. Ausgewertet werden hier Antworten von ca. 4 000 Bürgern auf den vom RWI entwickelten Fragebogen „Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet“. Dabei werden sowohl direkte Angaben der Bürger zu ihrer lokalen und regionalen Verbundenheit ausgewertet, als auch Informationen, aus denen sich ihre Verbundenheit ableiten lässt, wie die Mobilität in Verbindung mit der Arbeitstätigkeit oder dem Freizeitverhalten.

In **Kapitel 4** werden zunächst die regionalökonomischen Grundlagen für eine Analyse von Kooperationen gelegt. Die daraus abgeleiteten Erkenntnisse werden genutzt, um innerhalb des Ruhrgebiets und über seine Grenzen hinaus bestehende Kooperationen zu systematisieren und zu bewerten. Dabei geht es nicht um eine umfassende bibliographische Aufbereitung von Kooperationen, sondern um das Herausarbeiten der wichtigsten Erfahrungen, aus denen dann abgeleitet werden kann, welche Eigenschaften Kooperationen in einem polyzentrischen Raum wie dem Ruhrgebiet mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem Erfolg machen. Ferner werden in Kapitel 4 Themen erläutert, bei denen noch ein erhebliches Potenzial für weitere Kooperationen im Ruhrgebiet vorliegt. Schließlich wird in diesem Kapitel mit dem Vorschlag zur Initiierung eines Wettbewerbs für Kooperationen eine zentrale Handlungsempfehlung der Studie vorgestellt. **Kapitel 5**

fasst die Ergebnisse der Studie und die wesentlichen Handlungsoptionen für die wichtigsten Akteure des politischen Prozesses zusammen.

2. Wirtschaftliche und demographische Bestandsaufnahme

Die Bewältigung des demographischen Wandels gehört in Europa zu den großen gesellschafts-politischen Aufgaben der kommenden Jahrzehnte. Aus Sicht der Regionen ist der demographische Wandel umso mehr als **umfassende ökonomische Herausforderung** anzusehen, als die nicht zuletzt durch die Bevölkerungsstruktur bedingte Wettbewerbsfähigkeit einer Region immer stärker den Erfolg der einzelnen Unternehmen und damit auch die Prosperität der einzelnen Bürger determiniert. Die Verantwortung für die Schaffung vorteilhafter Rahmenbedingungen der wirtschaftlichen Entwicklung liegt somit in zunehmendem Maße auch bei den Ländern, Regionen und Kommunen selbst.

Da wirtschaftliche und demographische Wandlungen auch in Zukunft eng miteinander verwoben sein dürften, drohen überdurchschnittlich stark alternden Regionen ohne ein erhebliches Gegensteuern zunehmende Nachteile im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Andererseits bieten die vorhandenen regionalen Unterschiede im Voranschreiten des **demographischen Wandels** den Akteuren vor Ort die Chance, sich in der Bewältigung der mit Bevölkerungsschrumpfung und -alterung verbundenen Herausforderungen einen Vorsprung gegenüber anderen Regionen zu erarbeiten. Grundlage jedes vernünftigen wirtschaftlichen Handelns ist allerdings eine nüchterne Bestandsaufnahme der tatsächlichen Umstände in der eigenen Region.

Diese **Bestandsaufnahme** wird im vorliegenden zweiten Kapitel der Studie geliefert. Neben der wirtschaftlichen Lage seiner Städte und Kreise ist dabei vor allem das Ausmaß des demographischen Wandels für die Charakterisierung des Ruhrgebiets von zentraler Bedeutung. Um das Ruhrgebiet hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sowie der demographischen Entwicklung gegenüber dem restlichen NRW und der restlichen Bundesrepublik einordnen zu können, werden im Folgenden Kenngrößen wie die Arbeitslosenquote, die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die Altersstruktur sowie die Bevölkerungsentwicklung analysiert.

Da der Bergbau vormals prägend für das Ruhrgebiet war und seither eine exponierte Rolle im wirtschaftlichen Wandel dieser Region spielt, wird dabei neben der wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung der Kreise und kreisfreien Städte des Ruhrgebiets ein besonderer Fokus auf diejenigen Gemeinden gelegt, die kürzlich von der **Schließung von Bergwerken** betroffen waren oder aktuell davon betroffen sind. Daher werden, soweit es die Daten zulassen, die Kennzahlen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sowie die des demographischen Wandels gezielt für diese – zum Zweck der Analyse als eigenständige Gruppe zusammengefassten – Gemeinden analysiert.

Die Erkenntnisse der folgenden Analysen werden dann zusammen mit der im dritten Kapitel vorgenommenen Auswertung einer eigens im Rahmen dieser Studie durchgeführten **Befragung** der Bürger des Ruhrgebietes und der angrenzenden Gemeinden genutzt, um im vierten Kapitel das Thema Kooperationen intensiver zu diskutieren. In Abschnitt 2.1 werden zunächst die Fragestellung und das methodische Vorgehen der statistischen Bestandsaufnahme erläutert. Eine Zustandsbeschreibung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Regionen wird in Abschnitt 2.2 vorgenommen, wobei mögliche Diskrepanzen zwischen dem Wohnort und dem Arbeitsort zunächst unbeachtet bleiben. In Abschnitt 2.3 werden die Pendlerströme in das Ruhrgebiet und aus

dem Ruhrgebiet heraus analysiert, basierend auf der Pendlermatrix 2006 des IT.NRW (vormals LDS), um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass Wohn- und Arbeitsort bei vielen auseinanderklaffen.

Anschließend wird in Abschnitt 2.4 die demographische Lage der Regionen untersucht. Dabei wird sowohl eine Bestandsaufnahme der Bevölkerungsentwicklung vorgenommen (Abschnitt 2.4.1) als auch eine Unterscheidung zwischen ihren natürlichen (Geburten und Sterbefälle) und den wanderungsbedingten (Zu- und Abwanderungen) Quellen getroffen (Abschnitte 2.4.2 beziehungsweise 2.4.3). In Abschnitt 2.5 wird schließlich auf Basis der Modellrechnungen des IT.NRW eine Fortschreibung von Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur der hier analysierten Städte und Kreise vorgenommen.

2.1 Fragestellung und methodisches Vorgehen

Die folgende Analyse geht unter dem Eindruck der hohen Bedeutung der regionalen Perspektive für die Formulierung einer jeden vernünftigen Strategie zur Bewältigung regional zugespitzter wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Herausforderungen **drei Kernfragen** nach:

- Wie haben sich die hier betrachteten Teilregionen in Bezug auf ihre wirtschaftliche Lage in den vergangenen Jahren entwickelt und wie ist ihre aktuelle wirtschaftliche Situation?
- Welche demographische Entwicklung weisen diese Teilregionen auf und welche künftigen Entwicklungen sind zu erwarten?
- Welche Chancen und Risiken der zukünftigen Wirtschaftsentwicklung ergeben sich für diese Teilregionen durch ihre demographische Ausgangslage?

Dabei werden folgende **Teilräume** unterschieden: kreisfreie Städte des Ruhrgebiets, einzeln und als Gruppe, Kreise des Ruhrgebiets, einzeln und als Gruppe, die Gruppe der Städte und Gemeinden mit Bergbaustilllegungen im Zeitraum 2000 bis 2008¹, Städte und Gemeinden mit ab dem Jahr 2010 anstehenden Stilllegungen². Außerdem wird jeweils die Entwicklung im Vergleich zu Deutschland (ohne Nordrhein-Westfalen) und Nordrhein-Westfalen (ohne Ruhrgebiet) betrachtet. Karte 2.1 zeigt, in welchen Städten und Gemeinden noch Steinkohlenbergbau stattfindet oder seit 2008 Zechen stillgelegt wurden.

In der Analyse werden einerseits Kennziffern der **wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit** (reales Bruttoinlandsprodukt je Einwohner, sozialversicherungspflichtig Beschäftigte und Arbeitslosenquote), der **demographischen Entwicklung** (Bevölkerungswachstum und Verschiebungen der Altersstruktur) sowie Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung ausgewertet. Datengrundlage hierfür sind die für alle kreisfreien Städte und Kreise des Ruhrgebiets vorliegenden Angaben des IT.NRW

¹Gemeinden Dinslaken, Dorsten, Neukirchen-Vluyn, Recklinghausen und kreisfreie Städte Duisburg und Gelsenkirchen. Duisburg wurde allerdings in den im Folgenden dargestellten Analysen nicht diesen Bergbaustandorten, sondern den sonstigen kreisfreien Städten des Ruhrgebiets zugeordnet, da die Stadt Duisburg einerseits im Rahmen der folgenden Auswertungen unter den Bergbaustandorten ein zu starkes Gewicht eingenommen hätte und andererseits in ihrer Gesamtheit in geringerem Maße von der Bergbauschließung betroffen ist als die kleineren Städte. So war im Jahr 2008 nur noch ein relativ kleiner Teil der Duisburger Beschäftigten im Bergbau tätig (unter 1%, in Bottrop dagegen z.B. 14%, im Ruhrgebiet insgesamt 1,5%). Nur etwa 10% der Duisburger Bevölkerung entfallen auf den von der Bergbauschließung betroffenen Stadtbezirk Walsum.

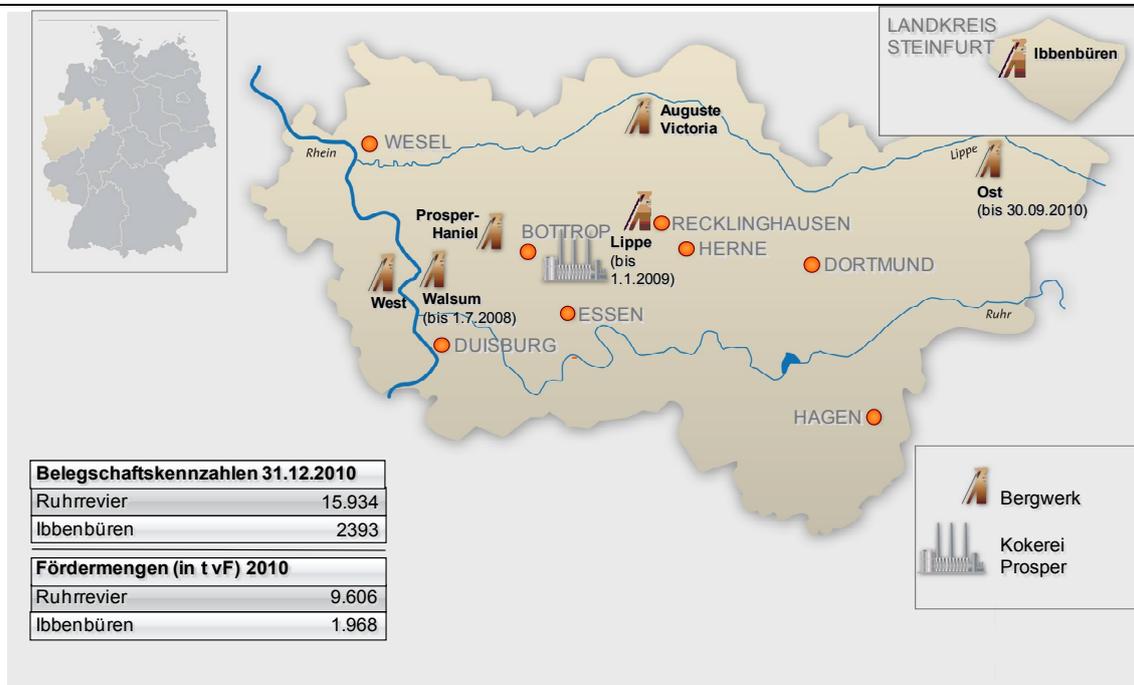
²Gemeinden Haltern, Kamp-Lintfort, Marl und kreisfreie Städte Bottrop und Hamm.

und der Bundesagentur für Arbeit sowie die Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2008 – 2030/2050.³

Karte 2.1

Aktive und seit 2008 stillgelegte Bergwerke in Nordrhein-Westfalen

2010



Darstellung der RAG-Stiftung. Kennzahlen in Beschäftigten und Tonnen verwertbarer Förderung (tvF).

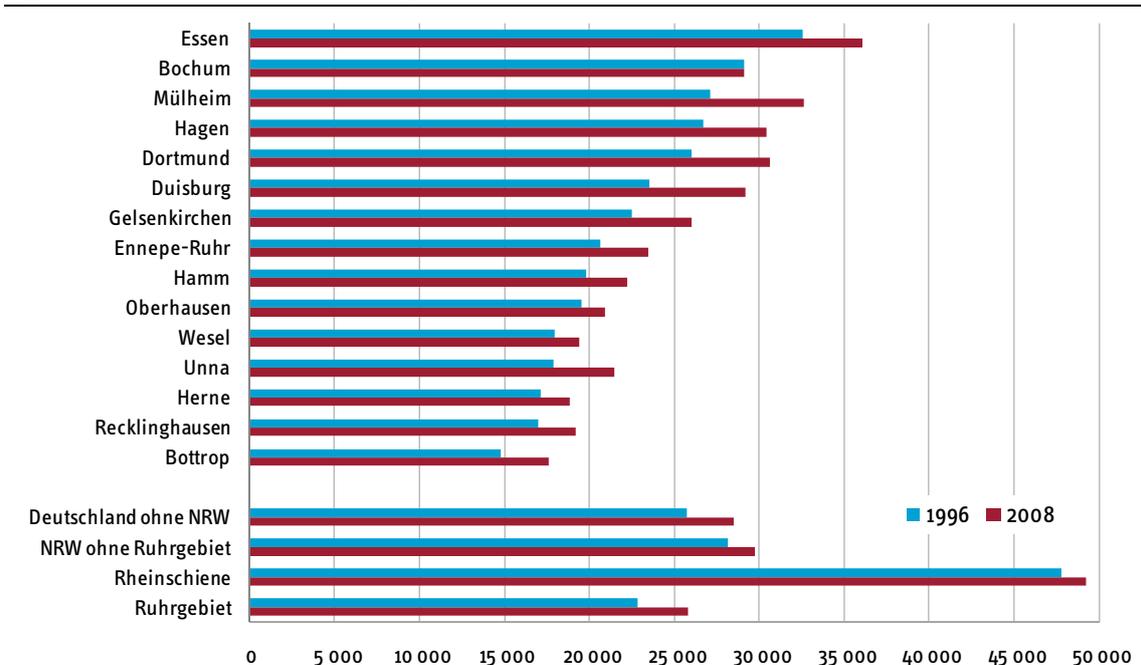
Kernziel dieser Aufbereitung der Daten ist allerdings nicht ihre auf die Kommunen des Ruhrgebiets zugeschnittene Dokumentation – so interessant dies für sich genommen auch ist. Vielmehr wird der Frage nachgegangen, ob sich im Ruhrgebiet eine weitgehend **homogene Problemlage** ergibt, die wiederum einen einheitlichen regionalpolitischen Ansatz nahelegen würde, oder ob stattdessen unterschiedliche Teilräume der Region differenziert zu betrachten sind. Dabei mag eine räumliche ausdifferenzierte Problemlage in der Schnappschussbetrachtung eines einzelnen Zeitpunktes bereits besorgniserregend wirken. Besonders bedenklich dürfte es allerdings sein, wenn diese Unterschiede sich im Zeitablauf tendenziell noch verschärfen. Um dieser Frage nachzugehen, wird jeweils die Veränderung ausgewählter Merkmale seit den 1990er Jahren analysiert.

³ Bei genauerer Betrachtung der IT.NRW-Daten zur Bevölkerungsentwicklung insgesamt, zur Veränderung der Bilanz aus Geburten und Sterbefällen und zu den Wanderungsbewegungen fallen z.T. „Ausreißer“ auf, d.h. beispielsweise erheblich höhere Wanderungsgewinne in einem einzelnen Jahr als in den Jahren zuvor und danach. Dabei handelt es sich in aller Regel um die Auswirkungen von Registerbereinigungen. Im Fall von Essen wurden die IT.NRW-Daten in dieser Untersuchung nach Angaben der Stadt Essen korrigiert. Da die Stadt Essen im Jahr 2003 Zuzüge aus den Jahren 1999 bis 2002 nachmeldete, wurden die Daten zum Bevölkerungsstand und zu den Wanderungsbewegungen für die jeweiligen Jahre nach Angaben der Stadt Essen korrigiert. Eine Korrektur nach dem Beispiel von Essen war jedoch für die Daten anderer Städte nicht möglich.

2.2 Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Arbeitslosigkeit und Beschäftigung

Die zentrale Größe zum Vergleich der Wirtschaftskraft ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP). Zur Vergleichbarkeit über die Zeit und die Kreise und Städte wird das **preisbereinigte BIP je Einwohner** genutzt (BIP pro Kopf). Beim Vergleich des Bruttoinlandsprodukts je Einwohner der einzelnen Städte und Kreise des Ruhrgebiets mit der Rheinschiene (Bonn, Düsseldorf und Köln) und dem Durchschnitt NRW ohne Ruhrgebiet sticht zunächst die Rheinschiene stark heraus (Schaubild 2.1). Bereits 1996 lag das BIP je Einwohner dort deutlich höher als das in Essen im Jahr 2008, obwohl Essen mit knapp 36 000 € zu diesem Zeitpunkt das höchste BIP je Einwohner im Ruhrgebiet realisiert hat. Die Ruhrgebietsstädte Essen, Mülheim, Dortmund und Hagen weisen allerdings im Jahr 2008 ein höheres BIP als der Durchschnitt in NRW ohne Ruhrgebiet auf. Das BIP je Einwohner in Bochum und Duisburg liegt im Jahr 2008 in etwa in Höhe dieses Durchschnitts. Dahinter zurück fallen die vier Ruhrgebiets-Kreise und die Städte Herne, Oberhausen, Hamm und, als Schlusslicht, Bottrop. Insgesamt ergibt sich somit aktuell ein sehr heterogenes Bild.

Schaubild 2.1
Reales Bruttoinlandsprodukt je Einwohner
 1996 und 2008; in Preisen von 2005



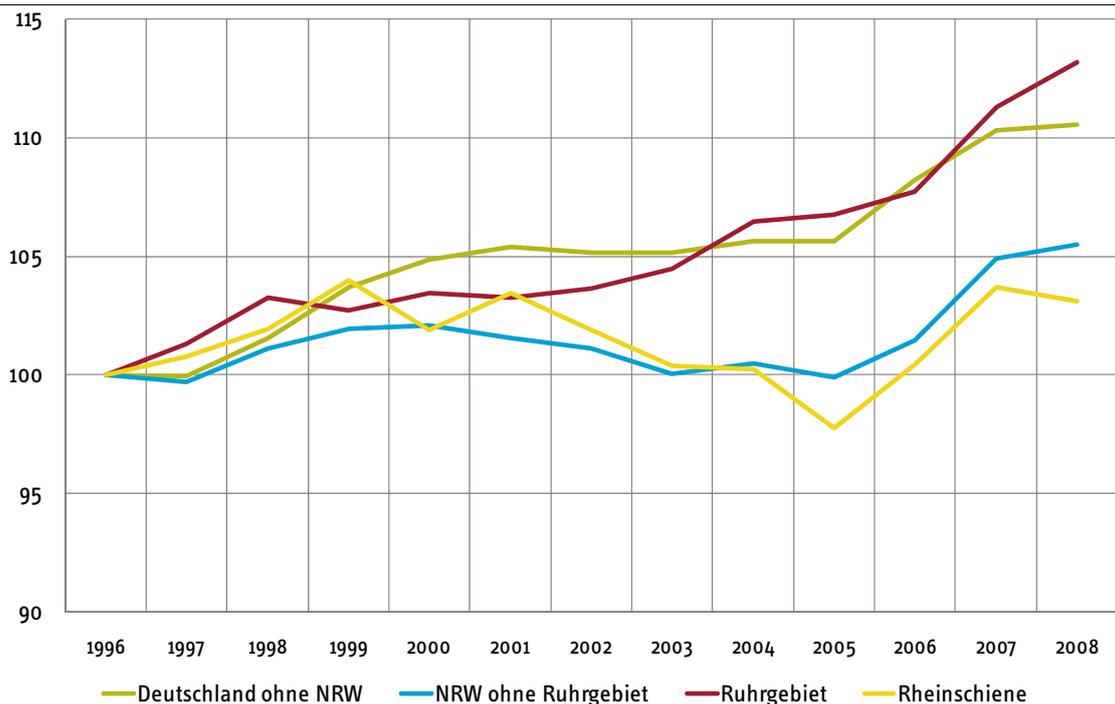
Eigene Berechnungen nach Angaben des Arbeitskreises „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“. Kommunen des Ruhrgebiets nach Höhe des BIP pro Einwohner im Jahr 1996 geordnet.

In seiner **Entwicklung** zeigt sich das Ruhrgebiet ebenfalls recht heterogen. Die kleineren Städte sowie die Kreise im Ruhrgebiet schnitten tendenziell sowohl im Jahr 1996 als auch im Jahr 2008 schlechter ab als der NRW-Durchschnitt. So war die kreisfreie Stadt Bottrop bereits 1996 das Schlusslicht im Ruhrgebiet. Die wirtschaftsstärkeren Städte der Region haben sich hingegen in ihrer Wirtschaftskraft deutlich verbessert. Unter diesen Städten stehen Gelsenkirchen und Duisburg als besonders erfolgreich hervor. Dadurch hat sich die regionale Heterogenität im Ruhrge-

biet leicht verstärkt. Während die Städte und Kreise im Jahr 1996 im Durchschnitt⁴ 4 500 € (19,9%) vom Ruhrgebietsmittelwert abgewichen sind, hat sich diese Abweichung zum Jahr 2008 auf 5 300 € (20,4%) erhöht. Im Vergleich zum Rest NRWs und der Rheinschiene hat das Ruhrgebiet insgesamt deutlich an Boden wettgemacht, auch wenn es mit einem BIP je Einwohner im Jahr 2008 (in Preisen von 2005) von ca. 25 800 € noch deutlich unter dem Niveau von NRW (ohne Ruhrgebiet) liegt (ca. 29 700 €) und sogar noch sehr deutlich unter dem Niveau der Rheinschiene (ca. 49 200 €).

Die positive Entwicklung des Ruhrgebiets lässt sich auch im Zeitablauf erkennen: Seit 1996 ist das reale BIP je Einwohner (gemessen zur Basis 1996) im Ruhrgebiet nahezu stetig gestiegen (Schaubild 2.2). Von 2001 bis 2005 war dies sogar der Fall, obwohl es in den anderen räumlichen Abgrenzungen stagnierte (Deutschland) oder sogar abnahm (NRW ohne Ruhrgebiet und Rheinschiene). Das Wachstum seit Mitte des vorangegangenen Jahrzehnts ist dann ähnlich dynamisch verlaufen wie in den anderen Abgrenzungen. In Deutschland insgesamt (ohne NRW) stieg das BIP je Einwohner allerdings in diesem Zeitraum noch kräftiger als im Ruhrgebiet und den anderen Regionen in NRW.

Schaubild 2.2
Reales Bruttoinlandsprodukt je Einwohner: Indices
1996 bis 2008; 1996=100



Eigene Berechnungen nach Angaben des Arbeitskreises „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit einer Region spiegelt sich auch in den **Arbeitsverdiensten** wider, die dort erarbeitet werden. Der entsprechende Indikator „reale Bruttolöhne je Arbeitnehmer“ verdeutlicht ebenfalls die höhere wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Rheinschiene: Sowohl die realen Bruttolöhne im Ruhrgebiet als auch die im restlichen NRW waren in den Jahren

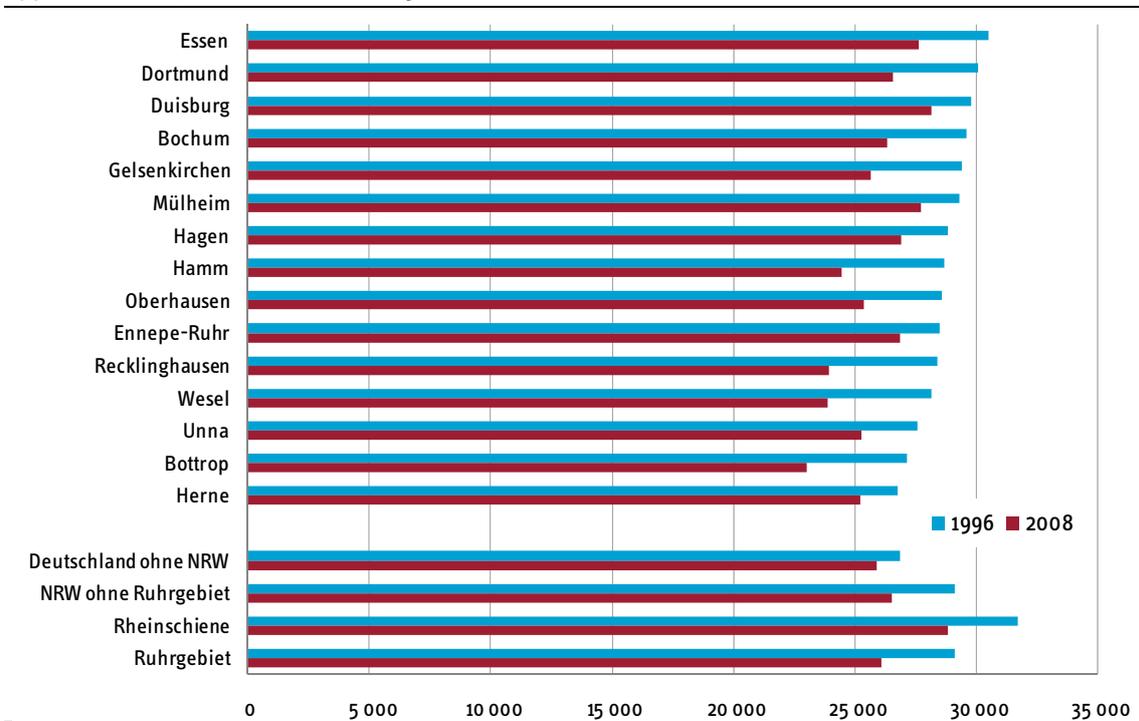
⁴ Summe der gewichteten absoluten Abweichung vom Ruhrgebiets-Mittelwert.

1996 und 2008 niedriger als die Löhne in den Städten der Rheinschiene. Das Ruhrgebiet selbst zeigt sich nicht homogen im Vergleich zum NRW- oder Bundesdurchschnitt. Die durchschnittliche Abweichung⁵ vom Mittelwert hat von ca. 900 € (3%) auf nahezu 1 300 € (4,9%) zugenommen.

Dabei entwickelten sich einzelne Städte und Kreise unterschiedlich: Essen zum Beispiel lag sowohl im Jahr 1996 als auch 2008 über dem NRW-Durchschnitt, andere Regionen (z.B. Hamm und Gelsenkirchen) lagen 1996 noch etwa im NRW-Mittel und sind im Jahr 2008 deutlich abgefallen (Schaubild 2.3). Die realen Bruttolöhne waren in der Zeit von 1996 bis 2008 in allen Kreisen rückläufig, besonders stark in Bottrop, Wesel, Recklinghausen und Hamm, aber auch in Essen und Dortmund, in denen 1996 noch die höchsten Löhne gezahlt worden waren. Auch in den großen kreisfreien Städten Bochum, Gelsenkirchen und Oberhausen sanken die Bruttolöhne je Arbeitnehmer vergleichsweise stark.

Schaubild 2.3

Reale Bruttolöhne je Arbeitnehmer: Details
1996 und 2008; in Preisen von 2005



Eigene Berechnungen nach Angaben des Arbeitskreises „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder“. Kommunen der Ruhrgebiete nach der Höhe der Bruttolöhne im Jahr 1996 geordnet.

Der im Ruhrgebiet zu beobachtende langfristige Rückgang der Bruttolöhne je Arbeitnehmer bettet sich in die allgemeine Entwicklung des deutschen Arbeitsmarkts ein. So sind die realen Bruttolöhne je Arbeitnehmer seit Mitte der 1990er Jahre in allen hier unterschiedenen Gebieten mehr oder weniger deutlich gesunken. Anhand dieser Darstellung können keine Rückschlüsse auf das Lohnniveau einzelner Arbeitnehmer gemacht werden. Vielmehr spiegelt sich der **Strukturwandel** der Wirtschaft hin zu einer stark wachsenden Bedeutung von Teilzeitarbeit und geringfügiger

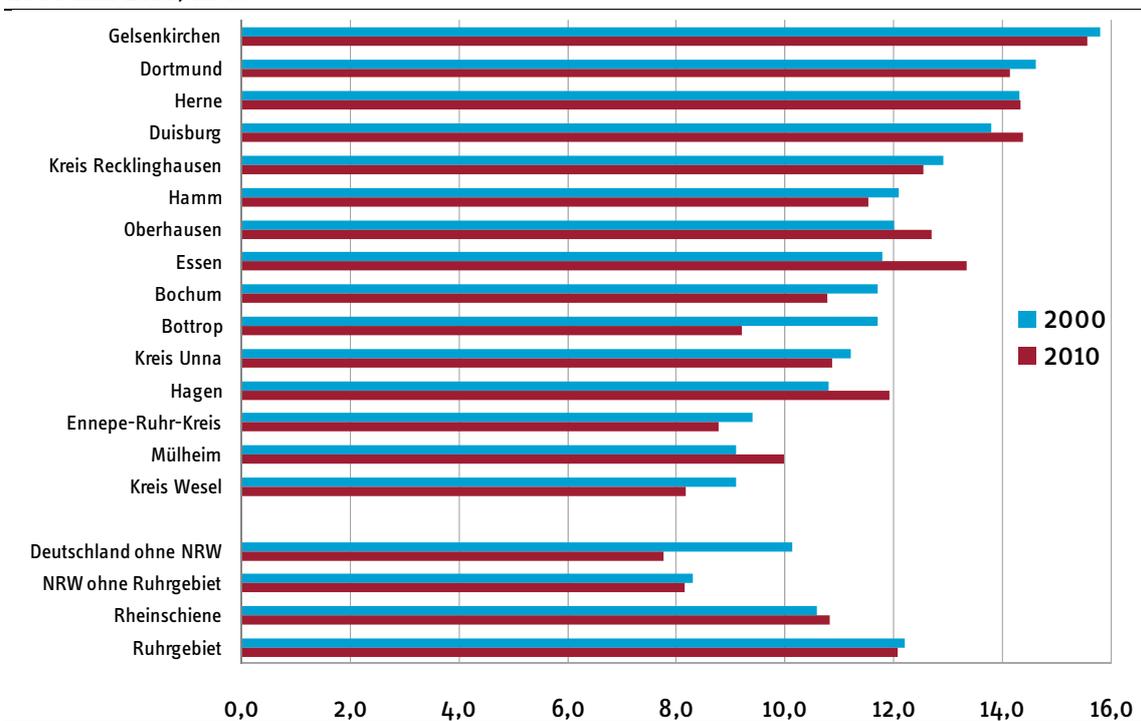
⁵ Hierbei ist die Summe der gewichteten absoluten Abweichungen vom Ruhrgebiets-Mittelwert gemeint.

Beschäftigung und einem größeren Beschäftigungsanteil in lohnschwächeren Dienstleistungsberufen wider.

Aufgrund dieses Wandels des Arbeitsmarktes lässt sich der fallende Trend der Bruttolöhne nur im Vergleich mit anderen Regionen, nicht aber im innerregionalen Zeitablauf, einordnen. Im Jahr 1996 waren die Bruttolöhne je Arbeitnehmer im Durchschnitt noch höher als in Deutschland (ohne NRW), was nicht zuletzt mit dem anfänglich vergleichsweise niedrigen Niveau in Ostdeutschland erklärt werden kann. Im Jahr 2008 waren die Beträge in diesen Abgrenzungen in etwa gleich hoch. Im Jahr 1996 war das Niveau der realen Bruttolöhne je Arbeitnehmer im Ruhrgebiet zudem noch ebenso hoch gewesen wie im übrigen NRW; der Rückgang fiel dann aber bis 2008 im Ruhrgebiet vergleichsweise stärker aus.

Kennzahlen wie die Wertschöpfung je Einwohner oder die Wertschöpfung je Beschäftigten können eine Region nur zum Teil charakterisieren. Von hoher Bedeutung ist auch, inwiefern diejenigen Bürger einer Region die dem Arbeitsmarkt grundsätzlich zur Verfügung stehen, erfolgreich Zugang zu einer Arbeitsstelle finden. Schaubild 2.4 dokumentiert, dass die **Arbeitslosenquoten** im Ruhrgebiet im Vergleich mit denen im restlichen NRW vergleichsweise hoch sind. Dabei ergibt sich ein heterogenes Bild: Die höchsten Arbeitslosenquoten in 2010 verzeichneten neben Gelsenkirchen die Ruhrgebietsstädte Dortmund, Duisburg, Essen und Herne. Das Ruhrgebiet kann angesichts der großen Spanne von 8% im Kreis Wesel bis nahezu 16% in Gelsenkirchen hinsichtlich des Problems der Arbeitslosigkeit wahrlich nicht als homogen bezeichnet werden. Gleichzeitig muss man jedoch festhalten, dass alle Kommunen des Ruhrgebiets hinsichtlich der Arbeitslosenquote über dem NRW-Durchschnitt (ohne Ruhrgebiet) liegen.

Schaubild 2.4
Arbeitslosenquote: Details
 2000 und 2010; in %

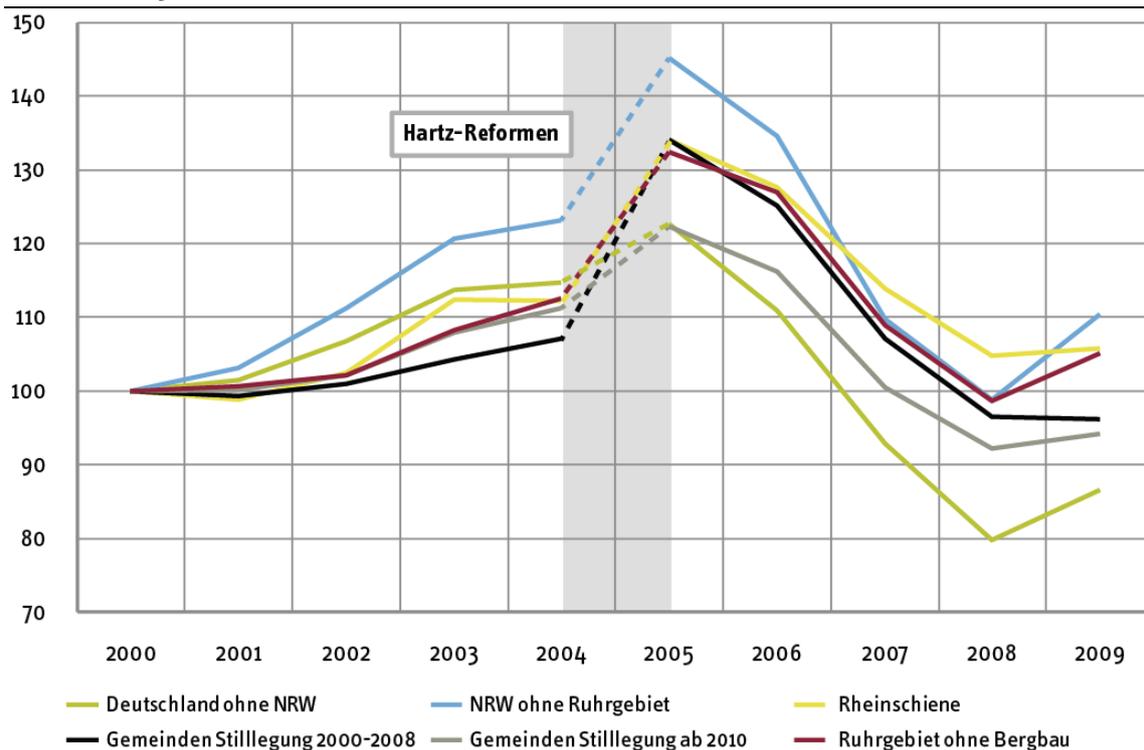


Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW. Kommunen des Ruhrgebiets nach der Höhe der Arbeitslosenquote im Jahr 2000 geordnet.

Im zeitlichen Vergleich haben sich die Verhältnisse allerdings stark durchmischt. So sind zwischen 2000 und 2010 die Arbeitslosenquoten in vielen Regionen gesunken – in Essen, Hagen, Herne, Mülheim und Oberhausen sind sie jedoch gestiegen. Auch im Ausgangsjahr hatte sich demnach ein sehr heterogenes Bild gezeigt, das durch die Anpassung im Zeitablauf verstärkt wurde. Während die Kreise und Städte im Ruhrgebiet im Jahr 2000 um durchschnittlich 1,6%-Punkte von der ruhrgebietsweiten Arbeitslosenquote von 12,1% abwichen, hat sich diese durchschnittliche Abweichung bis zum Jahr 2010 auf 1,9%-Punkte erhöht. Diese Erhöhung um nur 0,3%-Punkte scheint auf den ersten Blick recht gering, spiegelt aber eine Verschärfung der Heterogenität um etwa 19% wider.

Da die Stilllegung des Steinkohlenbergbaus eine verschärfte Situation auf dem Arbeitsmarkt der betroffenen Gemeinden vermuten lässt, werden diese hier zusätzlich betrachtet. Die Analyse der Arbeitslosenquote lässt jedoch eine tiefere Betrachtung als die der Kreisebene nicht zu, da Daten über die Erwerbspersonen⁶ nicht feiner gegliedert erfasst werden. Die Betrachtung der Zahl der Arbeitslosen wird allerdings auf Gemeindeebene erhoben und erlaubt somit den ergänzenden Blick auf die Beschäftigungsentwicklung der von Bergwerksschließungen betroffenen Gemeinden.

Schaubild 2.5
Zahl der Arbeitslosen: Indices
 2000 bis 2009; 2000=100



Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW.

Schaubild 2.5 verdeutlicht, dass sich die Regionen im Bezug auf die Arbeitslosenzahl innerhalb des Ruhrgebiets ähnlich entwickelt haben. Dies weist darauf hin, dass **Bergwerksstilllegungen** den Verlauf der Anzahl der Arbeitslosen im Zeitraum von 1998 bis 2009 nicht maßgeblich beein-

⁶ Die Zahl der Erwerbspersonen setzt sich zusammen aus den Erwerbstätigen und den Erwerbslosen.

flusst haben. Sie hat sich sogar etwas positiver entwickelt als im restlichen Ruhrgebiet, in NRW oder in der Rheinschiene. Allerdings muss auch erwähnt werden, dass die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den von Schließungen zwischen 2000 und 2008 betroffenen Standorten deutlich schlechter entwickelt hat als im restlichen Ruhrgebiet (Schaubild A.1). Mögliche Erklärungen für diese Diskrepanz sind die große Anzahl von Frühverrentungen bei Bergwerksmitarbeitern, die Verlegung der Beschäftigten an andere Zechenstandorte und die Tatsache, dass freigesetzte Bergwerksmitarbeiter neue Anstellungen in anderen Orten gefunden haben und verstärkt pendeln.

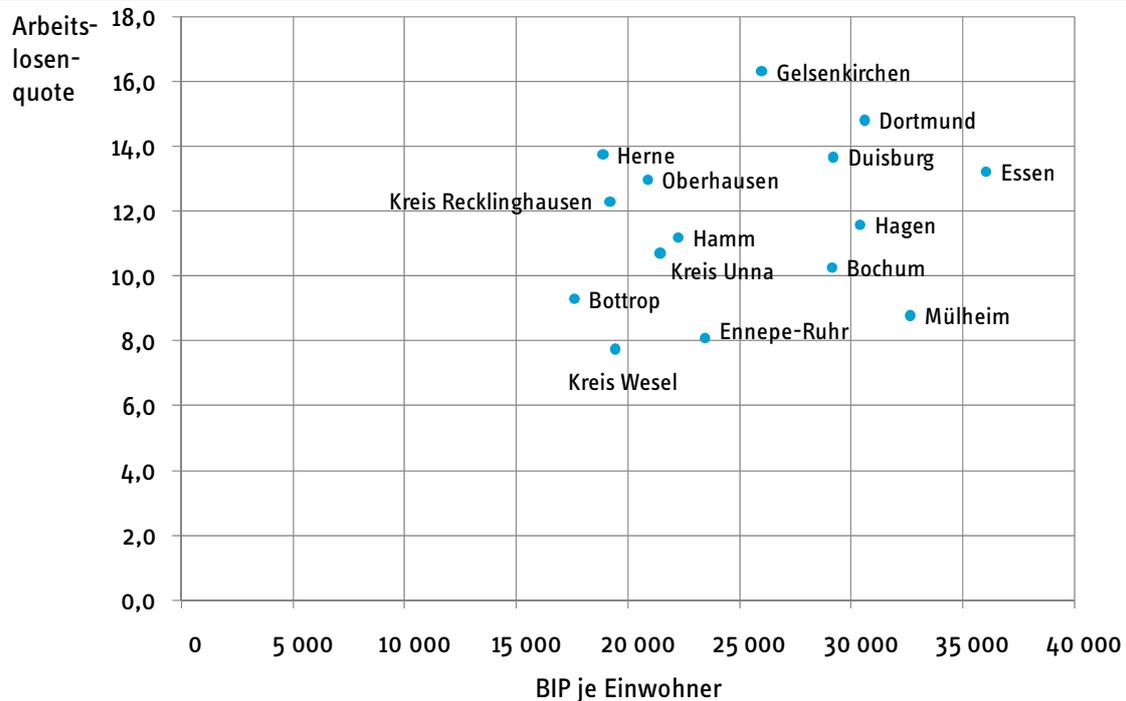
Die Entwicklungen der Arbeitslosigkeit im Ruhrgebiet und im restlichen NRW sowie der Rheinschiene verlaufen relativ synchron (Schaubild 2.5)⁷. Die Kenngröße wies für das Jahr 2005 im Vergleich zum Jahr 2000 in allen Gruppen einen sehr hohen Wert auf. Dieser Zeitpunkt markiert in allen betrachteten Zeitreihen einen Strukturbruch. In Folge der Hartz-Reformen und der dabei vorgenommenen Umklassifizierung von Arbeitslosen ergaben sich ein definitorischer Anstieg und danach ein anhaltender drastischer Rückgang der Anzahl der Arbeitslosen. Erst mit den Auswirkungen der Wirtschaftskrise stieg die Zahl der Arbeitslosen wieder an, allerdings nicht so stark, wie es der Einbruch des Bruttoinlandsprodukts um 4,7% im Jahr 2009 in Deutschland zunächst erwarten ließ und unabhängig davon, ob eine Bergwerksstilllegung in der Gemeinde stattgefunden hat.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Ruhrgebietsstädte wurde im Wesentlichen anhand des BIP und der Arbeitslosenstatistiken dargestellt. Im Folgenden soll eine **gemeinsame Analyse** dieser beiden Kennzahlen zeigen, inwiefern das **BIP pro Kopf** mit der **Arbeitslosenquote** korreliert. Dazu werden die beiden Kennzahlen für das Jahr 2008 (aktueller Rand der regionalen BIP-Zahlen) für die Städte und Kreise im Ruhrgebiet gegenübergestellt (Schaubild 2.6). Jeder einzelne Punkt stellt das Wertepaar für eine Stadt oder einen Kreis im Ruhrgebiet dar. Dabei lässt sich auf den ersten Blick kein offensichtlicher Zusammenhang erkennen. Eine genauere statistische Analyse zeigt jedoch eine schwach positive Korrelation zwischen den beiden Kennziffern. Dieser Zusammenhang ergibt sich auch bei Verwendung der entsprechenden Daten für das Jahr 2006.

Dieses Ergebnis widerspricht auf den ersten Blick der Erwartung, dass Regionen mit schwacher Wirtschaftsleistung tendenziell eine hohe Arbeitslosigkeit aufweisen und somit beide Kennzahlen negativ korreliert sein dürften. Aber die Städte und Kreise des Ruhrgebiets sind offenbar durch umfangreiche Ströme an Arbeitspendlern eng verflochten. Dieses Mobilitätsverhalten führt tendenziell zu einer Nivellierung der Arbeitslosenquote: Pendeln Erwerbsspersonen wegen einer hohen regionalen Arbeitslosigkeit verstärkt in andere Regionen, führt dies im Ergebnis zu einer Verringerung der Arbeitslosenquote im Wohnort, während sich das BIP am Arbeitsort tendenziell (leicht) erhöht. In Schaubild 2.6 sind dementsprechend die wirtschaftsschwächeren Städte und Kreise aufgrund der Möglichkeiten, in geringer Distanz vom Wohnort zur Arbeit zu pendeln, in der vertikalen Dimension „Arbeitslosenquote“ nach unten, näher an die wirtschaftsstarken Städte und Kreise herangerückt.

⁷ In Gelsenkirchen wurde das Bergwerk Lippe am 01.01.2009 geschlossen, es fällt hier unter die Stilllegungen des Jahres 2008.

Schaubild 2.6
Korrelation der Arbeitslosenquote zum BIP
 2008



Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW.

Kasten 2.1: Die wichtigsten Erkenntnisse für die regionale Analyse – Wirtschaftliche Kennzahlen

Die einschlägigen Indikatoren der **wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit** zeigen, dass sich die einzelnen Städte und Kreise des Ruhrgebiets aktuell sehr unterschiedlich darstellen. Insbesondere beim zentralen Indikator BIP je Einwohner zeigen sich **erhebliche Differenzen**. Gleiches gilt für die realen Bruttolöhne. Die hier dokumentierte große Heterogenität hatte sich auch schon vor über einem Jahrzehnt gezeigt, sie hat im Zeitablauf sogar (leicht) **zugenommen**. Dabei zeigt sich im Hinblick auf die Lage einzelner Städte und Kreise im internen Vergleich eine sehr hohe **Persistenz**: Die wirtschaftsstärkeren Städte und Kreise bleiben im Zeitablauf tendenziell vergleichsweise wirtschafts**stark**, während diejenigen, die bereits vor einem Jahrzehnt im internen Vergleich hinterherhinkten, im Schnitt keinen Boden gutmachen konnten.

Der **Arbeitsmarkt** des Ruhrgebiets konnte insgesamt an der Erholung im Zuge der Hartz-Reformen partizipieren, die Arbeitslosenquoten variieren regional jedoch stark und verstärken das **heterogene Bild**. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten entwickelt sich in den meisten Regionen des Ruhrgebiets homogen, die starke negative Abweichung der von Bergwerkstilllegungen betroffenen Gemeinden zeigt jedoch auch hier die Heterogenität der Metropolregion. Insgesamt zeichnet sich jedenfalls anhand der wirtschaftlichen Kennzahlen keine eine einheitliche Region Ruhrgebiet ab.

2.3 Pendlerströme

Anhand der im vorangegangenen Abschnitt analysierten Wirtschaftskennzahlen ergibt sich für den „Raum Ruhrgebiet“ ein durchaus vielschichtiges Bild. Ergänzt werden soll dieses Bild mit einer Analyse von Pendlerströmen, aus denen sich einerseits interessante Informationen für Gemeinsamkeiten und Unterschiede in einem Raum gewinnen lassen, andererseits aber auch gegebenenfalls Informationen über alternative Räume, die durch eben diese Pendlerströme definiert werden können. Untersucht werden im Folgenden Ströme der **Arbeitspendler** innerhalb des Ruhrgebiets und über die Grenzen des Ruhrgebiets hinaus, wobei drei Formen des Pendelns unterschieden werden: Ersten werden die Pendler berücksichtigt, die außerhalb des Ruhrgebiets wohnen und zu ihrer Arbeitsstelle ins Ruhrgebiet einpendeln, zweitens die Pendler, die im Ruhrgebiet wohnen und zur Arbeit aus der Region auspendeln, sowie drittens die Binnenpendler, die zugleich im Ruhrgebiet wohnen und arbeiten.

Berücksichtigt werden dabei auch Daten zu „Arbeitsmarktzentren“. Diese sind aus einer Studie von Blotevogel (2009) übernommen, sie definieren sich durch ihre hohen Pendlersalden, einen überschrittenen Grenzwert an Beschäftigten vor Ort und die Anziehung auf umliegende Städte. Zur Verifizierung werden in dieser Studie Daten aus der vom IT.NRW erstellten Pendlermatrix für das Jahr 2006⁸ genutzt. Hier werden alle Personen, die jeden Tag zur Arbeit oder zur Ausbildung pendeln, erfasst.⁹ (Eine Analyse der im Rahmen der eigens für diese Untersuchung durchgeführten Befragung „Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet“ gewonnenen Informationen zum Pendlerverhalten erfolgt in Kapitel 3).

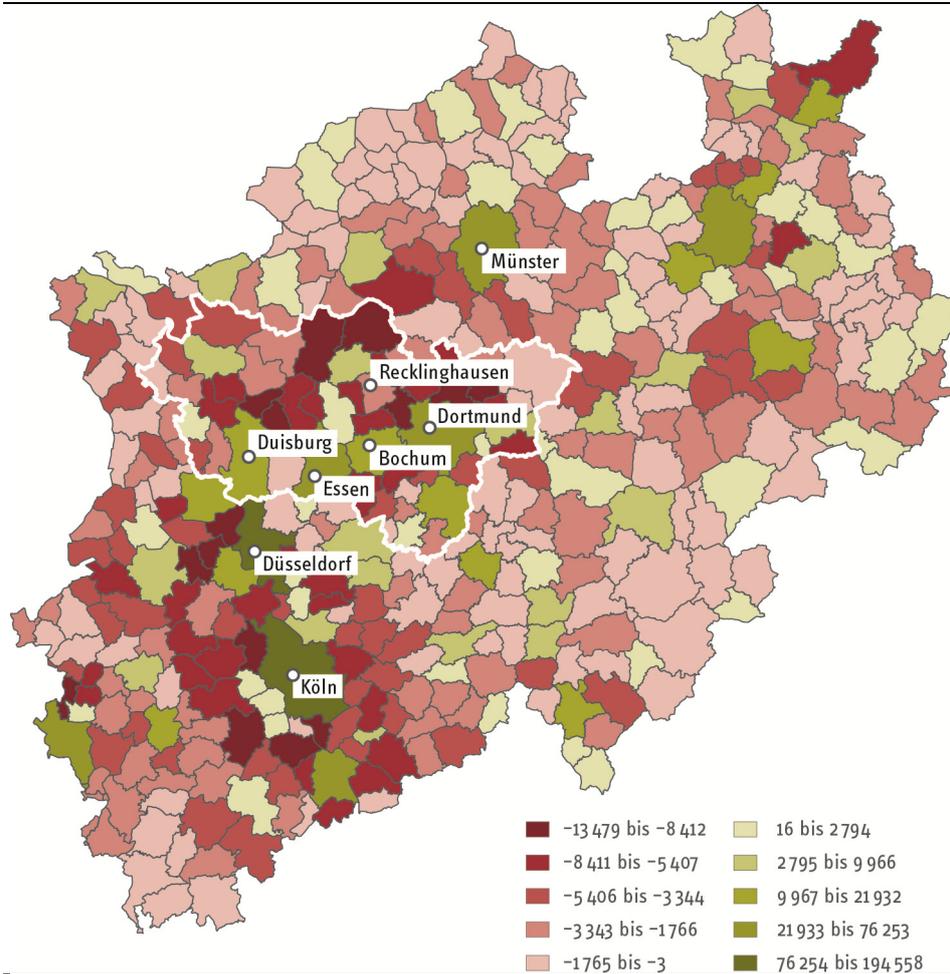
2.3.1 Pendlerströme in der Übersicht

Karte 2.2 gibt einen Überblick über die **Pendlersalden** in den **nordrhein-westfälischen Gemeinden**, wobei die Gemeinden mit einem negativen Saldo (also mehr Aus- als Einpendler) rot und die Gemeinden mit einem positiven Saldo (also mehr Ein- als Auspendler) grün gekennzeichnet sind. Je höher die Salden ausfallen - negativ wie positiv -, desto dunkler werden die Farbflächen markiert. Vor allem in den großen Städten wie Köln, Düsseldorf, Essen, Dortmund, Münster oder Bielefeld sind die Pendlersalden deutlich positiv. Die Pendlersalden in den angrenzenden Gemeinden sind folglich deutlich negativ, weil ein hoher Anteil der Menschen, die in den Großstädten arbeiten, in deren Umland wohnt. Innerhalb des Ruhrgebiets bilden die Städte Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund jeweils einen Kern mit deutlich positiven Pendlersalden. Tendenziell lässt sich dabei ein Nord-Süd-Gefälle erkennen: Während sich die nördlichen Gebiete eher durch negative Pendlersalden auszeichnen, pendeln in den südlichen Regionen des Ruhrgebiets mehr Personen ein als aus.

⁸ Die Pendlermatrix des IT.NRW wird nicht jährlich aktualisiert, weswegen hier die Matrix aus 2006 genutzt wird.

⁹ Vgl. Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen (2007), Pendlerrechnung Nordrhein-Westfalen-Methodenbeschreibung 2004.

Karte 2.2
Pendlersalden NRW: Einpendler abzüglich Auspendler
 2006



Eigene Berechnungen¹⁰ nach Angaben der IT.NRW.

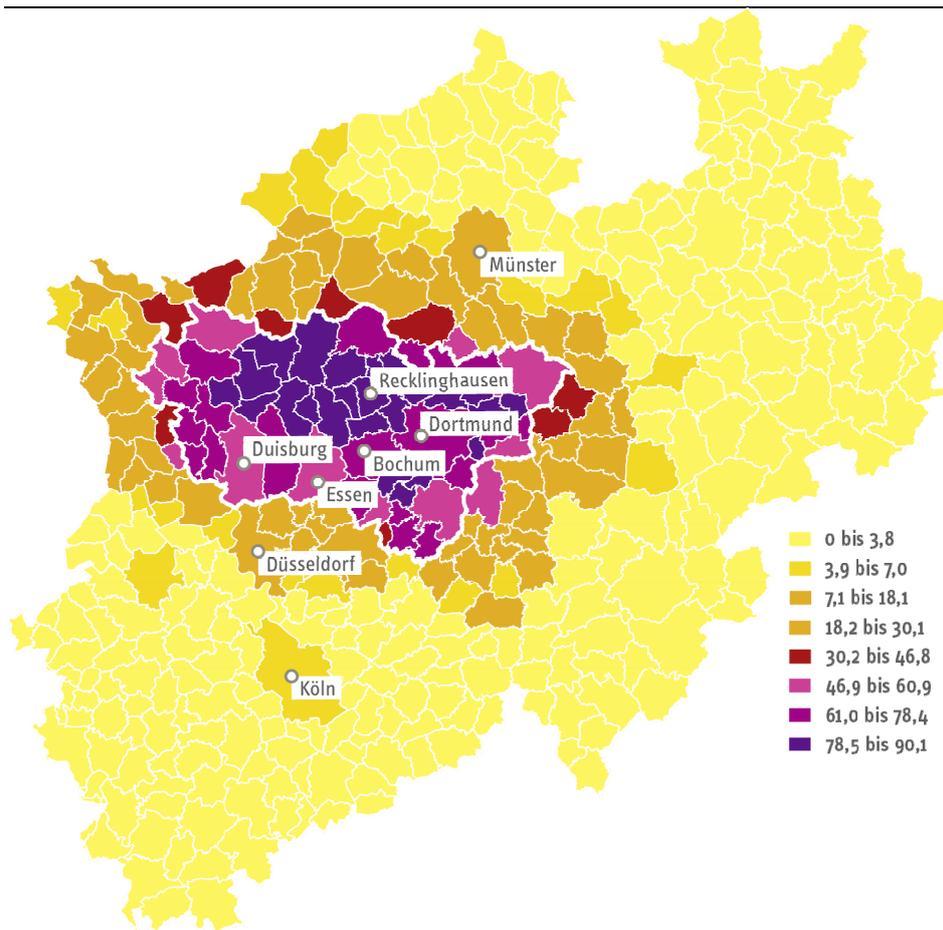
Allerdings bietet Karte 2.2 noch keine Informationen über die Verflechtungen **innerhalb des Ruhrgebiets**, weil zu diesem Zweck sowohl der jeweilige Wohnort der Pendler als auch ihr Pendelziel (der Arbeitsort) bekannt sein müssen. Karte 2.3 zeigt deshalb die Auspendler der jeweiligen Gemeinden, die zu einer Arbeitsstelle ins Ruhrgebiet pendeln. Erwartungsgemäß ist der Anteil der Pendler, der zur Arbeitsstelle ins Ruhrgebiet pendelt, umso geringer, je größer die Distanz zum Ruhrgebiet ist. Aus den im Ruhrgebiet gelegenen Städten und Gemeinden pendelt ein Anteil von mindestens 47% aller Pendler in eine andere Stadt (oder Gemeinde) innerhalb des Ruhrgebiets (die Farbflächen dieser Gemeinden sind mindestens durch die drittintensivste Rot-Einfärbung gekennzeichnet). In einigen direkt an das Ruhrgebiet angrenzenden Gemeinden ist der Pendleranteil ins Ruhrgebiet sehr hoch, wie beispielsweise in Olfen oder Iserlohn, in anderen – vor allem südlich – direkt an das Ruhrgebiet angrenzenden Gemeinden ist der Pendleranteil ins Ruhrgebiet hingegen weniger stark ausgeprägt, weil sich weiter südlich gelegen ebenfalls attrak-

¹⁰Die Grenzen der Kategorien sind nach dem Jenks Natural Breaks Classification-Verfahren gebildet. Dabei werden die Kategorien so gebildet, dass die Mittelwertabweichungen innerhalb einer Klasse möglichst klein – und die Abstände zwischen den Mittelwerten der Klassen möglichst groß sind.

tive Arbeitszentren befinden. Aber nicht nur an den inneren Rändern des Ruhrgebiets, sondern auch innerhalb des Ruhrgebiets zeigen sich Unterschiede in der Vernetzung der Pendler in das Ruhrgebiet.

Im Vergleich zum gesamten Ruhrgebiet pendelt am südlichen und am südwestlichen Rand (Essen, Mülheim, Duisburg und der südliche Teil des Kreises Wesel) ein geringerer Anteil der Arbeitspendler in andere Ruhrgebietsgemeinden, weil sich mit der Nähe zur Rheinschiene, insbesondere zur Stadt Düsseldorf, ebenfalls Arbeitsmöglichkeiten bieten. Im südöstlichen Ruhrgebiet, insbesondere im südlichen Ennepe-Ruhr-Kreis, zeigt sich ein ähnliches Bild wie im Südwesten. Hier grenzen allerdings keine großen Arbeitsmarktzentren an, die diesen Befund erklären könnten. Welche Rolle die Qualität der Infrastrukturanbindung ins Ruhrgebiet für diesen geringeren Anteil an Arbeitspendlern ins Ruhrgebiet spielt, müsste eingehender untersucht werden. Allerdings wäre hier eine detailliertere Untersuchung notwendig, um kausale Zusammenhänge feststellen zu können, denn das Angebot an Verkehrsverbindungen ins Ruhrgebiet könnte auch deshalb vergleichsweise weniger gut ausgebaut sein, weil die Nachfrage nach solchen Verbindungen geringer ist als in anderen Randlagen des Ruhrgebietes.

Karte 2.3
Anteil von Auspendlern, die ins Ruhrgebiet einpendeln
2006; in %



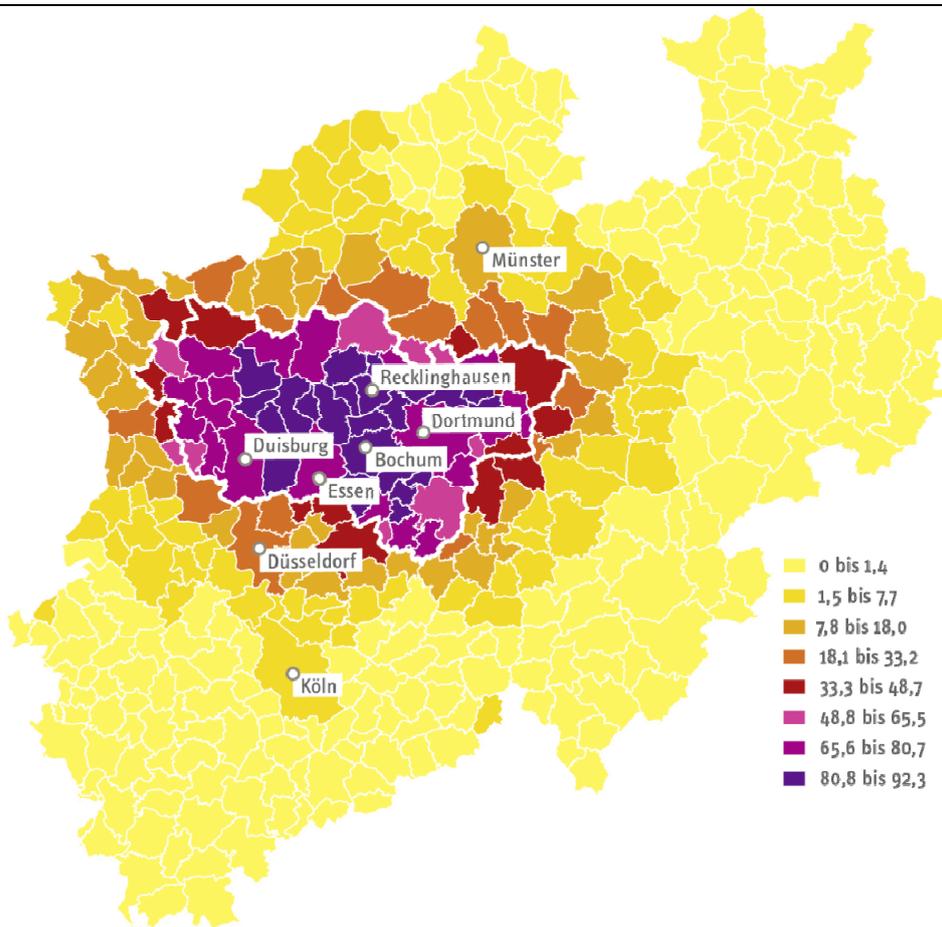
Eigene Berechnungen nach Angaben der IT.NRW.

Ein anderes Bild zeigt sich im nördlichen Ruhrgebiet. Dort bewegen sich die Pendler fast ausschließlich innerhalb des Ruhrgebiets. In diesem Bereich gibt es auch keinen Unterschied zwischen Gemeinden, die zum geographischen Kerngebiet des Ruhrgebiets zählen, und solchen, die in die Randlage klassifiziert werden. Dieses Gebiet, das starke Pendlerströme innerhalb des Ruhrgebiets aufweist, reicht von den nordöstlichen Gemeinden des Kreises Wesel über die Städte Bottrop, Gelsenkirchen, Herne bis zum Kreis Recklinghausen – eine Ausnahme bildet hier lediglich die Stadt Haltern am See. Richtung Osten erstreckt sich dieses Gebiet in einem schmalen Streifen über die nördlich an Dortmund grenzenden Gemeinden. Der westliche Teil des Kreises Wesel und die am östlichen Rand des Ruhrgebiets gelegene Stadt Hamm weisen etwas geringere Pendlerbewegungen ins Ruhrgebiet auf, vermutlich weil die Entfernung zum Ruhrgebietszentrum in beiden Fällen relativ hoch ist. Der Anteil der Pendler innerhalb des Ruhrgebiets aus den zentralen Städten Dortmund, Bochum und Essen liegt lediglich in der zweithöchsten Kategorie (61,0 bis 78,4%), wobei die bessere Anbindung an Hauptverkehrsverbindungen (Bahn und Autobahn) das Auspendeln aus dem Ruhrgebiet positiv beeinflussen dürfte. In Duisburg, aus dem „nur“ zwischen 46,9 und 60,9% der Pendler ins Ruhrgebiet pendeln, dürfte zusätzlich die Nähe zu Düsseldorf und Köln eine Rolle für den vergleichsweise geringen Teil der ins Ruhrgebiet pendelnden Bewohner spielen.

Karte 2.4 zeigt für jede Stadt und Gemeinde den Anteil an Einpendlern, die ihren Wohnsitz im Ruhrgebiet haben. Auch hier liegt es nahe, dass der Anteil der Einpendler aus dem Ruhrgebiet mit zunehmender Distanz abnimmt. So liegt beispielsweise der Anteil der Einpendler aus dem Ruhrgebiet in Köln lediglich zwischen 1,5 bis 4,2%. Innerhalb des Ruhrgebiets zeigt sich eine starke Verflechtung der Arbeitspendler, wobei sich eine deutliche geographische Untergliederung zeigt. Die höchsten Anteile an Ruhrgebietseinpendlern weisen die Städte im geographischen Kern aus. In einigen Grenzgemeinden liegt der Anteil der Einpendler aus dem Ruhrgebiet dagegen unter 49% (Hamm, Fröndenberg, Hamminkeln und Sonsbeck).

Eine Analyse des Zusammenhangs zwischen den Pendlerströmen innerhalb des Ruhrgebiets und dem BIP pro Kopf sowie der Arbeitslosigkeit bestätigt tendenziell die in Abschnitt 2.2 geäußerte Hypothese zur Arbeitskräftemobilität. Das Pendelverhalten innerhalb des Ruhrgebiets führt zu einer Konvergenz der Arbeitslosenquote, während das regionale BIP die Unterschiede in der tatsächlichen materiellen Prosperität der Regionen zugunsten der Einpendlerregionen überzeichnet. So zeigt sich zum einen eine positive Korrelation zwischen dem Anteil der Auspendler in andere Ruhrgebietsregionen an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und der Arbeitslosenquote der Region. Darüber hinaus liegt eine stark positive Korrelation zwischen dem Pendlersaldo in einer Region und dem BIP pro Kopf vor. Diese Ergebnisse weisen darauf hin, dass Pendlerströme tendenziell zu einer wirtschaftlichen Konvergenz des Ruhrgebiets beitragen (die berechneten Korrelationen werden nicht explizit in einer Tabelle ausgewiesen). Will man diesen Anpassungskanal fördern, sollten politische Maßnahmen mit einer deutlich höheren Priorität auf eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet zielen.

Karte 2.4
Anteil von Einpendlern mit Wohnsitz im Ruhrgebiet
 2006; in %



Eigene Berechnungen nach Angaben der IT.NRW.

2.3.2 Untersuchung der Arbeitsmarktzentren

In diesem Abschnitt wird untersucht, ob sich die Pendlerströme auf wenige **Arbeitsmarktzentren** konzentrieren. Bezug genommen wird dabei auf eine Studie von Blotevogel (2009), in der Arbeitsmarktzentren bzw. -regionen über fünf „Prüfschritte“ ermittelt werden. Dabei werden unter anderem der Pendlersaldo, die Zahl der Auspendler und die Einwohnerzahl des Zentrums verwendet, um Arbeitsmarktzentren zu identifizieren (Blotevogel 2009: 123ff). Als Arbeitsmarktzentren werden damit folgende Städte definiert: Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Hagen, Marl, Wesel und Wuppertal. Dabei bilden die Städte jeweils den Kern des Arbeitsmarktzentrums, das Umland wird jedoch durchaus noch zu einem Arbeitsmarktzentrum bzw. einer Arbeitsmarktregion gerechnet.¹¹

¹¹ Diese Zentren setzen sich wie folgt zusammen:

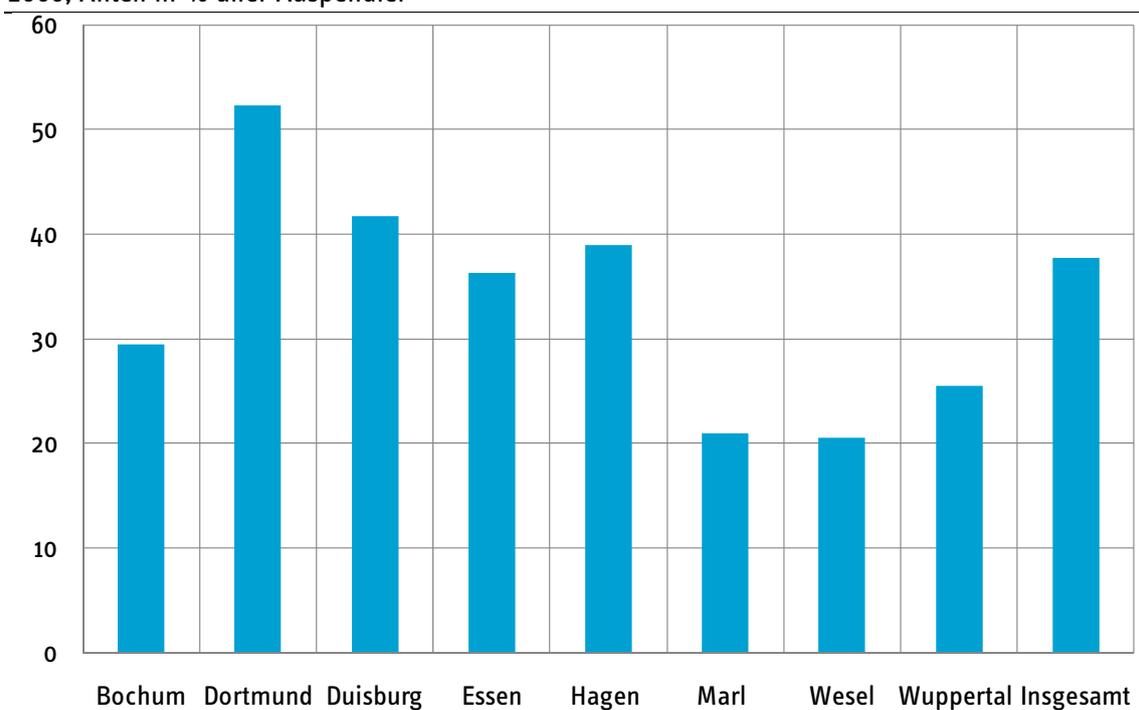
Bochum: Hattingen, Herne, Recklinghausen, Witten; Dortmund: Bergkamen, Bönen, Castrop-Rauxel, Datteln, Fröndenberg, Hamm, Holzwickede, Kamen, Lünen, Menden, Nordkirchen, Olfen, Schwerte, Selm, Unna, Waltrop, Werne; Duisburg: Alpen, Dinslaken, Hünxe, Issum, Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn, Oberhausen, Rheinberg, Rheurdt, Sonsbeck, Voerde; Essen: Bottrop, Gelsenkirchen, Gladbeck, Mülheim adR; Hagen: Breckerfeld, Hemer, Herdecke, Iser-

Im Folgenden wird untersucht, ob sich diese Zentren anhand der Pendlermatrix für 2006 tatsächlich als eigene Teilregionen verifizieren lassen. Dazu wird in den jeweiligen Gemeinden der genannten Arbeitsmarktregionen die Anzahl der Auspendler ermittelt, die innerhalb dieser Region pendeln. Diese werden dann ins Verhältnis zu den gesamten Auspendlern gesetzt (Schaubild 2.7). Die Fragestellung hinter dieser Untersuchung ist, ob die gegebenen Arbeitsmarktregionen tatsächlich kleinere Teilräume gut abbilden können. Je größer der Anteil der Auspendler innerhalb dieses Teilraums ist, desto mehr wird die These der abschließenden Region bestätigt.

Lediglich die Arbeitsmarktregion Dortmund bildet in dem hier zur Diskussion gestellten Zuschnitt etwas mehr als die Hälfte der Auspendlerströme ab. Dies ist vor allem durch den erheblich größeren Zuschnitt dieser Region zu erklären. Im Durchschnitt können lediglich 37% der Auspendler durch die gefassten Arbeitsmarktregionen dargestellt werden. Damit kann die These von trennscharfen Arbeitsmarktregionen innerhalb des Ruhrgebiets nicht gestützt werden. Vielmehr scheint zumindest der Kern des Ruhrgebiets insgesamt einen Arbeitsmarkt darzustellen.

Schaubild 2.7
Auspender innerhalb der Arbeitsmarktregionen

2006; Anteil in % aller Auspendler



Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW und der Bundesagentur für Arbeit.

lohn, Wetter; Marl: Dorsten, Haltern, Herten, Oer-Erkenschwick, Reken; Wesel: Hamminkeln, Rees, Schermbeck, Xanten; Wuppertal: Ennepetal, Gevelsberg, Schwelm, Sprockhövel, Velbert, Wülfrath.

Kasten 2.2: Die wichtigsten Erkenntnisse für die regionale Analyse – Arbeitspendler

Die Pendlerströme im Ruhrgebiet zeigen insofern interessante **Unterschiede**, als es weiterhin ein typisches Umland mit einer hohen Anzahl an Auspendlern in den Ruhrgebietskern gibt (nördliches Ruhrgebiet), während sich das südliche Ruhrgebiet durch positive Pendlersalden auszeichnet. Es kann also nicht von „einem“ Arbeitsraum Ruhrgebiet gesprochen werden, der mit gleicher Strahlkraft aus allen Himmelsrichtungen die Arbeitskräfte in seine Wirtschaftszentren anzieht. Die Arbeitsmarktzentren im südwestlichen Ruhrgebiet sind intensiv mit anderen vernetzt (Rheinschiene), die Arbeitsmärkte des Kreises Wesel und der kreisfreie Stadt Hamm sind durch eine weite Entfernung zum Ruhrgebietszentrum charakterisiert und die Arbeitsmarktzentren im südöstlichen Ruhrgebiet (südlicher Ennepe-Ruhr-Kreis) sind durch eine vergleichsweise schlechte infrastrukturelle Anbindung zum Kern gekennzeichnet. Der **Kern des Ruhrgebiets** kann jedoch durchaus als ein Arbeitsmarktzentrum charakterisiert werden. Schließlich zeigt sich, dass die Pendlerströme tendenziell zu einer Konvergenz der wirtschaftlichen Situation im Ruhrgebiet beitragen.

2.4 Die demographische Entwicklung seit 1980

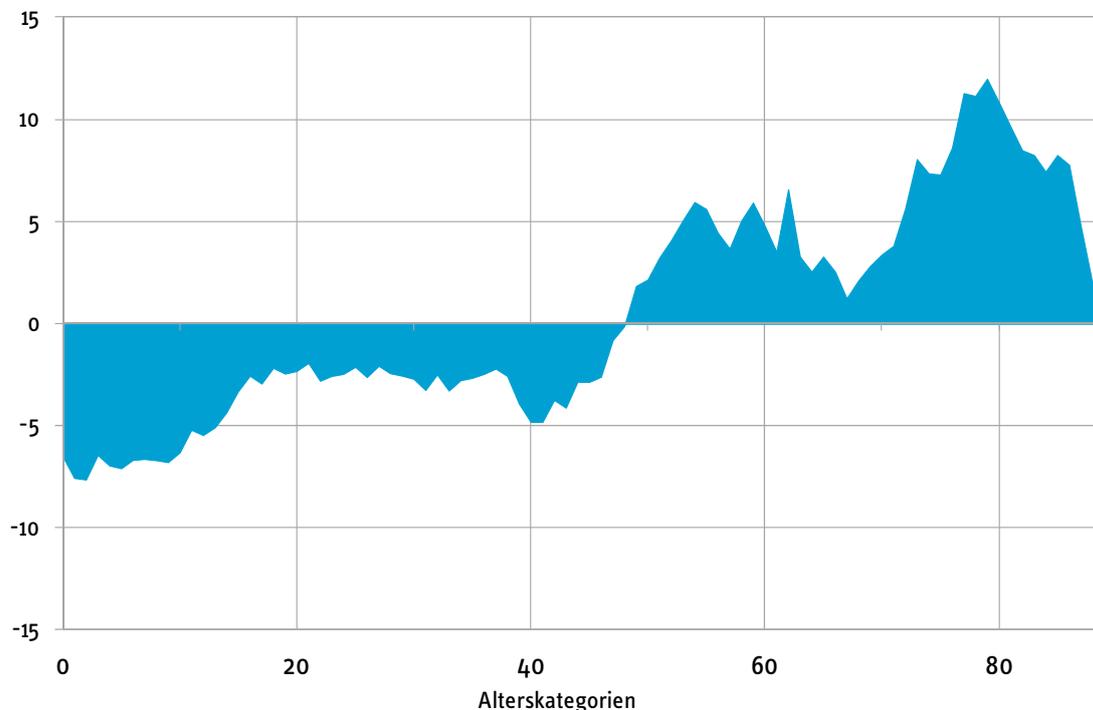
In der wissenschaftlichen Diskussion über den Strukturwandel des Ruhrgebiets wurde den **Wechselbeziehungen** zwischen regionalwirtschaftlicher und demographischer Entwicklung lange Zeit verhältnismäßig wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Eine erste systematische Bestandsaufnahme wurde zwar von Steinberg (1978) vorgelegt. Bis in die 1990er Jahre wurde die demographische Entwicklung in der umfangreichen Ruhrgebietsliteratur dennoch eher als Nebenaspekt behandelt. Insbesondere Klemmer (2001) rückte das Thema „Demographie“ in den Mittelpunkt der Diskussion um die Zukunftsperspektiven des Ruhrgebiets. Parallel zur allgemein steigenden Aufmerksamkeit, die die Bevölkerungsprognosen in den vergangenen Jahren erfahren haben, nahm in der Folge auch die Literatur zu den regionalen Konsequenzen des demographischen Wandels für das Ruhrgebiet und für Nordrhein-Westfalen zu (z.B. Strohmeier 2002, von Loeffelholz und Rappen 2002, Blotevogel und Jeschke 2003, Mielke et al. 2003, Wehling 2003; Schmidt und Neumann 2004; Neumann und Schmidt 2006).

Die Analysen von Klemmer (2001) beruhten u.a. auf den Ergebnissen der 9. koordinierten Bevölkerungsvorausrechnung und der darauf aufbauenden, vom Basisjahr 1998 ausgehenden Modellrechnung des LDS NRW (heute: IT.NRW). Diesen Modellrechnungen zufolge musste für den Zeitraum von 1998 bis 2015 mit einer Schrumpfung der Einwohnerzahl des Ruhrgebiets von 5 414 288 auf 5 030 800, also um über 374 000 Personen (-7%) gerechnet werden. Die aktuelle Modellrechnung von 2008 geht – unter Berücksichtigung eines jüngeren Abflachens des Bevölkerungsrückgangs – für den Zeitraum von 1998 bis 2015 von einem etwas geringeren Rückgang aus (335 000 Personen bzw. -6,6%). Die möglichen regionalen Auswirkungen des demographischen Wandels werden nachfolgend auf Basis aktualisierter Daten analysiert.

Schaubild 2.8

Altersstrukturelle Abweichung des Ruhrgebiets von NRW insgesamt

01.01.2008; in %

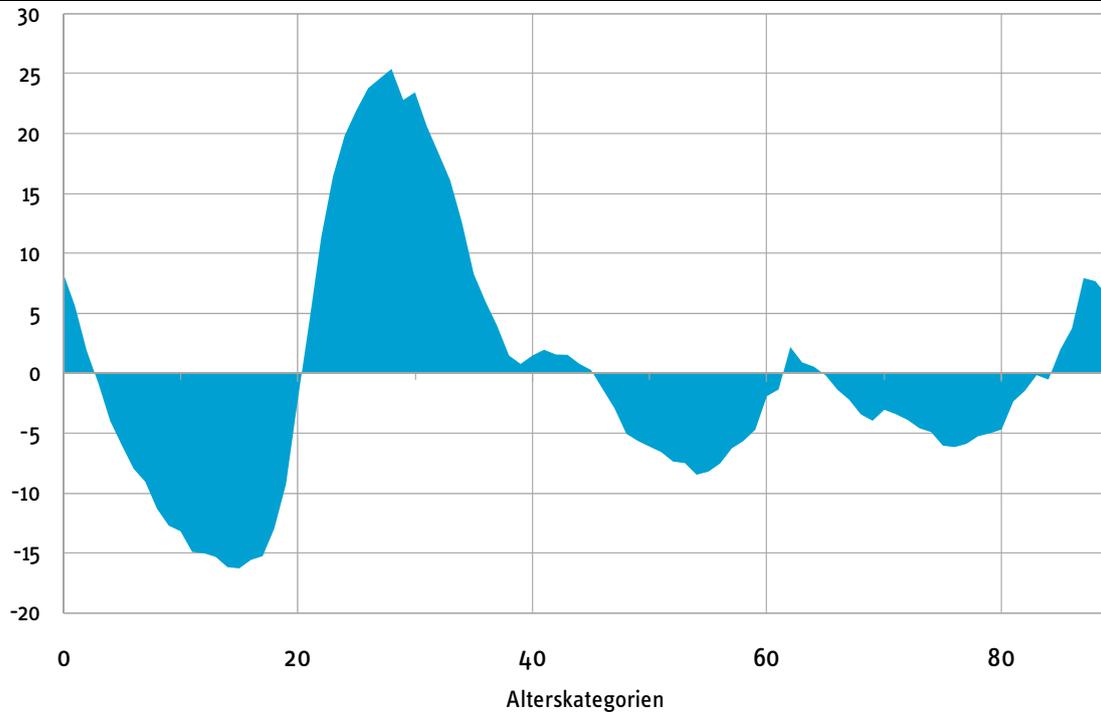


Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW.

Da im Ruhrgebiet bereits heute alle Altersjahre unter 49 im Vergleich zum Landesdurchschnitt von Nordrhein-Westfalen unterrepräsentiert sind (vgl. Schaubild 2.8), würde in dieser Region selbst eine nennenswerte Steigerung der Fertilität erst langfristig zu einem Bevölkerungsanstieg führen, da die Jahrgänge im reproduktiven Alter schwach besetzt sind. Daher ist nach wie vor davon auszugehen, dass dem Ruhrgebiet rascher als in anderen Regionen Deutschlands und in NRW eine erhebliche Verschiebung in der Altersstruktur bevorsteht. Der Anteil der Älteren an der Bevölkerung wird aller Voraussicht nach merklich zu- und entsprechend der Anteil der Jüngeren spürbar abnehmen. Ziel einer umfassenden regionalpolitischen Strategie muss es daher sein, mit der Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für Unternehmen aus zukunftsorientierten Branchen die Voraussetzungen dafür zu verbessern, dass sich verstärkt jüngere, ökonomisch aktive Personen und ihre Familien im Ruhrgebiet ansiedeln.

Schaubild 2.9**Altersstrukturelle Abweichung der kreisfreien Städte in NRW (ohne Ruhrgebiet) von NRW insgesamt**

01.01.2008; in %



Eigene Berechnung nach Angaben des IT.NRW.

In den nordrhein-westfälischen Großstädten außerhalb des Ruhrgebiets sind zwar die Kinder und Jugendlichen – allerdings mit Ausnahme der unter 5-jährigen – stark unterrepräsentiert. Jedoch sind in diesen Großstädten gerade die 20- bis 45-jährigen weit überdurchschnittlich vertreten, aus denen sich die jüngeren Leistungsträger der Wirtschaftsentwicklung rekrutieren (Schaubild 2.9) (Neumann und Schmidt 2006: 446). Wie die Geburtenziffern der jüngsten Vergangenheit belegen, kommen die Großstädte außerhalb des Ruhrgebiets inzwischen wieder in höherem Maße für Haushalte mit Kindern als Wohnort in Betracht. Die Modellrechnungen des IT.NRW zeigen, dass Städte wie Aachen, Bonn, Düsseldorf, Köln und Münster bis 2030 – anders als alle Ruhrgebietsstädte – sogar von einer Zunahme der Bevölkerungszahl ausgehen können (Tabelle 2.1). Die unterschiedlichen Ausgangslagen für den demographischen Wandel werden im Folgenden eingehender analysiert.

Tabelle 2.1

Bevölkerungsstand des Ruhrgebiets und ausgewählter Städte 2009 und Modellrechnung für 2030

Stadt/Kreis	Bevölkerung 2009*	Bevölkerung 2030**	Veränderung in %
Bochum	376 770	345 238	-8,4
Bottrop	117 237	109 775	-6,4
Dortmund	581 987	571 893	-1,7
Duisburg	492 276	453 101	-8,0
Ennepe-Ruhr-Kreis	333 957	296 774	-11,1
Essen	576 790	551 809	-4,3
Gelsenkirchen	260 307	234 040	-10,1
Hagen	190 517	163 830	-14,0
Hamm	181 791	170 814	-6,0
Herne	165 848	147 978	-10,8
Mülheim/Ruhr	167 532	158 757	-5,2
Oberhausen	214 289	203 133	-5,2
Kreis Recklinghausen	633 256	568 687	-10,2
Kreis Unna	414 368	370 769	-10,5
Kreis Wesel	470 770	440 577	-6,4
Ruhrgebiet	5 177 695	4 787 175	-7,6
NRW	17 882 448	17 332 322	-3,1
Aachen	258 321	265 645	2,8
Bonn	319 936	353 614	10,5
Düsseldorf	586 012	645 631	10,2
Köln	997 092	1 105 859	10,9
Münster	275 418	287 989	4,6

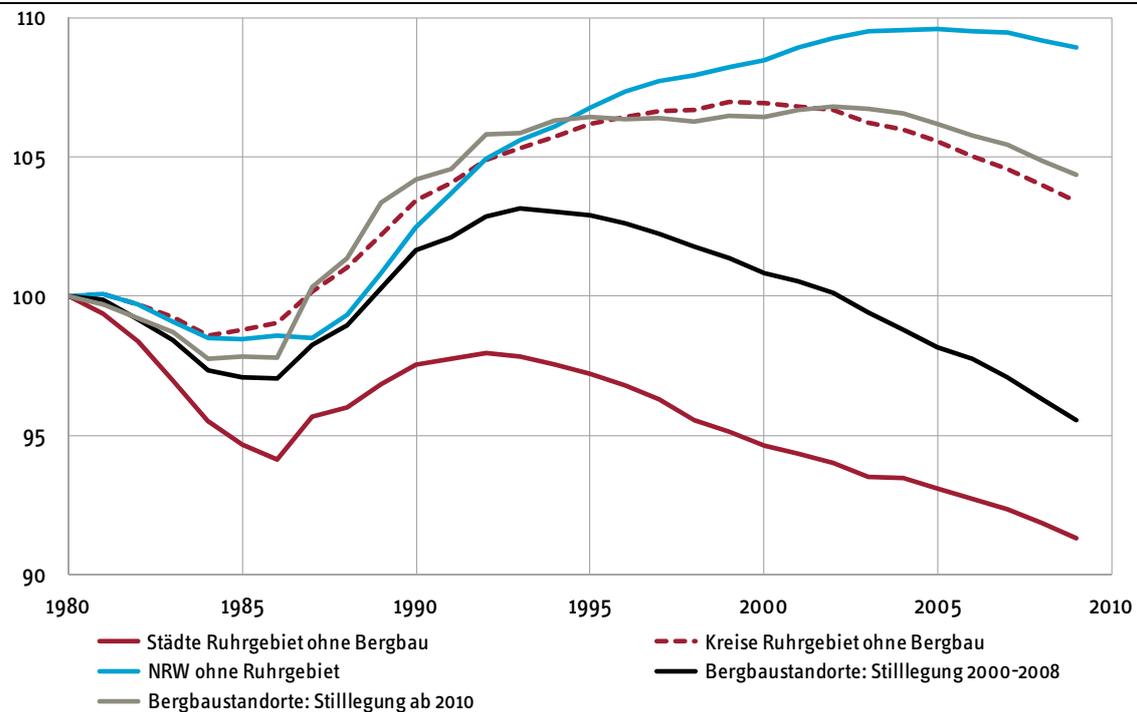
Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW. - *vorläufige Angaben, Stand 31.10.2009. - **Modellrechnung für den 01.01.2030.

2.4.1 Bevölkerungsentwicklung insgesamt

Die **Bevölkerungsentwicklung Nordrhein-Westfalens** war bereits in den 1980er Jahren – innerhalb und außerhalb des Ruhrgebiets – von sinkenden Einwohnerzahlen bestimmt (vgl. Schaubild 2.10). Ende der 1980er Jahre kam es zuwanderungsbedingt zu Bevölkerungsgewinnen (s.u.). Seit Mitte der 1990er Jahre blieb der Bevölkerungsstand in ganz NRW in etwa stabil. Dabei verzeichneten die Regionen außerhalb des Ruhrgebiets weiterhin Zuwächse, während die Bevölkerung im Ruhrgebiet zurückging, in jüngster Zeit (seit 2000) auch in den vier vergleichsweise ländlichen Kreisen.

Seit 2005 verzeichnen auch die NRW-Regionen außerhalb des Ruhrgebiets insgesamt einen leichten Bevölkerungsrückgang. In den kreisfreien Städten des **Ruhrgebiets** ging die Bevölkerung in den 1980er Jahren zunächst stark zurück. Nach Bevölkerungsgewinnen Mitte der 1980er bis in die frühen 1990er Jahre sank die Bevölkerungszahl ab 1993 wieder. Im Zeitraum von 1980 bis 2009 sank die Bevölkerungsrate in Duisburg um 12% und in Essen um 11%. In Dortmund betrug der Rückgang dagegen lediglich 4%. Die Bergbaustandorte (ohne Duisburg) mit Stilllegungen im Zeitraum 2000-2008 (Dinslaken, Dorsten, Gelsenkirchen, Neukirchen-Vluyn und Recklinghausen) verzeichneten, obwohl sie mit Ausnahme von Gelsenkirchen in den Kreisen des Ruhrgebiets liegen, seit Mitte der 1990er Jahre wie die Städte des Ruhrgebiets starke Bevölkerungsrückgänge. Sowohl in Bezug auf die Beschäftigungs- als auch die Bevölkerungsentwicklung weisen diese Standorte somit eine besonders ungünstige Ausgangslage auf.

Schaubild 2.10
Bevölkerungsentwicklung des Ruhrgebiets im Vergleich
 1980 bis 2009; 1980 = 100



Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW und der Stadt Essen.

Die **Zechenstandorte** mit Stilllegung ab 2010 (Bottrop, Haltern, Hamm, Kamp-Lintfort und Marl) weisen dagegen eine synchron zu den Kreisen verlaufende Bevölkerungsentwicklung, d.h. erst etwa seit dem Jahr 2005 Bevölkerungsrückgänge auf. Der Kreis Wesel wies noch bis zum Jahr 2002 einen Bevölkerungsanstieg auf, verzeichnet nun aber ebenfalls einen leichten Rückgang. Alle Regionen des Ruhrgebiets verlieren folglich an Bevölkerung. Die Gebiete stehen aber, wie oben beschrieben, alle vor unterschiedlich starken Bevölkerungsveränderungen. Die Dauer der Problematik unterscheidet sich ebenfalls. Während sich die städtischen Gebiete schon seit den 1980er Jahren mit der Thematik konfrontiert sehen, ist sie für ländliche Regionen im Ruhrgebiet erst seit kurzem relevant.

2.4.2 Natürliche Bevölkerungsentwicklung

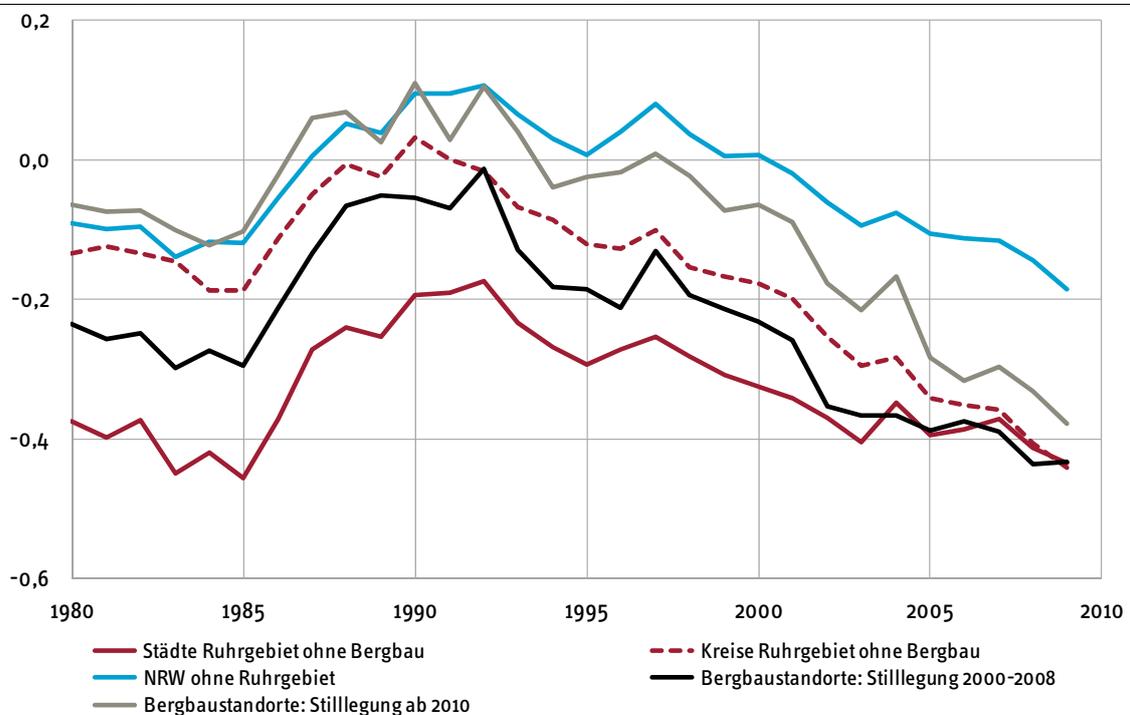
Im Zeitraum von 1980 bis 2009 waren die Städte und Kreise des Ruhrgebiets durch **Sterbefallüberschüsse** gekennzeichnet (Schaubild A3 – im Anhang). Etwas günstiger als in den Städten, jedoch ungünstiger als in den anderen Teilen von NRW war der Verlauf in den Kreisen des Ruhrgebiets. Insbesondere die kreisfreien Städte der Region wiesen im Vergleich zu NRW überdurchschnittliche Sterbefallüberschüsse auf. Im Vergleich der drei größten Städte des Ruhrgebiets wird deutlich, dass Dortmund zwar wie die anderen Städte Sterbefallüberschüsse verzeichnet, jedoch in den vergangenen Jahren geringere Überschüsse der Sterbefälle gegenüber den Geburten verbuchte als die anderen Städte und sogar als die Kreise des Ruhrgebiets. Am Beispiel der Sterbefallüberschüsse wird deutlich, dass sich die Position Dortmunds in den vergangenen Jahren im Vergleich zu Städten mit ähnlicher Ausgangslage zumindest vorübergehend verbessert hat

(Schaubild A3). Der erneute Anstieg der Sterbefallüberschüsse im Jahr 2009 belegt aber, dass es sich dabei keineswegs um eine Trendumkehr handelt.

Hamm konnte im Beobachtungszeitraum zeitweise Überschüsse der Geburten gegenüber den Sterbefällen verzeichnen. Hier zeigt der gesamte Zeitraum von 1987 bis 2001 Geburtenüberschüsse, die das Niveau der Kreise des Ruhrgebiets und sogar der NRW-Regionen außerhalb des Ruhrgebiets übertrafen. Seit dem Jahr 2002 überwiegen jedoch auch Hamm in zunehmendem Maß Sterbefälle gegenüber den Geburten (Schaubild A.4). Unter den Kreisen des Ruhrgebiets war nur Wesel noch bis Anfang der 1990er Jahre durch höhere Geburtenüberschüsse gekennzeichnet als die NRW-Regionen außerhalb des Ruhrgebiets. Seitdem nahmen die Sterbefallüberschüsse hier wie in den anderen Kreisen des Ruhrgebiets deutlich zu. In dieser Hinsicht nähern sich im Ruhrgebiet die demographischen Perspektiven der Kreise denen der Städte immer mehr an.

Schaubild 2.11

Natürliche Bevölkerungsentwicklung der Teilregionen des Ruhrgebiets im Vergleich 1980 bis 2009; Geburten – Sterbefälle in % Bevölkerung



Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW und der Stadt Essen.

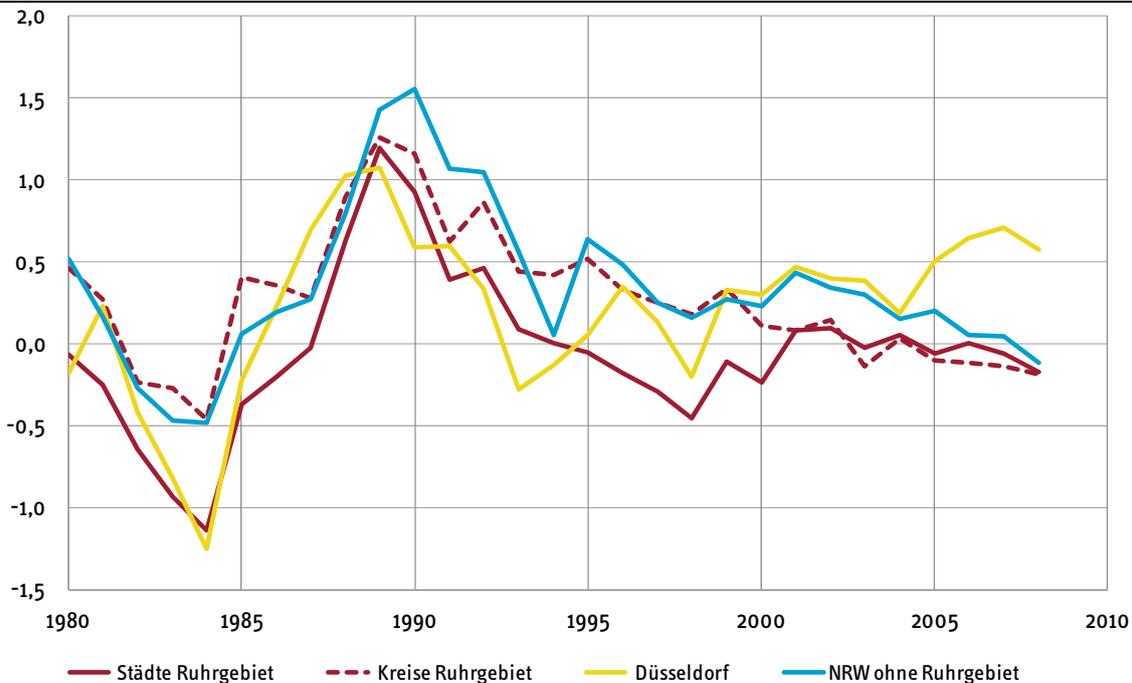
Die Städte und Gemeinden mit Bergbaustilllegungen im Zeitraum 2000-2008 verzeichneten bis zum Jahr 2003 geringere Sterbefallüberschüsse als die kreisfreien Städte des Ruhrgebiets (Schaubild 2.11). In den vergangenen Jahren wiesen sie jedoch eine ebenso ungünstige natürliche Bevölkerungsentwicklung auf wie die anderen Großstädte des Ruhrgebiets. Diejenigen Städte und Gemeinden, in denen erst ab 2010 Bergbaustandorte stillgelegt werden (Bottrop, Haltern, Hamm, Kamp-Lintfort und Marl), verzeichneten zwar in den vergangenen Jahren eine starke Zunahme der Sterbefallüberschüsse, insgesamt sind diese jedoch noch etwas geringer als in den anderen Städten und Kreisen des Ruhrgebiets. Es lässt sich also festhalten, dass trotz einiger leicht abweichender Entwicklungen wie in Dortmund ein homogenes Bild des Ruhrgebiets hinsichtlich der natürlichen Bevölkerungsentwicklung vorhanden ist.

2.4.3 Wanderungsbewegungen

Die zweite, quantitativ ebenso bedeutsame Quelle von Veränderungen der Bevölkerungsgröße und ihrer Altersstruktur sind **Zu- und Abwanderungen** (Schaubild 2.12)¹².

Schaubild 2.12

Wanderungsbilanz des Ruhrgebiets und der Stadt Düsseldorf im Vergleich 1980 bis 2008; Zuzüge – Fortzüge in % der Bevölkerung



Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW und der Stadt Essen.

In den 1980er Jahren verloren die Städte des Ruhrgebiets durch Wanderungsbewegungen überdurchschnittlich stark an Bevölkerung (vgl. für den prekären Strukturwandel in den Städten Dortmund, Duisburg und Essen auch: Prigge/Schwarzer (2006): 424f). Die Kreise gehörten noch zu den Gewinnern der Stadt-Umland-Wanderung und verzeichneten Wanderungsgewinne oder geringere Wanderungsverluste als die anderen Regionen. Seit den 1990er Jahren gingen die Wanderungsgewinne der Kreise aber deutlich zurück.

Im Vergleich der Städte wird deutlich, dass von den drei größten Ruhrgebietsmetropolen Dortmund im Verlauf des vergangenen Jahrzehnts zunächst auch in Bezug auf die Wanderungsbilanz am erfolgreichsten abschnitt und bis zum Jahr 2007 jeweils Wanderungsgewinne verzeichnen konnte. Essen verzeichnet seit dem Jahr 2001 leichte Wanderungsgewinne, die zwar geringer waren als die in Dortmund. Allerdings hielten die Essener Wanderungsgewinne auch im Jahr 2008 an, während Dortmund wieder leichte Verluste verzeichnete.

¹² Der Zeitraum von 1989 bis 1995 wies in Bezug auf den Außenwanderungssaldo Deutschlands viele Besonderheiten auf, die sich auch auf der Ebene des Landes Nordrhein-Westfalen und seiner Regionen durch Wanderungsgewinne bemerkbar machten. Diese Ereignisse, z.B. der Fall der Mauer, die Öffnung Osteuropas, die Integration Deutschstämmiger und die Kriegereignisse in Jugoslawien, waren vorübergehend mit erheblichen Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung verbunden, hatten aber einmaligen Charakter (Klemmer 2001: 25).

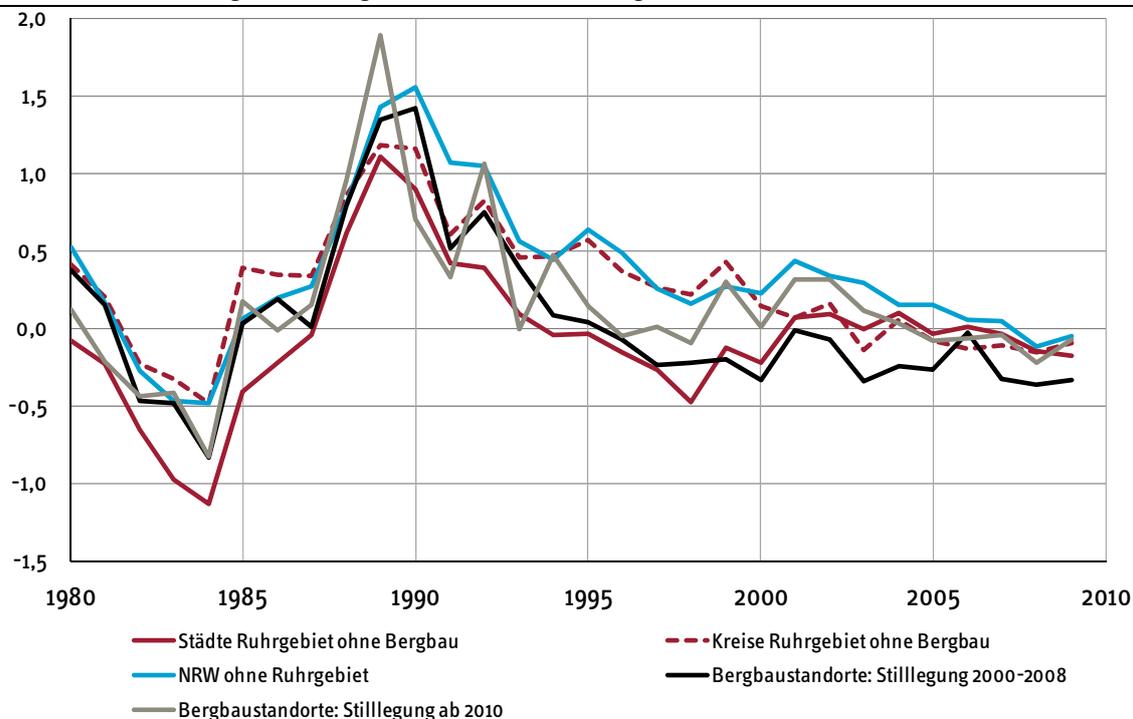
Düsseldorf verzeichnete ab Mitte der 1990er Jahre (mit Ausnahme des Jahres 1998) Wanderungsgewinne (Schaubild 2.12). Düsseldorf und andere Großstädte in NRW profitieren somit derzeit von einer Zuzugsbewegung, die die Ruhrgebietsstädte nur z.T. erreicht. Wie das Beispiel Düsseldorf verdeutlicht, beschränkt sich die Attraktivität dieser Großstädte nicht allein auf jüngere, kinderlose Personen im Erwerbsalter. Die unter 5-jährigen sind in der Gesamtheit der kreisfreien Städte in NRW außerhalb des Ruhrgebiets gegenüber dem Landesdurchschnitt sogar überrepräsentiert (s.o., Schaubild 2.9). Offenbar gelingt es diesen Großstädten, ihre Attraktivität als Wohnstandort sowohl für kinderlose Haushalte als auch für Familien mit Kindern zu erhöhen.

Die Städte und Gemeinden mit Bergbaustilllegungen im Zeitraum 2000-2008 verzeichneten in den vergangenen Jahren überwiegend leichte Wanderungsverluste, während die Wanderungsbilanz in den anderen Teilregionen des Ruhrgebiets insgesamt weitgehend ausgeglichen war (Schaubild 2.13). Parallel zum Rückgang der Beschäftigung verlieren die ehemaligen Bergbaustandorte somit momentan zusätzlich zur negativen natürlichen Bevölkerungsbewegung auch durch Wanderungsverluste an Bevölkerung, so dass die Ausgangslage zur Bewältigung der kommenden demographischen Herausforderungen für diese Städte (Dinslaken, Dorsten, Gelsenkirchen, Neukirchen-Vluyn und Recklinghausen) insgesamt besonders ungünstig ist. Ob sich diese Entwicklung aber auf den Faktor „Bergbaustandort“ beziehen lässt kann nicht gesagt werden. Die Standorte mit Schließungen ab 2010 weisen demgegenüber eine positivere Entwicklung auf: Am aktuellen Rand liegt die Wanderungsbilanz auf ganz ähnlichem Niveau wie das restliche NRW.

Schaubild 2.13

Wanderungsbilanz der Teilregionen des Ruhrgebiets im Vergleich

1980 bis 2009; Zuzüge – Fortzüge in % der Bevölkerung



Eigene Berechnung nach Angaben des IT.NRW und der Stadt Essen.

Bei den Wanderungsbewegungen zeigt sich zusammenfassend ein recht differenziertes Bild des Ruhrgebiets. Die Regionen, die bereits in den Jahren von 2000 bis 2008 von Schließungen der

Bergwerke betroffen waren, weisen einen negativen Wanderungssaldo auf. In den restlichen Regionen des Ruhrgebiets ist der Wanderungssaldo im Zeitablauf ausgeglichen.

Kasten 2.3: Die wichtigsten Erkenntnisse für die regionale Analyse – Demographie

Die Altersstruktur des Ruhrgebiets im Vergleich zum restlichen NRW ist in allen Altersgruppen bis etwa 50 Jahre unterbesetzt. In dieser Hinsicht ergibt sich ein homogener Raum Ruhrgebiet. Auch die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist daraus resultierend im gesamten Ruhrgebiet negativer als im restlichen NRW. Unterschiede gibt es im Ruhrgebiet allerdings in den Wanderungsbilanzen; diese Unterschiede wirken sich in der gesamten Entwicklung aus. Bezüglich der vergangenen demographischen Entwicklung stellt das Ruhrgebiet nichtsdestoweniger insgesamt einen homogenen Raum dar. Dies bedeutet, dass sich die Regionen des Ruhrgebiets in Zukunft ähnlichen Herausforderungen stellen müssen, die mit einer zurückgehenden Bevölkerungszahl und einer alternden Bevölkerung einhergehen.

2.5 Prognosen

Die vorgenommene Bestandsaufnahme kann nicht allein als Grundlage künftiger Entscheidungen dienen, wenn sie nicht durch ebenso sorgfältig durchgeführte Prognosen ergänzt wird. **Bevölkerungsprognosen** sind typischerweise durch geringere Unsicherheiten gekennzeichnet als die Vorhersagen künftiger wirtschaftlicher Entwicklungen. Denn die sogenannten natürlichen Komponenten der Bevölkerungsentwicklung, also Geburten und Sterbefälle, sind bereits zu weiten Teilen in der aktuellen Bevölkerungsstruktur angelegt, sofern es nicht zu sprunghaften Veränderungen im Fertilitätsverhalten oder in den altersbedingten Sterblichkeitsziffern kommt. Die weit schwerer zu prognostizierenden Schwankungen im Zu- und Abwanderungsverhalten können dagegen die Güte dieser Prognosen vermindern. Im Gegensatz zu Wanderungen von und nach Bundesländern oder gar Nationalstaaten weisen Zu- und Abwanderungen bei Städten und Gemeinden häufig ein bemerkenswertes Volumen – relativ zur Bevölkerung – und hohe zeitliche Schwankungen auf.¹³

Den Modellrechnungen des IT.NRW zu Folge wären im **Ruhrgebiet** bis 2030 Bevölkerungszunahmen nur durch Wanderungsgewinne zu erzielen. Es wird jedoch im Ruhrgebiet keiner kreisfreien Stadt und keinem Kreis gelingen, die natürlichen Bevölkerungsrückgänge durch Wanderungsgewinne auszugleichen (Tabelle 2.1). Bemerkenswert ist, dass auch die Kreise den Modellrechnungen zu Folge in den kommenden Jahren verhältnismäßig ebenso hohe Bevölkerungsverluste zu erwarten haben.

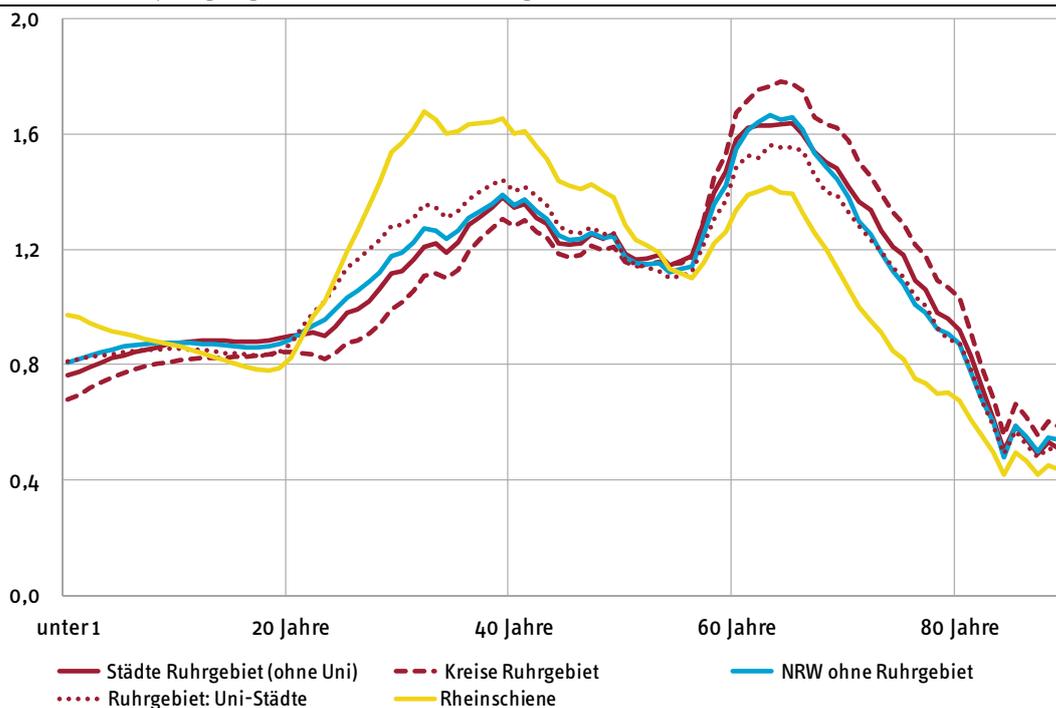
¹³ Insbesondere dürfte man nicht darauf verzichten, die ökonomische Entwicklung der kleinräumigen Einheiten differenziert zu berücksichtigen, wenn man präzise Prognosen anbieten möchte. Schließlich lässt sich nicht übersehen, dass Umzüge durchaus durch zukünftige (erwartete) ökonomische Rahmenbedingungen beeinflusst werden. Diesen Anspruch können die vorliegenden Prognosen nicht erfüllen, die vom Landesbetrieb für Information und Technik (IT.NRW) als Modellrechnungen erarbeitet werden (IT.NRW 2009). In diesen Modellrechnungen wird grundsätzlich unterstellt, dass die jüngere Vergangenheit der betrachteten Regionen – also der Städte und Kreise in NRW – eine verlässliche Richtschnur für die künftigen Zu- und Abwanderungen darstellt. Implizit wird also unterstellt, dass die jeweilige wirtschaftliche Entwicklung, soweit für die Wanderungsentscheidungen relevant, im Vergleich zur Vergangenheit unverändert verlaufen wird. Schwankungen in der Altersstruktur hingegen haben ebenfalls einen Einfluss auf Wanderungsinтенsitäten und finden explizite Berücksichtigung.

Der aktuelle Altersaufbau des Ruhrgebiets verdeutlicht, dass zwar in allen Regionen die geburtenstarken Jahrgänge der in den 1960er Jahren Geborenen, d.h. die heute 40- bis 50-jährigen, die am stärksten besetzten Kohorten darstellen. In den NRW-Großstädten außerhalb des Ruhrgebiets sind aber, wie bereits Schaubild 2.9 veranschaulichte, vor allem die jüngeren Personen im Erwerbsalter (20-40 Jahre) stärker besetzt als im Ruhrgebiet.

Bis 2030 dürften die **Kreise des Ruhrgebiets** und die anderen Regionen in NRW die Städte des Ruhrgebiets im Alterungsprozess „eingeholt“ haben – wenn die aktuellen Tendenzen tatsächlich fortgeschrieben werden können (Schaubild 2.14). Die Altersjahrgänge unter 20 werden demnach in den Kreisen voraussichtlich so schwach vertreten sein wie in den Städten, die 20- bis 40-jährigen deutlich schwächer, die Altersjahrgänge über 60 sogar stärker. Die Prognosen gehen davon aus, dass sich eine derzeitig erfolgreiche Stadt wie Düsseldorf auch in Zukunft als attraktiver Wohnstandort für jüngere, kinderlose Erwerbspersonen erweisen wird. Die dann etwa 30- bis 40-jährigen werden in Düsseldorf voraussichtlich auch im Jahr 2030 die am stärksten besetzten Alterskohorten stellen.

Schaubild 2.14

Prognose der Altersstruktur 2030 für das Ruhrgebiet und die Städte der Rheinschiene
1.1.2030; Altersjahrgänge in % der Bevölkerung



Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW. Rheinschiene (Düsseldorf, Köln, Bonn).

Die Prognosen deuten an, dass die einzelnen **Ruhrgebietsstädte** z.T. verschiedene Ausgangslagen zur Bewältigung der kommenden demographischen Herausforderungen aufweisen. Die größten Ruhrgebietsstädte (Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen) werden den Modellrechnungen zufolge höhere Anteile der jüngeren Personen im Erwerbsalter aufweisen als die anderen Städte des Ruhrgebiets. Diese Städte sind auch allesamt Universitätsstandorte. Die kleineren Ruhrgebietsstädte und die Kreise werden sich für diese Altersgruppe als weniger attraktiv erweisen, wenn sich die aktuellen Entwicklungen fortsetzen.

Die vergleichsweise ungünstige Bilanz aus Geburten- und Sterbefällen und die Wanderungsverluste in den Städten mit Bergbaustilllegungen (s.o.) zeichnen sich noch nicht in den Prognosen der Altersstruktur für das Jahr 2030 ab. Der aktuellen Vorausberechnung zu Folge werden die Teilregionen des Ruhrgebiets, d.h. die Bergbaustandorte und die anderen Städte und Kreise des Ruhrgebiets, im Jahr 2030 nur relativ geringe Unterschiede im Altersaufbau ihrer Wohnbevölkerung aufweisen. Setzt sich die relativ ungünstige natürliche und regionale Bevölkerungsbewegung in diesen Städten fort, ist jedoch davon auszugehen, dass der Anteil der Bevölkerung im Erwerbsalter hier stärker als in den anderen Teilregionen des Ruhrgebiets zurückgehen wird.

Kasten 2.4: Die wichtigsten Erkenntnisse für die regionale Analyse – Demographische Prognose

Es zeichnet sich in den Prognosen ab, dass sich die Bevölkerung in den einzelnen Regionen des Ruhrgebiets unterschiedlich entwickeln wird. Die größten Städte werden mit einer jüngeren Durchschnittsbevölkerung voraussichtlich vor geringeren demographischen Herausforderungen stehen als die kleineren Städte. Eine Entwicklung des Ruhrgebiets zu einem homogenen Raum mit einem identischen Altersaufbau ist nach den Prognosen nicht zu erwarten.

3. Die Befragung „Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet“

Im vorangegangenen Abschnitt wurde anhand kleinräumig abgegrenzter Daten die wirtschaftliche und sozioökonomische Situation des Ruhrgebiets mit anderen Regionen verglichen. Dabei wurden unter Verwendung **ökonomischer Kriterien** – soweit wie möglich – auch bereits Teilräume des Ruhrgebiets identifiziert und somit erste Erkenntnisse für die Zielsetzung dieser Studie gewonnen. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass diese Abgrenzungen den Lebensalltag der Menschen im Ruhrgebiet und den angrenzenden Gemeinden nicht korrekt widerspiegelt, so könnten sich die Menschen nicht mit dem Raum Ruhrgebiet, sondern überwiegend mit dem unmittelbaren Wohnort oder bei den Einwohnern einer Großstadt mit dem Stadtteil identifizieren. Sollte letzteres der Fall sein, könnte dies eine mangelhafte Akzeptanz kommunaler Kooperationsprojekte zur Folge haben und damit die Realisation bzw. den Erfolg derartiger Projekte gefährden. Erkenntnisse über die Verbundenheit der Einwohner des Ruhrgebietes und der angrenzenden Gemeinden mit dem Raum Ruhrgebiet und anderen Teilräumen lassen sich mit dem allgemein verfügbaren Datenmaterial jedoch nicht gewinnen. In Absprache mit dem Auftraggeber der Studie – der RAG-Stiftung – wurde deshalb eine **Befragung** von Einwohnern des Ruhrgebiets und der angrenzenden Gemeinden durchgeführt, in der gezielt Informationen zur **Wahrnehmung des Ruhrgebiets** und zur Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet sowie anderen Teilräumen abgefragt wurden.

Die **Verbundenheit** mit einem Ort oder einer Region zeigt sich in erster Linie durch die Wahl des Wohnortes. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass Menschen ihren Wohnort entsprechend ihren Präferenzen wählen, etwa in einer (Groß-)Stadt oder in einer eher ländlich geprägten Gegend. Allerdings liegt eine Reihe von Nebenbedingungen bei der Wohnortwahl vor. Der aktuelle Arbeitsort dürfte dabei oftmals einen starken Einfluss haben, weil dieser sich – zumindest für eine gewisse Zeit – nicht immer in einer optimalen (sprich: kurzen) Entfernung zum Wohnort befindet. Auch müssen etwa Paare Kompromisse eingehen, weil sich ihre Arbeitsplätze in unterschiedlichen Orten befinden oder der Wohnort ideal für das Aufwachsen von Kindern sein soll. Schließlich führt ein Arbeitsplatzwechsel nicht immer zu einem Wechsel des Wohnortes, wenn die Vorzüge der Beibehaltung der bisherigen Wohnumgebung (Freunde etc.) höher eingeschätzt werden als der Aufwand des Pendelns.

Der Schwerpunkt der Befragung wurde deshalb darauf gelegt, Informationen zum **Wohnumfeld** und zu den Aktivitäten bezüglich des **Arbeitens**, des **Konsums** sowie der **Freizeit** zu gewinnen. Dabei wurden Fragen gewählt, die entweder Aufschluss über die unmittelbare Einschätzung der Befragten zum Wohnumfeld und zur Region geben können, oder Fragen, die indirekt Informationen darüber liefern, wie das Mobilitätsverhalten im Zusammenhang mit dem Arbeitsplatz, dem Einkaufsverhalten oder den Freizeitaktivitäten steht.

Der Fragebogen umfasst insgesamt 74 Fragen, die in sechs Themenblöcken gruppiert sind:¹⁴

1. Themenblock (Fragen 1 bis 8): Wohnumfeld,
2. Themenblock (Fragen 9 bis 12): Verbundenheit mit dem Wohnort und dem Ruhrgebiet,
3. Themenblock (Fragen 13 bis 35): Berufstätigkeit,
4. Themenblock (Fragen 36 bis 57): Mobilitäts-, Einkaufs- und Freizeitverhalten,
5. Themenblock (Frage 58): Persönlicher Bezug zum Bergbau,
6. Themenblock (Fragen 59 bis 74): Angaben zur Person und zum Haushalt.

Die Befragung wurde im Zeitraum von Juli bis September 2010 im Auftrag des RWI vom Meinungsforschungsinstitut infas durchgeführt.

Der Fragebogen wird im Weiteren wie folgt analysiert: Zunächst werden in Abschnitt 3.1 die erhobenen Daten beschrieben und ihre **Repräsentativität** diskutiert. In Abschnitt 3.2 wird die **Verbundenheit** mit dem Ruhrgebiet untersucht, wobei in Abschnitt 3.2.1 eine **deskriptive Auswertung** der relevanten Fragen und in Abschnitt 3.2.2 eine Typisierung der befragten Personen nach Merkmalen der lokalen Identifikation vorgenommen wird. In Abschnitt 3.2.3 wird mit Hilfe multivariater Regressionsanalysen untersucht, welche Rolle **persönliche Eigenschaften** der Befragten für die Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet spielen. In Abschnitt 3.3 wird das Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsverhalten ausgewertet. Dabei wird in Abschnitt 3.3.1 eine deskriptive Analyse der verschiedenen Themenbereiche vorgenommen und anschließend das **Mobilitätsverhalten** mit Hilfe eines ökonomischen Modells zur ÖPNV-Anbindung analysiert. In Abschnitt 3.4 wird der Bezug zum **Steinkohlenbergbau** behandelt, wobei hier einzelne Aussagen zum Thema Steinkohle deskriptiv untersucht werden. Bei allen Analysen werden die Gebietseinheiten Kerngebiet RVR, Grenzregion RVR und Nachbarregionen unterschieden (vgl. Karte 3.1). Zusätzlich werden die Daten getrennt nach Kreisen und kreisfreien Städten des Ruhrgebiets ausgewertet. Ferner wird bei einigen Aspekten danach unterschieden, ob die Befragten in ehemaligen und aktuellen Bergbaustandorten leben.¹⁵

3.1 Repräsentativität der Daten

Insgesamt wurden **4 010 Personen** mit Wohnsitz im Ruhrgebiet bzw. in angrenzenden Nachbarregionen (vgl. Karte 3.1) telefonisch mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens befragt. Die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte sind in der Stichprobe im Verhältnis zu ihrem Bevölkerungsanteil am Untersuchungsgebiet insgesamt berücksichtigt.¹⁶ Das Befragungsgebiet umfasst das gesamte Gebiet des Regionalverbands Ruhrgebiet (RVR), die kreisfreien Städte Düsseldorf, Krefeld, Remscheid und Wuppertal sowie an das RVR-Gebiet grenzende Gemeinden der Kreise Bor-

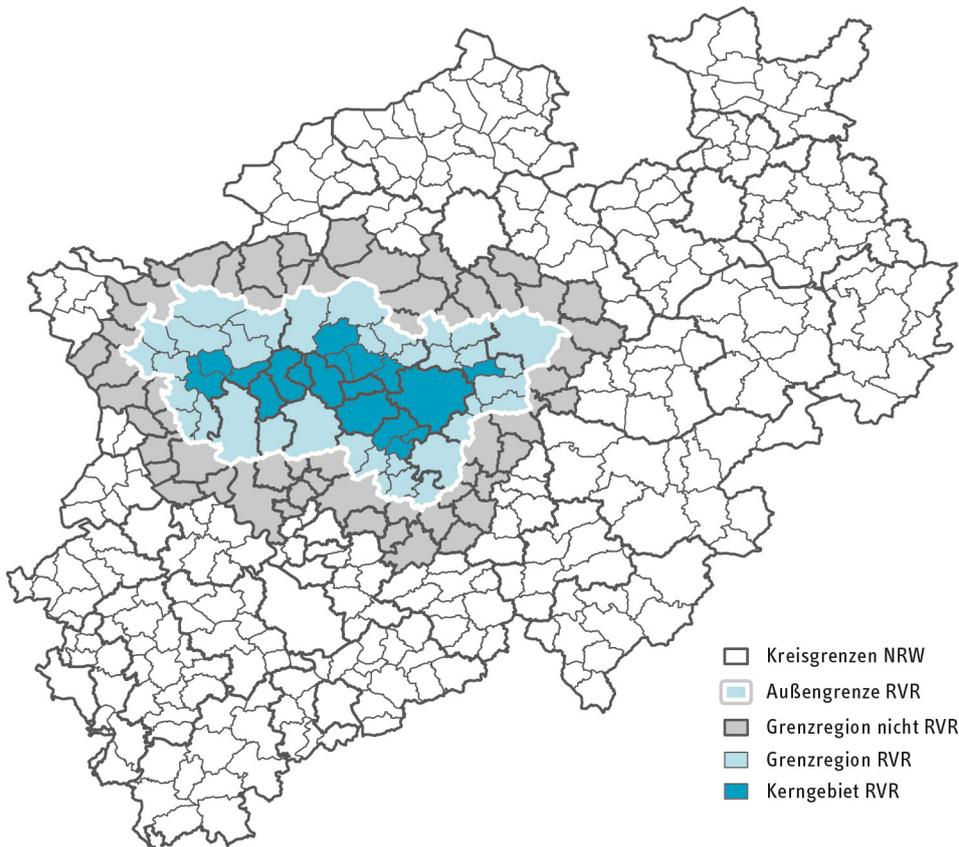
¹⁴ Der vollständige Fragebogen ist im Anhang zu finden.

¹⁵ Die dargestellten Unterschiede nach Gebietskategorien, Einkommen und Bildung wurden mit Hilfe von t-Tests dahingehend überprüft, ob sie mit einer Wahrscheinlichkeit von mindestens 90% von 0 verschieden sind. In der Auswertung werden nur solche Unterschiede dargestellt, die statistisch signifikant von Null verschieden sind.

¹⁶ Beim Stichprobenumfang von ca. 4 000 befragten Personen würden einige Städte und Kreise in einer bevölkerungsproportionalen Binnenstruktur der Stichprobe mit weniger als 100 Beobachtungen berücksichtigt. Um bei gegebenem Stichprobenumfang eine Fallzahl von mindestens 100 pro Gebietseinheit zu erreichen, wurde eine moderat disproportionale Stichprobenziehung durchgeführt, in der die Zahl der befragten Personen in den kleinsten Gebietseinheiten auf 100 aufgestockt und in den anderen Kreisen anteilig reduziert wurde. Durch eine entsprechende Gewichtung der Fälle wurde die moderat disproportionale Verteilung wieder ausgeglichen, so dass Auswertungen sowohl auf der Kreis- als auch auf der Gesamtebene möglich sind.

ken, Coesfeld, Kleve, Märkischer Kreis, Mettmann, Oberbergischer Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Soest, Viersen, Warendorf und Wesel.

Karte 3.1
RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet – Gebietseinteilung
2010



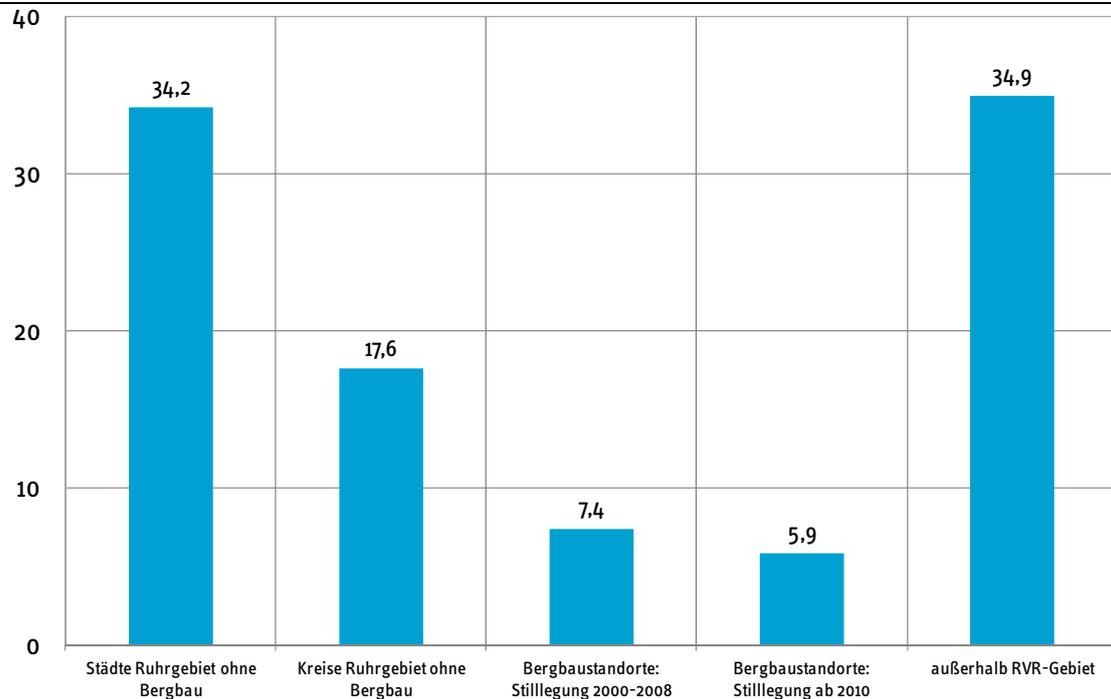
Eigene Einteilung.

Neben der in Karte 3.1 dargestellten Gliederung in Kern-, Randruhrgebiet und Nachbarregionen spielt dabei insbesondere die bereits in Kapitel 2 vorgenommene Unterscheidung nach Städten und Gemeinden mit Bergbaustilllegungen im Zeitraum 2000-2008 (ohne Duisburg), Standorten mit Bergbaustilllegungen ab 2010, sonstigen Kreisen, sonstigen kreisfreien Städten und Nachbarregionen eine Rolle.

Schaubild 3.1 zeigt die Verteilung der Gesamtbevölkerung (und entsprechend proportional dazu die Verteilung der Stichprobe) auf diese fünf Gebietseinheiten. Etwa zwei Drittel der Befragten wohnen im Ruhrgebiet, etwa ein Drittel in den Nachbarregionen. Innerhalb des Ruhrgebiets entfällt etwa die Hälfte der Bevölkerung auf kreisfreie Städte ohne Bergbau und jeweils ein Viertel auf Kreise ohne Bergbaustandorte und auf Städte und Gemeinden, in denen seit dem Jahr 2000 Bergbaustilllegungen stattfanden bzw. noch stattfinden werden (ohne Duisburg).

Schaubild 3.1

RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet – Bevölkerungsanteile der Teilregionen 2009; in %



Eigene Berechnung nach Angaben des IT.NRW

Tabelle 3.1

RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet: sozioökonomische Stichprobenmerkmale 2010

Region	Kreisfreie Städte RVR ohne Bergbau	Kreise RVR ohne Bergbau	Bergbaustandorte: Stilllegung 2000-2008	Bergbaustandorte: Stilllegung ab 2010	Nachbarregionen außerhalb RVR	Insgesamt
Einwohnerzahl (2009)	2 763 065	1 392 125	553 416	463 869	2 804 816	7 977 291
Stichprobe	1 370	706	298	235	1 401	4 010
<i>davon (in %)</i>						
Migrationshintergrund	26,5	18,3	23,1	25,1	22,7	23,4
Schulabschluss						
ohne Schulabschluss	1,0	1,0	2,3	2,4	0,7	1,1
Hauptschule	26,0	28,9	29,6	30,3	22,9	25,9
Realschule	26,6	27,9	26,7	23,0	30,0	27,8
Fachabitur	15,9	16,8	16,4	19,8	15,8	16,3
Abitur	28,9	23,1	24,6	22,5	28,2	27,0
keine Angabe	1,7	2,2	0,4	1,9	2,4	2,0
Haushaltsnettoeinkommen, mtl. in €						
weniger als 1500	16,0	16,1	19,4	15,5	13,3	15,3
1500 - 2300	13,7	11,8	14,6	12,8	13,1	13,2
2300 - 3500	15,0	17,4	15,1	16,6	17,0	16,2
mehr als 3500	13,0	9,7	6,2	10,3	13,6	12,2
keine Angabe ¹⁷	41,9	45,2	44,6	44,9	43,0	43,2

Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010.

¹⁷ Ein Vergleich des durchschnittlichen Haushaltseinkommens mit flächendeckenden Regionaldaten (infas Geodaten) zeigt keine maßgebliche Abweichung im Mittelwert.

Tabelle 3.1 stellt ausgewählte sozioökonomische Merkmale der Befragten nach Teilregionen (Städte, Kreise, Bergbaustandorte, Nachbarregionen) dar. Der Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund ist in der Stichprobe für die kreisfreien Städte des Ruhrgebiets erwartungsgemäß überdurchschnittlich, in den Kreisen unterdurchschnittlich.

In den Städten und Gemeinden mit Bergbaustandorten sind Personen mit Migrationshintergrund stärker vertreten als in den anderen Kreisen, aber schwächer als in den kreisfreien Städten des Ruhrgebiets. In den Kreisen und an den Bergbaustandorten sind Personen mit Hauptschulabschluss, in den Städten des Ruhrgebiets und den Nachbarregionen Personen mit Abitur leicht überrepräsentiert.

Auf die Frage, in welche Einkommensklasse das monatliche Nettoeinkommen des Haushaltes falle, wurde in allen Teilgebieten von einem großen Teil der befragten Personen (insgesamt 43%) die Antwort verweigert. Bei den Personen, die in Städten und Gemeinden leben, in denen im vergangenen Jahrzehnt Bergbaustandorte stillgelegt wurden, liegt mit 19,4% ein überdurchschnittlich hoher Anteil im unteren Viertel der erfragten Haushaltseinkommen, während in diesen Städten und Gemeinden der Anteil der Befragten, die zum oberen Viertel der Haushaltseinkommen gehören, mit 6,2% dagegen sehr niedrig ist.

3.2 Ausgewählte Merkmale der Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet

Die Einstellung der Bewohner des Ruhrgebiets zu ihrem Lebensumfeld nimmt in der gesellschaftspolitischen Diskussion einen besonderen Stellenwert ein. Sie wird unter anderem auch als ein Indikator betrachtet, mit dessen Hilfe Grundströmungen und räumliche Divergenzen festgestellt und einer eingehenden Betrachtung unterzogen werden können. Darüber hinaus spielt die Identifikation der Bewohner mit ihrer Region eine wichtige Rolle bei der Bildung von Kooperationen zwischen den Kommunen des Ruhrgebiets. Wenn die Bewohner ihre eigenen Interessen in den (von ihnen als solche empfundenen) gemeinsamen regionalen Interessen wiederfinden, werden sie sich voraussichtlich verstärkt für das Gemeinwesen engagieren und bereits existierende sowie noch mögliche Kooperationen mittragen.

Deshalb wurden die Teilnehmer gefragt, wie stark sie sich mit dem Ruhrgebiet und mit ihrem Wohnort verbunden fühlen (Frage 10) und welche positiven und negativen Aspekte sie mit dem Ruhrgebiet verbinden (Fragen 11a und 11b). Ferner sollten die Teilnehmer entscheiden, ob aus ihrer Sicht die positiven oder die negativen Aspekte überwiegen (Frage 11c). Die Auswertung der Antworten zur Verbundenheit der Befragten mit dem Ruhrgebiet wird nachfolgend dokumentiert.

3.2.1 Verbundenheit mit Wohnort und Ruhrgebiet

Eine wichtige Frage der regionalen Identifikation ist, ob man sich eher mit der Stadt oder der Gemeinde identifiziert, in der man wohnt, oder ob man sich eher einem größeren Raum verbunden fühlt – wie etwa einem Bundesland, einer Region oder – wie im vorliegenden Fall – dem Ruhrgebiet. Den Befragten wird im Fragebogen als Ausmaß an Verbundenheit eine Skala von 0 „gar nicht“ bis 10 „sehr stark“ angeboten. Antworten im Bereich von 8 bis 10 werden als hohe Verbundenheit gewertet. Die Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet ist in den kreisfreien Städten relativ hoch, in den Kreisen etwas niedriger. Mit leichtem Abstand am stärksten ausgeprägt ist die

Ruhrgebiets-Identifikation bei Personen, die in den ehemaligen Bergbaustandorten wohnen (vgl. Schaubild 3.2).

Über das gesamte Ruhrgebiet geben mehr als die Hälfte der befragten Personen an, sich stark mit dem Ruhrgebiet verbunden zu fühlen. In den Teilgebieten **ohne Bergbaustandorte** ist in den Städten die Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet stärker ausgeprägt als die zum Wohnort, in den Kreisen ist es umgekehrt. In den ehemaligen Bergbaustandorten ist die Verbundenheit der Befragten mit dem Ruhrgebiet höher als mit ihrem Wohnort, in den Standorten, bei denen ab 2010 Stilllegungen erfolgt sind oder in kommenden Jahren noch Stilllegungen erfolgen sollen, ist die Verbundenheit der Befragten zu ihrem Wohnort stärker als die mit dem Ruhrgebiet.

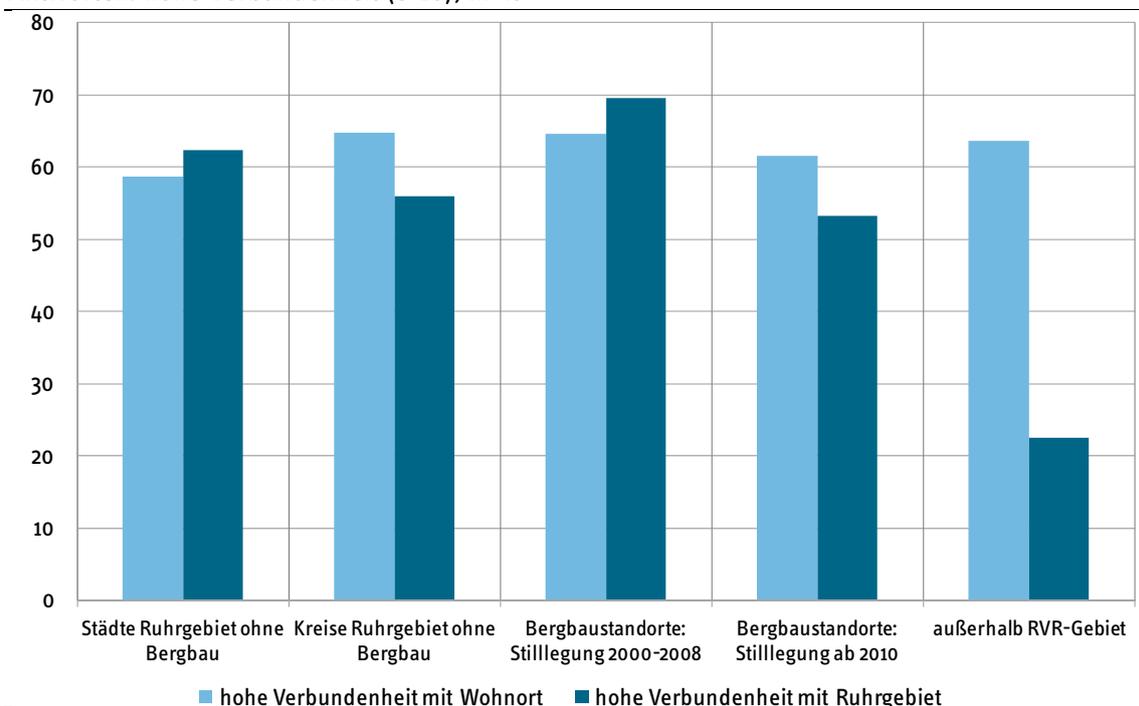
Zwischen Personen mit und ohne Migrationshintergrund sowie den nach Alter und Einkommen gruppierten Personen ergeben sich nur relativ geringe Unterschiede im Grad der Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet. Bei Berücksichtigung des Bildungsgrades ergeben sich hingegen insofern Unterschiede, als Personen mit mittlerem Schulabschluss (Realschule) offenbar eine starke „regionale Identifikation“ aufweisen, sowohl in Bezug auf den Wohnort (65%) als auch in Bezug auf das Ruhrgebiet (64%). Personen mit Abitur fühlen sich dagegen etwas weniger häufig „stark“ mit ihrem Wohnort bzw. dem Ruhrgebiet verbunden (jeweils zu 58%).

Schaubild 3.2

Verbundenheit mit Wohnort und Ruhrgebiet, nach Teilregionen

Frage: Wie sehr fühlen Sie sich – ausgedrückt auf einer Skala von 0 „gar nicht“ bis 10 „sehr stark“ mit Ihrem Wohnort bzw. mit dem Ruhrgebiet insgesamt verbunden?

Antworten: hohe Verbundenheit (8-10); in %



Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010

Die **Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld** nimmt erwartungsgemäß mit steigendem Einkommen zu. So sind Personen im oberen Viertel der Haushaltseinkommen (>3 500 €) zu über 70% mit ihrem Wohnumfeld zufrieden (d.h. im Bereich von 8-10 auf einer Skala von 0 „gar nicht“ bis 10 „sehr zufrieden“), und zwar sowohl im Kern- als auch im Randbereich des RVR-Gebiets. Unter

den Personen mit niedrigen Haushaltseinkommen (<1 500 €) sind immerhin knapp über 50% der Einwohner des Ruhrgebiets mit ihrem Wohnumfeld zufrieden (Schaubild A5 im Anhang).

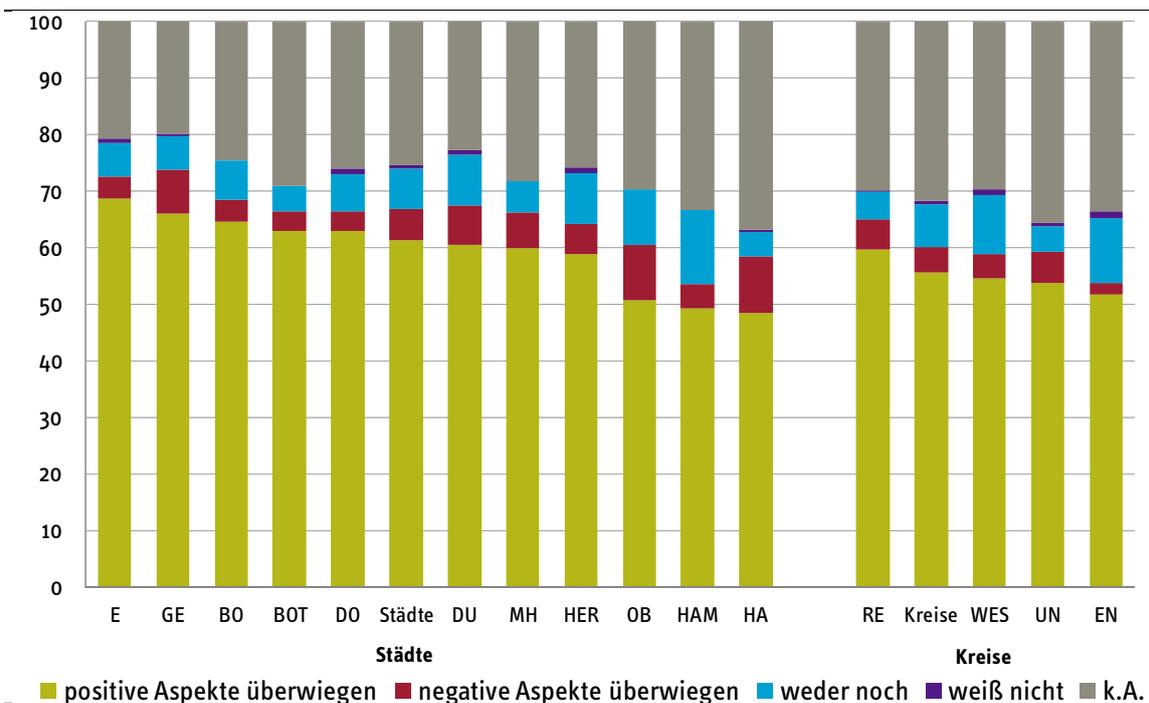
Weiterhin wird in der Befragung deutlich, dass ein Großteil der Befragten mit **ihren Lebensumständen** zufrieden ist. Fast 60% aller Teilnehmer sind der Meinung, dass die positiven Aspekte gegenüber den negativen überwiegen (Frage 11c). Bei Personen mit hohem Einkommen und hohem Bildungsgrad (Abitur) überwiegen die positiven Eigenschaften des Ruhrgebiets tendenziell überdurchschnittlich stark (Schaubilder A6 und A7 im Anhang). In allen Teilregionen des Ruhrgebiets entfällt unter den nicht positiven Beurteilungen nur ein relativ kleiner Anteil auf die Antwort „eher negative Aspekte überwiegen“ (insgesamt 6%). Zwischen den Teilregionen bestehen relativ geringe Unterschiede. In den Nachbarregionen außerhalb des RVR-Gebiets bewertet etwa die Hälfte der befragten Personen das Ruhrgebiet als überwiegend positiv. Allerdings haben auch fast 30% der Befragten keine qualitative Bewertung abgeben.

Auf Kreisebene ist festzustellen, dass in einigen kreisfreien Städten im zentralen Ruhrgebiet (vor allem in Essen und Gelsenkirchen) die insgesamt **positive Bewertung des Ruhrgebiets** besonders stark ist, in einigen Städten des RVR-Randbereichs (Hagen, Hamm) dagegen weniger als die Hälfte der Befragten überwiegend positive Merkmale finden (Schaubild 3.3). Dieses Ergebnis ist insofern zu erwarten, da Personen mit einer ausgesprochen negativen Einstellung zum Ruhrgebiet eher gewillt sind aus dem Kern und den großen Zentren wegzuziehen als Personen mit positiver Einstellung. Wie bereits erläutert, ist aber der Anteil der negativen Bewertungen auch im Randgebiet eher gering. Der niedrigere Anteil positiver Bewertungen führt hauptsächlich zu einer Erhöhung der neutralen Beurteilungen.

Schaubild 3.3

Wahrnehmung des Ruhrgebiets, nach Kreisen

Frage: Überwiegen eher die positiven oder eher die negativen Aspekte des Ruhrgebiets?
in %



Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010

Für über 30% der Befragten hat die **Mentalität** der im Ruhrgebiet lebenden Menschen die größte positive Bedeutung. Das vorhandene Kulturangebot (26,1%), vielfältige Freizeit- und Sportmöglichkeiten (22,1%) sowie die Kombination aus Stadt und Natur (18,3%) sind in dieser Reihenfolge die weiteren am häufigsten genannten Gründe für eine hohe Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet. Mit geringerer Häufigkeit werden von den Befragten bestimmte Aspekte des Wohnumfelds genannt, positive Aspekte der Arbeitswelt spielen im Durchschnitt bei weniger als 5% der Personen eine Rolle. Den höchsten Einzelwert aus diesem Bereich erzielt der Aspekt „vielfältige Arbeitsmöglichkeiten“ mit 5,8% (vgl. Tabelle 3.2).

Die hohe positive Bewertung der Mentalität der Menschen im Ruhrgebiet wird vor allem von den Bewohnern der Kernzone genannt, während sie im Umland des Ruhrgebiets offenbar eine geringere Rolle spielt. Auch der Aspekt „gute Infrastruktur“ wird von Bewohnern des Umlands deutlich weniger positiv genannt als innerhalb des Ruhrgebiets. Die Vielfalt der Städte wird vor allem von den Bewohnern der Randzone als positiv bewertet (Schaubild A 8).

Die überwiegend positive Beurteilung des Ruhrgebiets wird auch durch die Antworten auf die Frage nach den negativen Aspekten bestätigt, da die am häufigsten genannte Antwort „Es gibt keine negativen Aspekte“ lautet (von über 25%) (Schaubild A 98). Von jeweils 12-16% der Befragten wurden zudem folgende negative Aspekte genannt: schlechte Infrastruktur, Verstädterung, Arbeitslosigkeit¹⁸ und Umweltverschmutzung (vgl. Tabelle 3.3). Dabei handelt es sich einerseits um typische Probleme großstädtischer Ballungsräume (dichte Bebauung, Umweltbelastung) als auch um Kennzeichen der Strukturschwäche des Ruhrgebiets (Arbeitslosigkeit und vergleichsweise schlechte Infrastruktur).

Tabelle 3.2

Positive Aspekte des Ruhrgebiets

Anteil der Nennungen an den Gesamtbefragten in % (Mehrfachnennungen möglich)

Mentalität der Menschen	30,9
Kulturangebot (Oper, Konzerte, Schauspielhäuser, Festspiele, Musikveranstaltungen)	26,1
vielfältige Freizeitmöglichkeiten / Sportmöglichkeiten	22,1
Kombination aus Stadt und Natur	18,3
gute Verkehrsinfrastruktur	16,4
Einkaufsmöglichkeiten	12,0
Vielfalt der Städte	10,3
multikulturelles Umfeld	8,4
Verstädterung (Zusammenwachsen der Städte)	7,9
vielfältige Arbeitsmöglichkeiten	5,8
Renaturierung (alte Industrieanlagen werden zu Naturflächen)	5,0
Fußballvereine	4,4
Industriekultur (alte Zechen mit neuer Nutzung, Industriemuseen)	4,1
viel Industrie (größte Industrieregion Deutschlands)	3,8
Strukturwandel	3,6
Ruhr2010	3,4
Kohleförderung	3,1
gutes Bildungsangebot	2,3
Stahlindustrie	1,0

Eigene Berechnung auf Basis der Befragung.

¹⁸ Die relative Häufigkeit der Nennung dieses Aspekts liegt auf einem ähnlichen Niveau wie die für diese Region ausgewiesene Arbeitslosenquote (11,7%) und könnte darauf hindeuten, dass zumindest in diesem Themenbereich die Befragung als Betroffenheitsfaktor angesehen werden kann.

Die häufigste negative Nennung (schlechte **Verkehrsinfrastruktur** mit 15,7%) liegt allerdings nur halb so hoch wie der meistgenannte positive Aspekt (Mentalität der Menschen 30,9%). Dies kann als ein Indiz für die geringere Betroffenheit von Einzelthemen gewertet werden. Es zeigt sich allgemein, dass eine Fokussierung der Antworten, wie sie bei den positiven Aspekten zu beobachten ist, in diesem Bereich nicht vorliegt. Unter Berücksichtigung der drei Zonen zeigt sich, dass der Aspekt „Überfremdung“ nur im Kern des RVR-Gebiets von mehr als 10% der Befragten als Problem gesehen wird und dort auch der Aspekt der Arbeitslosigkeit häufiger genannt wurde. Im Umland sowie am Rand des RVR-Gebiets wurde dem Problem der Umweltverschmutzung mehr Bedeutung beigemessen als im Kerngebiet (Schaubild A 8).

Obwohl nach Meinung der Befragten insgesamt positive Merkmale überwiegen, spiegeln sich im Meinungsbild aktuelle **Probleme des Strukturwandels**, der z.T. als nicht optimal empfundenen Infrastrukturausstattung und der mangelnden Integration von Migranten (die vor allem in den Großstädten des Kernraums erkennbar werden) wider (Schaubild A9).

Tabelle 3.3

Negative Aspekte des Ruhrgebiets

Anteil der Nennungen an den Gesamtbefragten in %

schlechte Verkehrsinfrastruktur	15,7
Verstädterung (alles wird zubetoniert) / Ballungszentrum	14,0
Arbeitslosigkeit	12,6
Umweltverschmutzung	12,1
Überfremdung	8,9
heruntergekommene Stadtteile	7,0
Perspektivlosigkeit	5,1
Mentalität der Menschen	4,9
Industriebrachen	3,4
Strukturwandel	2,8
schlechtes Freizeit- und Kulturangebot	2,6
wenig Natur	2,2
Kohleförderung	2,0
wenig überregionale Planung	1,8
schlechtes Bildungsangebot	1,7
Stahlindustrie (ab 17.08.2010 ergänzt)	1,5
Unglück bei der Loveparade	1,4
harte Arbeit	1,2
Anonymität	1,0
Überalterung	0,4
Ruhr2010	0,2

Eigene Berechnung auf Basis der Befragung (Mehrfachnennungen möglich).

3.2.2 Typisierung der befragten Personen nach Merkmalen der lokalen Identifikation

Um Identifikationsmuster bei den befragten Personen abzuleiten, werden im Folgenden **Clusteranalysen**¹⁹ durchgeführt, bei der Schwerpunkte durch eine Nennung von jeweils fünf positiven und negativen Bewertungen des Ruhrgebiets gebildet werden, die dann zusammen analysiert und interpretiert werden. Dabei wird jeweils auch geprüft, welche weiteren Erkenntnisse sich aus einer **räumlichen** Analyse der Antwortmuster gewinnen lassen.

Analyse der Antwortmuster bei überwiegend positiver Bewertung des Ruhrgebiets

Bei der Auswahl von positiven Aspekten lassen sich fünf verschiedene **Antwortmuster** identifizieren (Schaubild 3.4):(i) Mentalität (19,3%): Alle Befragten, die sich in dieser Gruppe befinden, halten die Mentalität der hier wohnenden Personen für den herausragenden positiven Aspekt. Das Kulturangebot (25%) ist für viele dieser Personen ebenfalls wichtig, während Freizeitmöglichkeiten (16%) und eine gute Infrastruktur (13%) im Vergleich zur Mentalität von geringerer Wichtigkeit sind.

(ii) Kombination aus Stadt und Natur (14,3%): Diese Gruppe der Befragten hebt sich besonders dadurch hervor, dass sie die Kombination aus Stadt und Natur (100%) für besonders positiv hält. Sie misst insbesondere den Freizeitmöglichkeiten (34%), dem kulturellen Angebot (35%) sowie der Verkehrsinfrastruktur (25%) besondere Bedeutung zu. Im Gegensatz zu den anderen spezifizierten Gruppen werden hier auch die Einkaufsmöglichkeiten (17%) positiv bewertet.

(iii) Polyzentrischer Charakter (14,9%): Dieser Personenkreis schätzt die Vielfalt der Städte (58%), die Verstädterung (53%) sowie die gute Verkehrsinfrastruktur (30%), während dem multikulturellen Umfeld kaum ein positiver Aspekt (6%) abgewonnen werden kann. Sport und Kultur haben ähnlich wie bei den Befragten in der ersten Gruppe eine hohe Bedeutung, das Interesse an der Kultur fällt jedoch im Vergleich um ca. 10%-Punkte geringer aus.

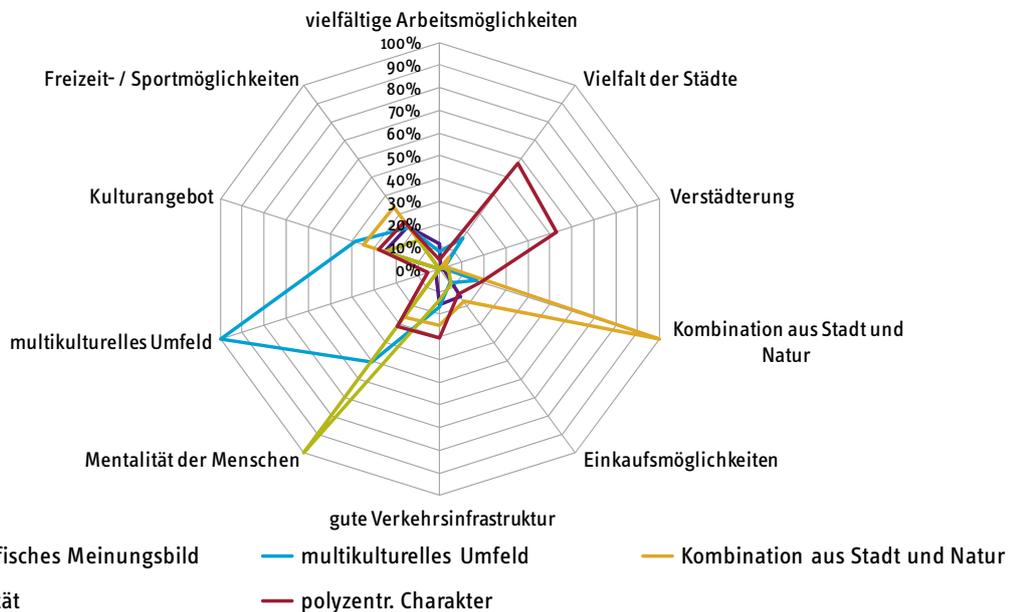
(iv) Multikulturelles Umfeld (8,1% aller Befragten): Die Befragten dieser Gruppe halten das multikulturelle Umfeld für einen herausragenden Aspekt. Weiterhin hält die Hälfte dieser Befragten die Mentalität der hier wohnenden Menschen für positiv erwähnenswert. Außerdem wird dem Kultur- (39%) und Freizeitangebot (23%) eine besondere Bedeutung beigemessen.

(v) Unspezifisches Meinungsbild (43,5%): Personen dieser Gruppe nennen keinen herausragenden Grund für eine positive Bewertung, dafür aber mehrere Aspekte, die eine vergleichsweise hohe Bedeutung haben. Dabei stehen zwar die Freizeitmöglichkeiten (23%) und das kulturelle Angebot (25%) im Vordergrund, aber auch die Einkaufsmöglichkeiten (15%), eine gute Infrastruktur (16%) sowie die vielfältigen Arbeitsmöglichkeiten (11%) werden häufig genannt.

¹⁹ Genutzt wurde das Wardslinke-Verfahren, um mögliche Anomalien wie Kettenbildung oder Bildung kleiner Gruppen zu vermeiden.

Schaubild 3.4

RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet – Antwortmuster zu positiven Aspekten
2010



Eigene Berechnung auf Basis der Befragung.

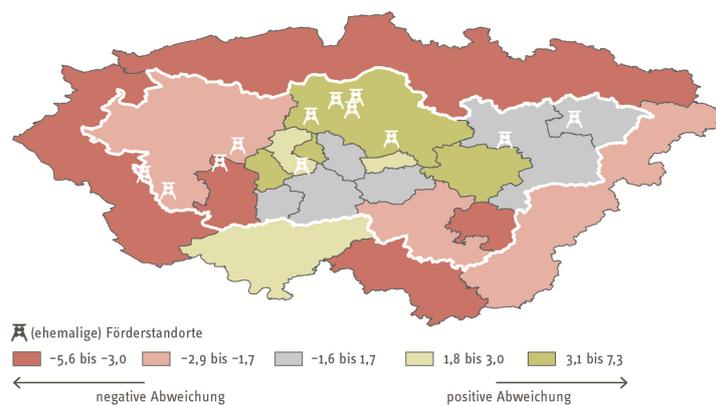
Räumliche Analyse der positiven Bewertung des Ruhrgebiets

In den folgenden Darstellungen werden die Abweichungen der einzelnen Gebietseinheiten (Kreise, Städte, periphere Zonen) vom Mittelwert des gesamten Befragungsraumes untersucht. Häufiger auftretende Nennungen werden dabei als positive Abweichungen grün dargestellt, geringere Nennungen stellen negative Abweichungen in roten Farbtönen dar.

Karte 3.2

Mentalität

Abweichungen in %-Punkten zum räumlichen Mittelwert (18,9%)



Personen, die die **Mentalität** der im Ruhrgebiet lebenden Menschen besonders schätzen, wohnen insbesondere im nördlichen Teil des Mittleren Ruhrgebiets. Während im Durchschnitt der Räume bei fast 19% aller Befragten Antworten zur Mentalität der Bewohner als positive Aspekte einen besonderen Stellenwert haben, ist die Bedeutung in Dortmund um 4,4%-Punkte, in Recklinghausen um 5,9%-Punkte und in Oberhausen um 7,4%-Punkte höher. Mit der Ausnahme des Düsseldorfer Raumes weisen die Regionen, die an das Ruhrgebiet angrenzen, negative Abweichungen vom Mittelwert auf. Innerhalb des Ruhrgebiets weisen nur die Städte Hagen (-5,6%-Punkte) und Duisburg (-4,9%-Punkte) ähnlich stark abweichende Werte auf.

Eigene Darstellung.

(ii) negatives Agglomerationsbild (14,4%): Die Befragten, die dieser Gruppe zugeordnet werden, sehen in der „schlechten Verkehrsinfrastruktur“ (64%) und der „Verstädterung (alles wird zubetoniert)“ (59%) die wesentlichen negativen Aspekte der Region. Weitere Aspekte haben für diese Gruppe nur eine untergeordnete Bedeutung.

(iii) Umweltverschmutzung (7,6%): Diese Gruppe hebt sich von den anderen ab, da alle Befragten den Aspekt „Umweltverschmutzung“ (100%) nennen. Ein Großteil dieser Gruppe nennt als weitere negative Aspekte „Verstädterung (alles wird zubetoniert)“ (29%) und „schlechte Verkehrsinfrastruktur“ (16%).

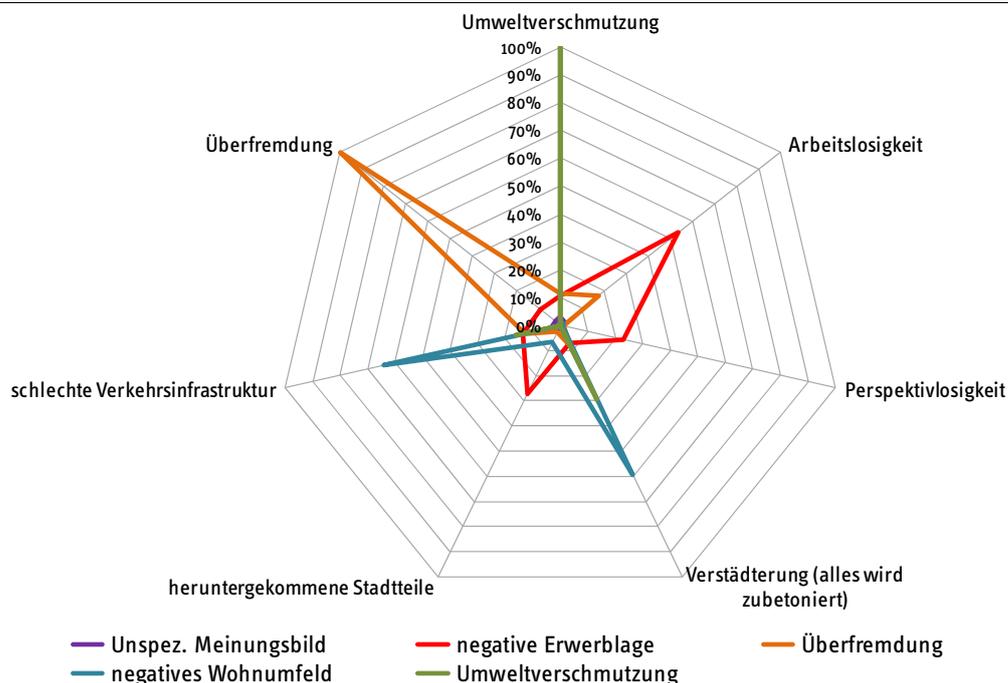
(iv) Überfremdung (6%): Der als negativ genannte Aspekt der „Überfremdung“ (100%) ist das herausragende Kennzeichen dieser Gruppe. Die deutlich geringer genannten Aspekte „Arbeitslosigkeit“ (17%), „schlechte Verkehrsinfrastruktur“ (13%) oder „Umweltverschmutzung“ (12%) weisen auf Problemfelder hin, die diese Gruppe zusätzlich tangieren.

(v) Unspezifisches Meinungsbild (52,6%): Für die Bildung dieser Kategorie ist primär ausschlaggebend, dass sie keine typischen Antwortprofile, wie sie in den vorher betrachteten Gruppen beobachtet werden können, vorweist. Keine der betrachteten Aspekte weist eine Häufigkeit von über 5% auf.

Schaubild 3.5

RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet – Antwortmuster zu negativen Aspekten

2010



Eigene Berechnung auf Basis der Befragung.

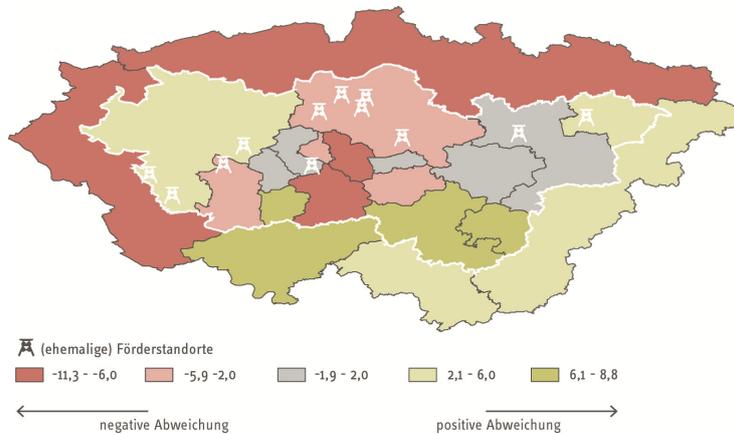
Räumliche Analyse der negativen Bewertung des Ruhrgebiets

Im Folgenden werden wiederum die Abweichungen der Kreise und kreisfreien Städte des Ruhrgebiets sowie der peripheren Zonen vom Mittelwert des gesamten Befragungsraumes untersucht.

Karte 3.11

Unspezifisches Meinungsbild

Abweichungen in %-Punkten zum räumlichen Mittelwert (54,2%)



In den Räumen des Untersuchungsgebietes kann den Antworten von 54,2% der Befragten kein spezifisches Antwortprofil zugewiesen werden. In den Städten Mülheim und Hagen sowie im Ennepe-Ruhr-Kreis und im Düsseldorfer Raum ist die Anzahl der Personen mit einem **unspezifischen Meinungsbild** besonders hoch. Außerhalb des Ruhrgebiets weisen die nördlichen und westlichen im Gegensatz zu den südlichen und östlichen Regionen besonders geringe Anteile an Befragten mit einem unspezifischen Meinungsbild auf.

Eigene Darstellung.

Analyse von kombinierten positiven und negativen Antwortmustern

Um weitere Erkenntnisse für eine Bewertung von Teilräumen im Untersuchungsgebiet zu gewinnen, wird nachfolgend eine **Kombination** der in diesem Abschnitt beschriebenen **Antwortmuster** mit dem zuvor ausgewerteten Ausmaß an Ruhrgebiets-Verbundenheit vorgenommen. Tabelle 3.4 zeigt die Häufigkeit der Kombinationen aus den jeweiligen positiven und negativen Antwortgruppen. Dabei wird die Anzahl der Personen jeweils in Relation zu der Summe aller teilnehmenden Personen gesetzt.

Tabelle 3.4

Relatives Vorkommen der Antwortmuster

Anteil in % an der Gesamtzahl der Teilnehmer

Positive Aspekte	Negative Aspekte					Zeilensumme
	negative Erwerbslage	Überfremdung	negatives Agglomerationsbild	Umweltverschmutzung	unspezifisches Meinungsbild	
Multikulturelles Umfeld	1,8	0,3	1,4	0,8	3,4	7,6
Polyzentrische Charakter	3,0	1,2	2,2	1,2	6,1	13,6
Mentalität	3,4	1,3	2,5	1,6	10,1	18,9
Komb. Stadt und Natur	2,5	0,9	2,4	1,1	6,3	13,2
Unspezif. Meinungsbild	7,5	1,8	5,5	3,4	28,4	46,7
Spaltensumme	18,1	5,5	14,0	8,1	54,2	100,0

Eigene Berechnungen. Lesebeispiel: 25,9% der Befragten mit einem differenzierten positiven Meinungsbild äußern bei den negativen Aspekten ein unspezifisches Meinungsbild (Summe der eingerahmten Anteile).

28,4% der befragten Personen weisen sowohl bei den positiven als auch bei den negativen Aspekten ein unspezifisches Antwortmuster auf. 25,9% der Befragten weisen ein differenziertes, positives Merkmal (multikulturelles Umfeld, polyzentrischer Charakter etc.) auf, zeigen aber gleichzeitig bei den negativen Aspekten ein undifferenziertes Meinungsbild. Etwa die gleiche Anzahl an Personen hat sowohl positiv als auch negativ ein differenziertes Antwortmuster. Lediglich 18% der Befragten haben ein unspezifisches, positives Meinungsbild, während sie hinsichtlich der negativen Aspekte jedoch einer spezifischen Gruppe zugeordnet werden können.

Personen mit **einer positiven Grundeinstellung zum Ruhrgebiet** konnten genauer als der Durchschnitt der Befragten angeben, wodurch ihre positive Bewertung begründet ist. In Tabelle 3.5 wird dargestellt, wie sich diese Gruppe bei den oben bereits vorgestellten positiven und negativen Aspekten jeweils vom Durchschnitt aller Befragten unterscheidet.

Tabelle 3.5

Antwortmuster der Personen, die mehr positive als negative Aspekte mit dem Ruhrgebiet verbinden

Abweichungen gemessen in %-Punkten zu jeweiliger Gruppe der Gesamtbefragung (Frage 11c)

Positive Aspekte	Negative Aspekte					Zeilen- summe
	negative Erwerbslage	Über- fremdung	negatives Agglomera- tionsbild	Umwelt- verschmut- zung	unspezifisches Meinungs- bild	
Multikulturelles Umfeld	+1,1	+0,2	+1,0	+0,5	-0,6	+2,2
Polyzent. Charakter	+1,4	+0,5	+1,2	+0,8	-1,9	+1,9
Mentalität	+1,8	+0,7	+1,1	+0,8	-3,1	+1,3
Komb. Stadt und Natur	+1,0	+0,4	+1,5	+0,8	-1,4	+2,2
Unspezif. Meinungsbild	+1,8	+0,1	+1,9	+0,6	-12,1	-7,7
Spaltensumme	+7,1	+1,9	+6,7	+3,3	-19,1	0,0

Eigene Berechnungen. Lesebeispiel: Als charakteristisch für die Befragten, die sich überwiegend positiv zum Ruhrgebiet äußern, zeigt sich, dass sie sowohl ihre positiven als auch ihre negativen Bewertungen sehr konkret formulieren können. Deshalb ist im Vergleich zum Durchschnitt aller Befragten auch die Kombination aus einem positiven und negativen unspezifischen Meinungsbild mit einem Anteil von -12,1% niedriger als beim Durchschnitt aller Befragten (eingerahmtes Feld).

Die Summe der jeweiligen Zeilenwerte verdeutlicht, dass in der Gruppe der Befragten mit einer positiven Grundeinstellung zum Ruhrgebiet gegenüber der Gesamtheit der Anteil der Personen mit einem unspezifischen positiven Meinungsbild um 7,7%-Punkte niedriger ist. Der Anteil der Befragten mit positiver Grundeinstellung gibt die vier genannten positiven Aspekte dafür relativ häufiger konkret an. Diese Gruppe von Befragten benennt aber auch das, was sie am Ruhrgebiet stört, konkreter als der Durchschnitt aller Befragten: Die negative Erwerbslage benennen Sie mit einem Anteil von +7,1%-Punkten häufiger, das negative Agglomerationsbild mit einem höheren Anteil von +6,7%-Punkten.

Wie stark sich die Befragten, die ein **eher negativ geprägtes Ruhrgebetsbild** haben, sich vom Durchschnitt aller Befragten unterscheiden, zeigt Tabelle 3.6: Der Anteil der Personen mit einem unspezifischen Meinungsbild ist mit -18%-Punkte deutlich niedriger als in der Grundgesamtheit. In dieser Gruppe der Befragten werden die negativen Aspekte also konkreter benannt als vom Durchschnitt aller Befragten. Die negative Erwerbslage wird mit +9,6%-Punkten deutlich häufiger konkret als negativer Aspekt des Ruhrgebiets genannt, die Umweltverschmutzung mit +4,6%-Punkten häufiger und die Überfremdung immerhin noch mit +3%-Punkten häufiger als vom Durchschnitt aller Befragten.

Tabelle 3.6

Antwortmuster der Personen, die mehr negative als positive Aspekte mit dem Ruhrgebiet verbinden

Abweichungen gemessen in %-Punkten zu jeweiligen Gruppe der Gesamtbefragung (Frage 11c)

Positive Aspekte	Negative Aspekte					Zeilen-summe
	negative Erwerbslage	Überfremdung	negatives Agglomerationsbild	Umweltverschmutzung	unspezifisches Meinungsbild	
Multikulturelles Umfeld	-0,5	-0,3	-0,8	-0,8	-1,6	-3,9
Polyzentrische Charakter	+1,2	-0,4	-0,2	-1,2	-2,7	-3,4
Mentalität	+1,1	-1,0	+1,9	+2,8	-3,1	+1,8
Komb. Stadt und Natur	+0,0	+0,1	-1,7	-0,6	-2,2	-4,4
Unspez. Meinungsbild	+7,7	+4,6	+1,6	+4,2	-8,4	+9,8
Spaltensumme	+9,6	+3,0	+0,8	+4,6	-18,0	0,0

Eigene Berechnungen. Lesebeispiel: Von dieser Gruppe von Befragten mit einer negativen Grundeinstellung zum Ruhrgebiet wird der positive Aspekt „multikulturelles Umfeld“ mit einem Anteil von -3,9%-Punkten deutlich seltener genannt als vom Durchschnitt aller Befragten (siehe schraffiertes Feld).

Anders als bei der oben analysierten Gruppe mit einer positiven Grundeinstellung zum Ruhrgebiet, die auch die sie störenden Aspekte konkreter als die Allgemeinheit benennen konnte, ist von der hier betrachteten Gruppe der Befragten mit einer negativen Grundeinstellung das positive Bild vom Ruhrgebiet weniger differenziert benannt worden. Die Antwort „unspezifisches Meinungsbild“ wurde als positiver Aspekt mit einem Anteil von +9,3%-Punkten häufiger von diesen Befragten genannt. Die positive Bewertung des multikulturellen Umfelds, den polyzentrischen Charakter und die Kombination aus Stadt und Natur werden von dieser Gruppe der Befragten demnach auch deutlich seltener konkret benannt als vom Durchschnitt aller Befragten.

Für die Personen, die sich **indifferent zum Ruhrgebiet** äußern (Tabelle 3.7), verschieben sich bei den negativen Aspekten gegenüber dem Durchschnitt der Befragten die Akzente von einem unspezifischen Meinungsbild (-4,8%-Punkte) und von Umweltverschmutzung (-1,3%-Punkte) hin zur negativen Erwerbslage (+3,9%-Punkte) und zur Überfremdung (+2,1%-Punkte). In den positiven Aspekten haben das multikulturelle Umfeld (-3,3%-Punkte) und die Mentalität (-6,6%-Punkte) im Vergleich zur Gesamtbefragung einen deutlich geringeren Stellenwert.

Die bisherige Auswertung der Befragung hat gezeigt, dass sich auch bei einer einheitlichen überwiegend positiven Bewertung des Ruhrgebiets regional deutliche Unterschiede ergeben können. Je nach Wohnort lassen sich sowohl aus den positiven als auch aus den negativen Antwortmustern unterschiedliche Dringlichkeiten für die Umsetzung von (strukturpolitischen) Maßnahmen ableiten. Interessant ist, dass die Befragten mit einem überwiegend positiven Bild vom Ruhrgebiet nicht nur sehr differenziert ihre Bewertung begründen können, sondern ebenso differenziert die Aspekte benennen können, die sie negativ bewerten. Hingegen äußern sich diejenigen, die ein eher negatives Bild vom Ruhrgebiet haben, deutlich weniger konkret, wenn es um positive Aspekte geht. Obwohl solche Aspekte auch von dieser „kritischen“ Gruppe wahrgenommen werden, wurden hierzu von diesen Befragten deutlich seltener konkrete Angaben gemacht.

Tabelle 3.7**Antwortmuster der Personen, bei denen weder die positiven noch die negativen Aspekte, die sie mit dem Ruhrgebiet verbinden, überwiegen**

Abweichungen gemessen in %-Punkten zu jeweiligen Gruppe der Gesamtbefragung (Frage 11c)

Positive Aspekte	Negative Aspekte					Zeilen- summe
	negative Erwerbslage	Überfrem- dung	negatives Agg- lomerations- bild	Umweltver- schmutzung	Unspezifisches Meinungs- bild	
Multikulturelles Umfeld	-0,8	+0,0	-1,1	+0,2	-1,6	-3,3
Polyz. Charakter	+0,9	+1,1	-0,1	-0,2	-0,4	+1,3
Mentalität	-0,9	+0,4	+0,0	-1,2	-4,9	-6,5
Komb. Stadt und Natur	+2,2	+0,6	-0,1	-0,7	-3,9	-1,8
Unspez. Meinungsbild	+2,5	+0,0	+1,3	+0,6	+6,0	+10,4
Spaltensumme	+3,9	+2,1	+0,0	-1,3	-4,8	0,0

Eigene Berechnungen. Lesebeispiel: Bei dieser Gruppe der Befragten, die das Ruhrgebiet weder überwiegend positiv noch überwiegend negativ bewerten, ist die Kombination aus positivem und negativem unspezifischem Meinungsbild deutlich häufiger vertreten als beim Durchschnitt der Befragten (+6%-Punkte, siehe eingerahmtes Feld).

Grundsätzlich deuten die durchaus differenzierten Antwortmuster aber darauf hin, dass bei den Befragten ein großes Interesse an einer hohen Qualität ihres Wohn- und Arbeitsumfeldes – und allgemein an der Prosperität der Region, in der sie leben – besteht. Daraus ergeben sich interessante Anknüpfungspunkte für eine Beteiligung der Bürger an (Reform-)Maßnahmen, die die Lebensbedingungen vor Ort verbessern.

3.2.3 Ökonometrisches Modell zur Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet

Nach der ausführlichen Auswertung der Antworten zur Verbundenheit der Bürger mit dem Ruhrgebiet wird in diesem Abschnitt der Einfluss verschiedener Charakteristika auf die Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet in einem Regressionsmodell untersucht (Tabelle 3.8). In der Regressionsanalyse werden die Effekte verschiedener Kontrollvariablen (Regressoren) auf die Zielvariable (Verbundenheit) geschätzt. Hierbei wird das Ziel verfolgt, den isolierten Effekt einzelner Regressoren herauszufiltern, sodass diese nicht mehr durch die Effekte anderer Kontrollvariablen überlagert werden. Dies konnte in den bisherigen Untersuchungen nicht ausgeschlossen werden. Die Erkenntnisse aus dem Regressionsmodell werden ebenfalls im nachfolgenden Kapitel genutzt, um Kooperationen im Ruhrgebiet zu bewerten und Handlungsempfehlungen bezüglich neuer Kooperationen geben zu können.

Als Regressoren werden sämtliche im Fragebogen enthaltene soziodemographische Charakteristika berücksichtigt (Geschlecht, Alter, Nationalität, Herkunft, Geburtsort, Haushaltszusammensetzung, Wohnort) sowie der Bildungsgrad, das Einkommen, die Erwerbstätigkeit und die Angabe, ob die Person oder ein Haushaltsmitglied im Bergbau arbeitet. Zusätzlich werden geographische Variablen eingeführt, d.h. der Wohnort differenziert nach den oben bereits erläuterten Teilräumen (Ruhrgebietskern, Ruhrgebiets-Rand und Umland). Die Schätzung wurde auf Basis eines Wahrscheinlichkeitsmodells (Probit-Modell) durchgeführt.

Tabelle 3.8
Regressionsanalysen zur Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet

Name	Marg Eff.	Std.Fehler
Männlich	-0,028	0,026
Referenzkategorie: weiblich		
Alter · 10 ⁻²	-0,0002	0,029
Deutsche Staatsbürgerschaft	0,067	0,056
Referenzkategorie: Keine deutsche Staatsbürgerschaft		
Geboren in NRW	0,071 **	0,029
Referenzkategorie: Geboren außerhalb NRW		
Gemeinsamer Haushalt mit Partner	-0,025	0,031
Referenzkategorie: Kein gemeinsamer Haushalt mit einem Partner		
Fachhochschulreife, Ausbildung, Meister	0,019	0,051
Abitur	0,045	0,059
Universitätsabschluss	-0,002	0,058
Referenzkategorie: Kein Abschluss bis Mittlere Reife		
Einkommen in 10000 €	0,004	0,008
Anzahl Personen im Haushalt	0,005	0,015
Anzahl Kinder im Alter 14-17	-0,029	0,038
Anzahl Kinder im Alter 11-13	0,042	0,038
Anzahl Kinder im Alter 6-10	-0,050 *	0,038
Anzahl Kinder im Alter < 6	-0,015	0,030
Selber /Haushaltsmitglied im Steinkohlebergbau tätig	-0,006	0,059
Referenzkategorie: Keiner im Haushalt ist im Steinkohlebergbau tätig		
Berufstätig	0,015	0,031
Referenzkategorie: Nicht berufstätig		
Kreise		
Kreis Recklinghausen	0,146 **	0,064
Kreis Wesel	-0,038	0,071
Ennepe-Ruhr Kreis	0,088	0,074
Kreisfreie Städte		
Essen	0,118 *	0,067
Bochum	0,190 ***	0,070
Bottrop	0,182 *	0,097
Dortmund	0,050	0,064
Duisburg	0,041	0,065
Gelsenkirchen	0,170 **	0,074
Hagen	-0,100	0,082
Hamm	-0,115	0,085
Herne	0,195 **	0,079
Mülheim	0,092	0,084
Oberhausen	0,138 *	0,080
Umland	-0,293 ***	0,057
Referenzkategorie: Kreis Unna		
Anzahl genutzter Beobachtungen (N)	2034	
Erklärungsgehalt (PseudoR ²)	0,130	

Eigene Berechnungen auf Basis des RWI-Fragebogens „Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet“. Binäre Variable = 1 wenn Verbundenheit >7. Die marginalen Effekte der Kreis-Variablen stehen in Referenz zum Kreis Unna.

Dieses Modell ist angelegt für Datensätze, deren zu erklärende Variable (hier die Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet) binär (0-1/ ja-nein) verteilt ist. In diesem Modell wird nur unterschieden zwischen hoher Verbundenheit (Verbundenheit größer als 7 auf einer Skala von 0 bis 10) und keiner hohen Verbundenheit. Die einzelnen marginalen Effekte geben an, um wie viele Prozentpunk-

te sich die Wahrscheinlichkeit für „hohe Verbundenheit“ ändert, wenn sich der zugehörige Regressor um eine Einheit erhöht.²⁰

In diesem Modell haben nur wenige Regressoren einen signifikanten Einfluss auf die Verbundenheit (Tabelle 3.8), alle soziodemographischen Variablen – mit Ausnahme der Kinder zwischen 6 und 10 Jahren – sind insignifikant. So unterscheiden sich Personen mit deutscher Staatsbürgerschaft in ihrer Verbundenheit nicht signifikant von Personen die nicht die deutsche Staatsbürgerschaft besitzen. Auch das Alter und das Einkommen – zwei Faktoren, denen häufig ein Einfluss auf die Verbundenheit zugesprochen wird – bleiben in dieser Analyse insignifikant. Die Tatsache, in NRW geboren zu sein, erhöht hingegen die Wahrscheinlichkeit für eine hohe Verbundenheit signifikant um 7,4 Prozentpunkte.

Die geographischen Variablen zu den einzelnen Städten und Kreisen weisen zum Teil signifikante Einflüsse auf. Den Referenzwert in dieser Analyse bildet der Kreis Unna, die durchschnittliche Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet liegt hier am nächsten am Gesamtmittelwert der Befragung. Die Tatsache im Kreis Recklinghausen zu leben, erhöht die Wahrscheinlichkeit der hohen Verbundenheit um 14,6 Prozentpunkte im Vergleich zum Kreis Unna. Die anderen Kreise unterscheiden sich nicht signifikant vom Kreis Unna. In den Städten Essen, Bochum, Bottrop, Gelsenkirchen, Herne und Oberhausen ist die Wahrscheinlichkeit für eine hohe Verbundenheit signifikant höher als im Kreis Unna. Die Erhöhung liegt zwischen 13,8 und 19,5 Prozentpunkten.

Die Stadt Dortmund ist die einzige Stadt im Kern, in der die Verbundenheit nicht signifikant höher ist als im Referenzkreis. Ansonsten zeigt sich, dass alle Bewohner der Städte im Kern sowie die der Stadt Essen signifikant positiv abweichen. Die Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet erscheint vor allem in Verbindung mit der geographischen Lage zu stehen. Wie zu erwarten ist, zeigt sich im Umland eine signifikant niedrigere Verbundenheit, die Wahrscheinlichkeit sinkt hier um 29,3 Prozentpunkte im Vergleich zum Kreis Unna.

Kasten 3.1: Die wichtigsten Erkenntnisse für die regionale Analyse – Verbundenheit

Die Einwohner des Ruhrgebietes bewerten die „Region Ruhrgebiet“ überwiegend positiv. Es gibt jedoch regional starke Unterschiede bei der Einschätzung einzelner Aspekte, die das Bild des Ruhrgebiets prägen. Dabei zeigen sich in den Städten und Kreisen auch erhebliche Unterschiede in der Häufigkeit, mit der einzelne Aspekte genannt werden. Dies gilt sowohl für die positiven Aspekte wie auch – in etwas schwächerer Form – für die negativen. Im Rahmen eines ökonometrischen Modells zeigt sich, dass die Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet vor allem von geographischen und weniger von individuellen sozio-demographischen Faktoren beeinflusst wird. In den Aspekten der Verbundenheit und der identifikationsbildenden Merkmale zeigt sich das Ruhrgebiet als ein heterogener Raum.

²⁰ Die Standardfehler der einzelnen Regressoren gibt Auskunft über die Streuung der einzelnen Effekte. Durch die Relation des Effektes zu seiner Standardfehler kann bestimmt werden, ob ein Effekt signifikant von null verschieden ist, also ein messbarer Zusammenhang zur Verbundenheit besteht. Dazu kann ein Signifikanzniveau von 1%, 5% oder 10% gewählt werden. Je kleiner das Signifikanzniveau dabei ist, desto sicherer ist die Aussage darüber, ob ein Zusammenhang zwischen dem Regressor und der Verbundenheit besteht. Liegt die Irrtumswahrscheinlichkeit höher als 10%, wird der Regressor als insignifikant betrachtet.

3.3 Mobilität im Ruhrgebiet

Neben der Verbundenheit zum Ruhrgebiet ist die Frage der Mobilität der Bürger ein wichtiger Aspekt, wenn es darum geht, herauszufinden, ob das Ruhrgebiet ein homogener Raum ist oder möglicherweise doch eher verschiedene Teilräume eine größere Bedeutung haben als bisher angenommen. Bei der Mobilität wird im Folgenden zwischen Arbeits- und Freizeitpendlern differenziert. Es wird zunächst anhand einer deskriptiven Analyse untersucht, wie die Pendlerströme im Ruhrgebiet und in den peripheren Regionen des Ruhrgebiets verlaufen. Eine deskriptive Analyse der Arbeitspendlerströme wurde bereits in Kapitel 2 auf Basis der Pendlermatrix für das Jahr 2006 des IT.NRW durchgeführt. Im Folgenden wird anhand der Antworten der Bewohner aus den bereits beschriebenen Teilräumen eine ergänzende Analyse sozioökonomischer Charakteristika der Befragten vorgenommen. Nach der deskriptiven Analyse der Pendlerströme wird anhand eines ökonometrischen Modells die Verkehrsmittelwahl der Arbeitspendler näher untersucht, um potenzielle Notwendigkeiten bzw. Mängel der regionalen Infrastruktur identifizieren zu können.

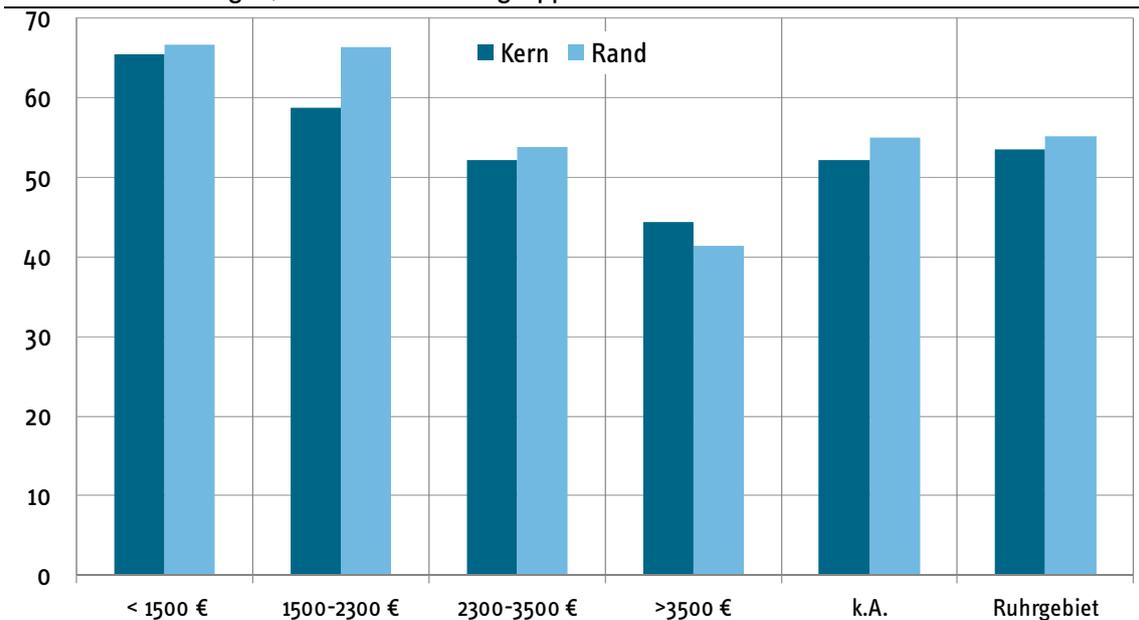
3.3.1 Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsverhalten

Etwa die Hälfte der befragten Personen arbeitet am eigenen Wohnort. Dies gilt sowohl im Kern- als auch im Randbereich des RVR-Gebiets (Schaubild 3.6). Wie auch die Pendlermatrix des IT.NRW zeigt, ist nicht nur zwischen den Kreisen und den kreisfreien Städten des Ruhrgebiets, sondern auch zwischen den kreisfreien Städten im Kernraum des RVR-Gebiets eine intensive Pendlerverflechtung vorzufinden. Innerhalb des Ruhrgebiets nimmt der Anteil der Arbeitspendler, d.h. der Anteil der Berufstätigen, die nicht am Wohnort arbeiten, mit dem Einkommen zu, sowohl unter den Einwohnern des Kern-, als auch des Randbereichs. Personen mit hohen Haushaltseinkommen (im oberen Einkommensquartil) arbeiten sogar überwiegend außerhalb des eigenen Wohnorts.

Schaubild 3.6

Berufstätige Personen, deren Arbeitsstelle sich am Wohnort befindet

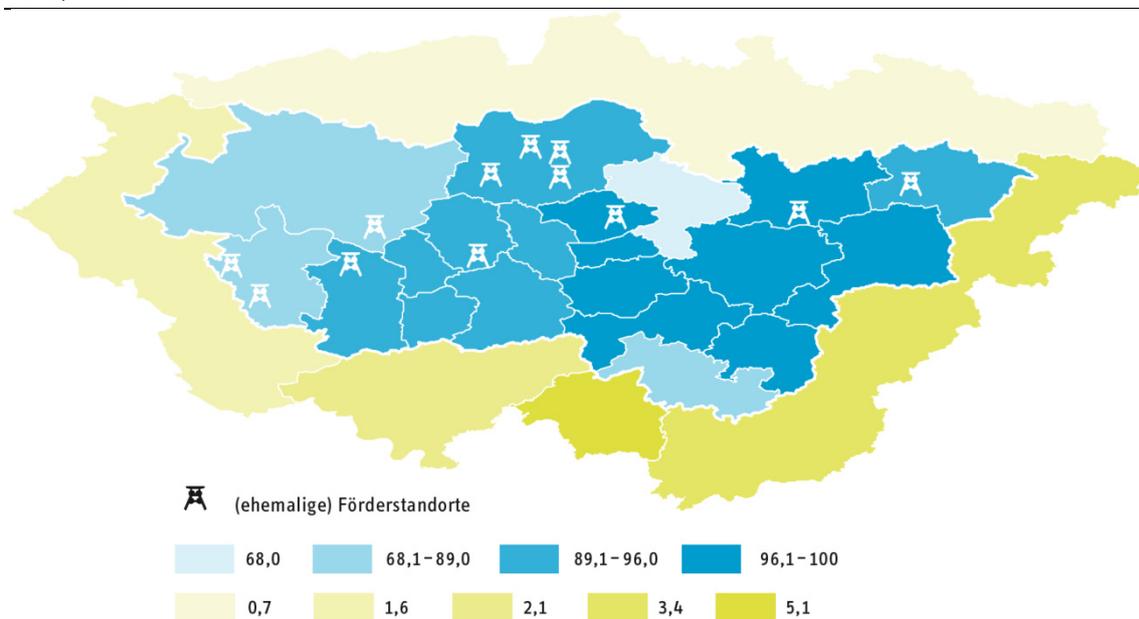
in % der Berufstätigen; nach Einkommensgruppen¹



Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010. - 1Quartile des monatlichen Haushalts-Nettoeinkommens.

Ihre Freizeit verbringt die Mehrheit der Ruhrgebietsbewohner im Ruhrgebiet. Die Unterschiede zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten innerhalb des Ruhrgebiets sind dabei relativ gering. Innerhalb der Kreise Ennepe-Ruhr und Recklinghausen bestehen allerdings Unterschiede (vgl. Karte 3.12).²¹ So verbringt ein deutlich geringerer Anteil der Bewohner des südlichen Ennepe-Ruhr-Kreises (Schwelm, Breckerfeld, Ennepetal, Gevelsberg, Sprockhövel) seine Freizeit im Ruhrgebiet als die Bewohner des nördlichen Ennepe-Ruhr-Kreises (Witten, Hattingen, Herdecke, Wetter), was auf die jeweilige Entfernung zum Kerngebiet zurückzuführen sein dürfte. Im Kreis Recklinghausen verbringen die Bewohner des westlichen Teils offenbar mehr Freizeit im Ruhrgebiet als die des östlichen Teils. Allerdings ist der Unterschied hier nicht so stark wie im Ennepe-Ruhr-Kreis. Im Umland liegt der Anteil der Personen, die ihre Freizeit im Ruhrgebiet verbringen, dagegen deutlich unter 10%. Die Bewohner der Region Wuppertal verbringen mit einem Anteil von 5,1% der Befragten noch die meiste Freizeit im Ruhrgebiet.

Karte 3.12
„Freizeitgestaltung außer Haus“ im Ruhrgebiet
 2010; in %

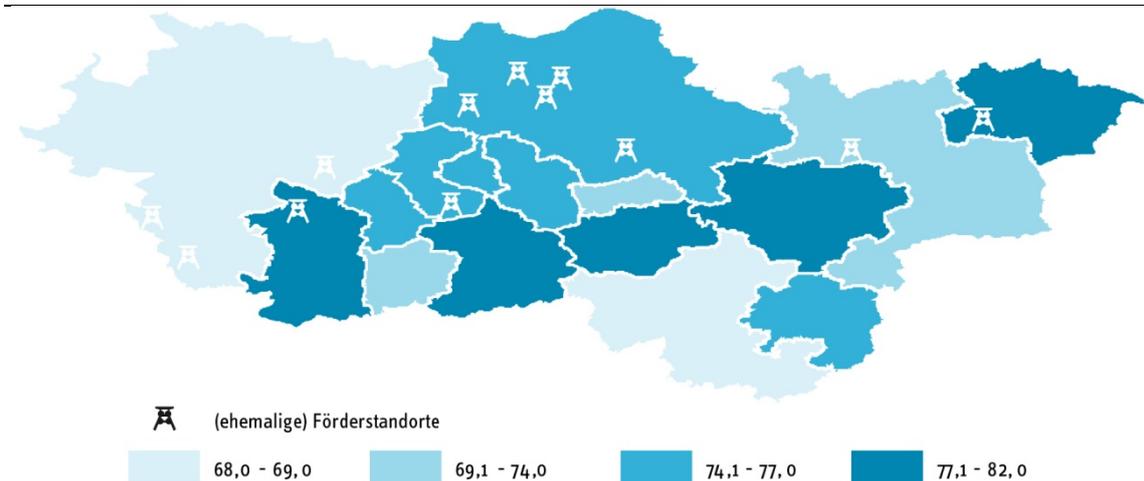


Eigene Berechnungen.

²¹ Bei dieser Analyse wurden die Kreise des Ruhrgebiets disaggregiert, um so eine differenziertere Aussage über das Freizeitverhalten innerhalb der Kreise treffen zu können. Dabei wurden die Kreise so disaggregiert, dass in jedem neu entstandenen Raum mindestens 100 befragte Personen wohnen.

Allerdings pendeln die Ruhrgebietsbewohner in Bezug auf ihre Freizeit eher selten. Die Freizeit wird von der Mehrheit der Bevölkerung (ca. 70%) innerhalb der eigenen Stadt verbracht (Karte 3.13).

Karte 3.13
„Freizeitgestaltung außer Haus“ in der eigenen Stadt
 2010; in %



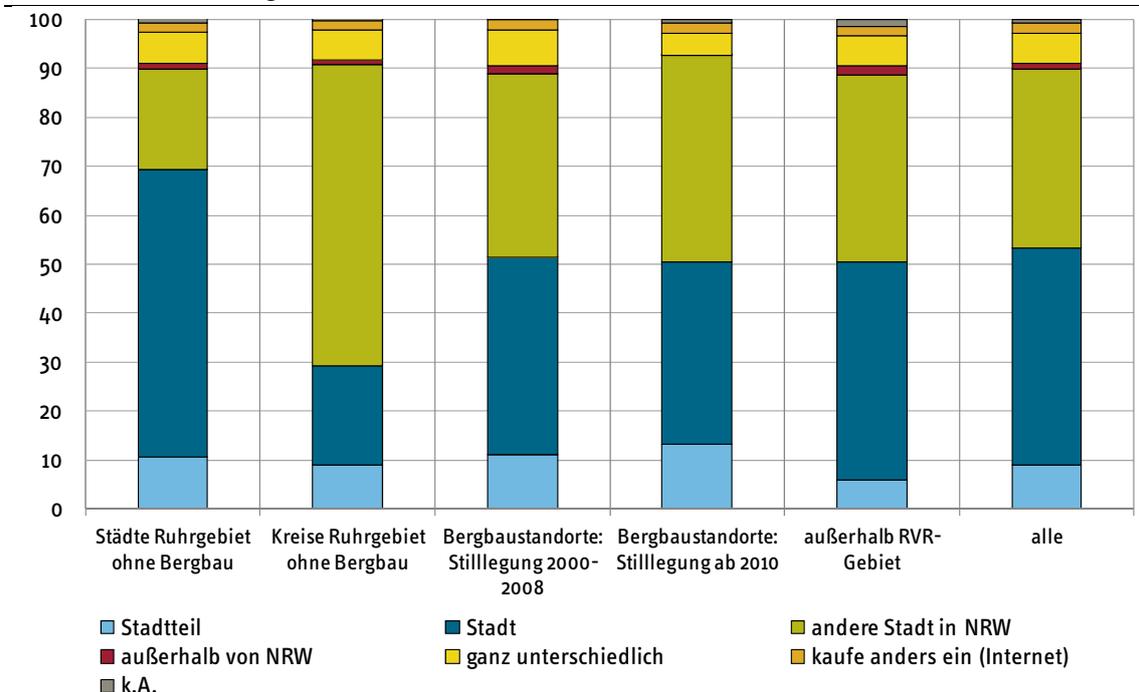
Eigene Berechnungen.

Etwa jeder fünfte Befragte gibt an, Freizeitaktivitäten außer Haus überwiegend im eigenen Stadtteil zu verbringen. Von den Personen im unteren Viertel der Haushaltseinkommen verbringt sogar jeder vierte Befragte nach eigener Aussage die Freizeit überwiegend im eigenen Stadtteil, von denen im oberen Viertel nur jede sechste Person. Zwischen den Kreisen und kreisfreien Städten gibt es sehr geringe Unterschiede. Im Kreis Wesel und im Ennepe-Ruhr-Kreis, in denen zumindest das „Event-Freizeitangebot“ geringer ausfällt, ist der Anteil derjenigen, die ihre Freizeit in ihrer eigenen Stadt oder in ihrem Stadtteil verbringen, am geringsten, wobei der Anteil immer noch deutlich über 50% liegt. In den kreisfreien Städten Dortmund, Bochum, Essen, Duisburg und Hamm verbringen hingegen mindestens 70% ihre Freizeit innerhalb ihrer eigenen Stadt. Insgesamt ist somit bezüglich des Freizeitverhaltens im Kern- und Randbereich des Ruhrgebiets ein stärkerer lokaler Bezug festzustellen als bei der Berufstätigkeit.

Im Einkaufsverhalten ist ebenfalls ein lokaler Bezug bei Gütern des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel, Kosmetika) festzustellen. Diese Güter werden jeweils von knapp der Hälfte der Bevölkerung überwiegend im eigenen Stadtteil bzw. in der eigenen Stadt eingekauft (Schaubild 3.7). In den Kernstädten des Ruhrgebiets und den Städten und Gemeinden mit bereits vollzogenen Bergbaustilllegungen kauft sogar die Mehrheit der Bevölkerung Güter des täglichen Bedarfs überwiegend im Stadtteil ein. Ganz offensichtlich ist in diesen Nachbarschaften ein entsprechendes Angebot vorhanden, in den Kreisen des Ruhrgebiets dagegen nur in geringerem Maße.

Schaubild 3.7 Einkaufsverhalten

„Wo kaufen Sie überwiegend größere Dinge ein, die über den täglichen Bedarf hinausgehen?“
Antworten nach Teilregionen; in %



Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010.

Größere Einkäufe, die über den täglichen Bedarf hinausgehen, werden von etwas mehr als der Hälfte der befragten Personen überwiegend in der eigenen Stadt (davon von 9% im eigenen Stadtteil) erledigt. In den kreisfreien Städten des Ruhrgebiets tätigen mehr als zwei Drittel der Befragten (fast 70%) größere Einkäufe überwiegend in der eigenen Stadt bzw. im eigenen Stadtteil ein. In den Städten und Gemeinden mit Bergbaustandorten tätigt etwa die Hälfte der befragten Personen größere Einkäufe überwiegend am Wohnort, in den Kreisen des Ruhrgebiets nur etwa ein Drittel der Bevölkerung. Ganz offensichtlich orientiert sich die Bevölkerung der Kreise in ihrem Einkaufsverhalten am Angebot der größeren Zentren des Ruhrgebiets. Innerhalb des Kernraums ist jedoch beim Einkaufsverhalten wie auch beim Freizeitverhalten in weit geringerem Maße als beim Arbeitsverhalten ein Pendeln zwischen den Städten zu beobachten.

3.3.2 Modell zur Verkehrsmittelwahl

Der überwiegende Teil der Ruhrgebietsbewohner überschreitet die Grenze des Wohnorts, um zur Arbeit zu kommen. Interessant ist dabei nicht nur, in welche Richtungen sich die Pendlerströme bewegen, sondern auch, wie die Pendler zu ihrem Arbeitsort gelangen. Anhand der Wahl des Verkehrsmittels (PKW, ÖPNV oder Fahrrad/ zu Fuß) können gegebenenfalls Rückschlüsse auf die Infrastruktur und die Vernetzung des Ruhrgebiets gezogen werden. Dementsprechend sind vor allem die geographischen Bestimmungsfaktoren der Verkehrsmittelwahl, die durch Dummy-Variablen für die Kreise und kreisfreien Städte des Ruhrgebiets abgebildet werden, für dieses

Projekt von Interesse. Neben diesen Faktoren wurden in einem multinomialen Logit-Modell²² weitere Einflussvariablen berücksichtigt, wie die Entfernung zur Haltestelle, die Angabe, ob der Befragte Mieter ist, das Alter des Befragten, die Anzahl der Autos im Haushalt, die Angabe, ob der Befragte Hauptverdiener ist, sowie der Wohnort²³.

Mithilfe des multinomialen Logit-Modells wird der Einfluss der genannten Variablen auf die Verkehrsmittelwahl geschätzt, wobei als Verkehrsmittel zwischen „Auto/Mofa“, „ÖPNV“ und „Fuß/Fahrrad“ gewählt werden konnte. (Tabelle 3.9). Wie im Modell zur Verbundenheitsanalyse werden die marginalen Effekte²⁴ und die Standardfehler angegeben. Alle signifikanten marginalen Effekte weisen plausible Vorzeichen auf. So ist die durchschnittliche Wahrscheinlichkeit niedriger, den ÖPNV zu nutzen, wenn der Befragte Hauptverdiener ist. Auf das Auto wird häufiger zurückgegriffen, je weiter die nächste Haltestelle entfernt ist. Wenn allerdings der Arbeitsort mit dem Wohnort übereinstimmt und dementsprechend nicht gependelt wird, so ist die Wahrscheinlichkeit der PKW-Nutzung um 20 Prozentpunkte geringer, während die Wahrscheinlichkeit, das Fahrrad zu nutzen bzw. zu Fuß zu gehen, höher ist.

Die Dummy-Variablen der Kreise und kreisfreien Städte sind im Vergleich zur peripheren Zone (Referenzkategorie) des Ruhrgebiets zu interpretieren. In der Kategorie „Auto/Mofa“ sind lediglich die marginalen Effekte des Kreises Unna sowie der Stadt Oberhausen signifikant von denen der Peripherie verschieden. Während die Wahrscheinlichkeit der PKW-Nutzung im Kreis Unna höher ist, liegt sie bei den Bewohnern der Stadt Oberhausen niedriger. Interessant ist, dass die Wahrscheinlichkeit der ÖPNV-Nutzung in allen Kreisen des Ruhrgebiets mit Ausnahme des Ennepe-Ruhr-Kreises²⁵ geringer ist, gleichzeitig aber die Wahrscheinlichkeit der Nutzung von Fahrrad (Kreis Wesel und Recklinghausen) und Auto (Kreis Unna) in einem ähnlichen Umfang höher ist.

Ein Grund könnte sein, dass in diesen Regionen das öffentliche Verkehrsnetz nicht so gut ausgebaut ist, dafür aber in den Kreisen Wesel und Recklinghausen offenbar die Infrastruktur vergleichsweise fahrradfreundlich ist. In Dortmund und Essen ist hingegen die Wahrscheinlichkeit, mit dem ÖPNV zur Arbeit zu fahren, um 21 bzw. 10 Prozentpunkte höher, die Wahrscheinlichkeit der Fahrradnutzung nimmt dagegen in den beiden Großstädten ab.

²² Logit-Modelle eignen sich für Schätzungen mit einer diskret verteilten zu erklärenden Variable. In diesem multinomialen Logit-Modell werden drei separate Kategorien geschätzt, in denen jeweils die entsprechende Kategorie (PKW, ÖPNV, Fuß/ Fahrrad) den Wert 1 erhält, alle anderen haben den Wert 0.

²³ Da die Endogenität der meisten Variablen nicht ausgeschlossen werden kann, verzichten wir im weiteren Verlauf auf die Analyse von Kausalzusammenhängen und verfolgen stattdessen eine deskriptive Interpretation der Ergebnisse.

²⁴ Die marginalen Effekte werden an den Mittelwerten der erklärenden Variablen evaluiert.

²⁵ Die marginalen Effekte für diese Kreis-Dummies sind in allen Kategorien nicht signifikant.

Tabelle 3.9
Marginale Effekte der Verkehrsmittelwahl

	Fuß/Fahrrad		Auto/Mofa		ÖPNV	
	Marginale Effekte	Standardfehler	Marginale Effekte	Standardfehler	Marginale Effekte	Standardfehler
Demographie und Haushalt						
Mieter	0,015	0,030	-0,106**	0,039	0,090**	0,034
Referenzkategorie: Eigentümer						
Entf. Haltestelle	- 0,002	0,001	0,005**	0,002	- 0,002	0,001
Alter	- 0,008	0,007	0,021*	0,009	- 0,013*	0,006
Alter ²	0,0001	0,0001	- 0,0002*	0,0001	0,0001	0,0001
Frau	- 0,047	0,026	- 0,008	0,033	0,055*	0,027
Referenzkategorie: Mann						
Anzahl Autos	- 0,013	0,039	0,162**	0,056	-0,149**	0,047
Haushaltsgröße	0,027**	0,009	- 0,019	0,012	- 0,008	0,010
Einkommen [T€]	0,007	0,008	0,021	0,013	0,013	0,012
Hauptverdiener	- 0,042	0,037	0,123**	0,046	- 0,081*	0,036
Referenzkategorie: Nicht-Hauptverdiener						
Arbeitsort	0,229**	0,026	-0,201**	0,036	- 0,028	0,03
Referenzkategorie: Arbeitsort ungleich Wohnort						
Kreise						
Unna	0,040	0,067	0,156*	0,068	-0,196**	0,018
Ennepe-Ruhr	0,093	0,081	- 0,059	0,074	- 0,034	0,048
Recklinghausen	0,128*	0,052	- 0,023	0,057	-0,105**	0,037
Wesel	0,140*	0,064	0,034	0,067	-0,174**	0,029
Kreisfreie Städte						
Herne	- 0,004	0,059	0,067	0,072	- 0,063	0,055
Hamm	0,086	0,067	0,022	0,1	- 0,108	0,084
Hagen	- 0,061	0,041	0,001	0,070	0,06	0,074
Dortmund	-0,11**	0,027	- 0,096	0,057	0,206**	0,055
Bochum	0,019	0,046	- 0,060	0,059	0,041	0,049
Gelsenkirchen	0,034	0,054	- 0,07	0,072	0,035	0,063
Bottrop	0,08	0,076	- 0,049	0,088	- 0,030	0,078
Oberhausen	0,196**	0,072	-0,29**	0,072	0,093	0,076
Mülheim	- 0,045	0,058	0,029	0,075	0,017	0,056
Essen	-0,106**	0,029	0,003	0,053	0,104*	0,050
Duisburg	- 0,073*	0,035	0,042	0,053	0,031	0,044
Referenzkategorie: Peripherie						

Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010.

Insgesamt zeigt sich, dass in den Kreisen des Ruhrgebiets offenbar das Auto oder das Fahrrad dem ÖPNV vorgezogen werden, um zur Arbeit zu kommen. In den kreisfreien Städten wird eher der ÖPNV als das Fahrrad zur Arbeit genutzt, wobei die marginalen Effekte überwiegend nicht signifikant von denen in der peripheren Zone verschieden sind.

Kasten 3.2: Die wichtigsten Erkenntnisse für die regionale Analyse – Mobilität

Insgesamt wird innerhalb des Ruhrgebiets offenbar vor allem zum Arbeitsplatz gependelt, während die Freizeit überwiegend in der eigenen Stadt verbracht wird. Bei den Freizeitpendlern kann allerdings zwischen dem Kern- und Randgebiet differenziert werden. Im Randgebiet wird deutlich mehr für Freizeit gependelt als im Kerngebiet, was auf das größere Freizeitangebot im Kernbereich zurückzuführen sein dürfte. Das ökonometrische Verkehrsmittel-Modell zeigt, dass in den Flächenkreisen für die Pendler offenbar keine ausreichende Anbindung an den ÖPNV gegeben ist, da in diesen Regionen überdurchschnittlich häufig auf das Auto zurückgegriffen wird. Allerdings ist fraglich, ob ein Ausbau des ÖPNV-Netzes in diesen Regionen zu einer höheren Nutzung des ÖPNV führen würde.

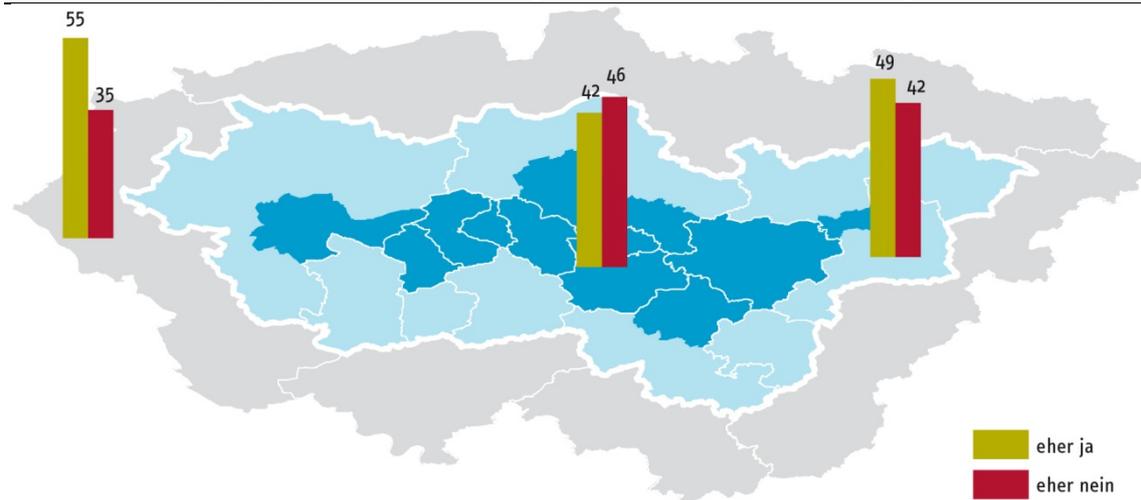
3.4 Bezug zum Bergbau

Im Dezember 2010 stimmte der Rat der Europäischen Union dem Vorschlag der EU-Kommission zu, die Kohlesubventionen bis zum Ende des Jahres 2018 auslaufen zu lassen.²⁶ Um beurteilen zu können, wie stark der Bezug zum Bergbau im Ruhrgebiet ist, wurden im Rahmen des Fragebogens verschiedene Einschätzungen zur aktuellen Bedeutung der Steinkohle für das persönliche Lebensumfeld, aber auch für die Region Ruhrgebiet abgefragt.

Karte 3.14

Bewertung der wirtschaftlichen Stärke des Ruhrgebiets

Die Region steht wirtschaftlich genauso gut da wie andere Regionen in Deutschland (Frage 58g) Kern-, Rand- und periphere Räume des Ruhrgebiets, Anteile in % aller Befragten



Eigene Darstellung.

²⁶Vgl. http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/intm/118408.pdf

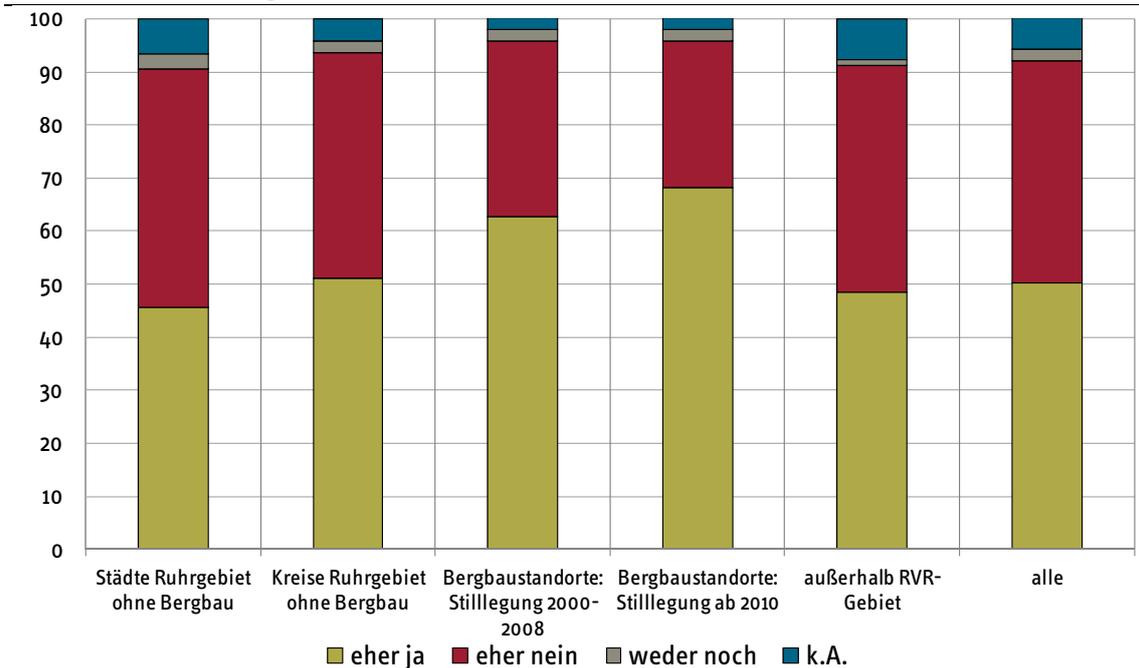
Im Vergleich zu anderen Regionen in Deutschland wird das Ruhrgebiet hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Stärke von den Einwohnern der Teilregionen (Kern- und Randruhrgebiet sowie periphere Gebiete) unterschiedlich beurteilt. Während unter den Einwohnern des Kernruhrgebiets eher die Einschätzung vorherrscht, dass das Ruhrgebiet schlechter als andere Regionen abschneidet, fällt die Bewertung im Randgebiet etwas optimistischer aus; hier überwiegt die positive Meinung leicht. Außerhalb des Ruhrgebiets dominiert hingegen eine positive Bewertung der wirtschaftlichen Lage (Karte 3.14).

Schaubild 3.8

Bedeutung des Steinkohlebergbaus

Feststellung: „Die Steinkohle ist ein entscheidender Wirtschaftsfaktor für die Region“;

Antworten nach Teilregionen; in %



Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2011.

Die Steinkohle sehen die Hälfte der Befragten als einen wichtigen Wirtschaftsfaktor in der Region an. In den Gemeinden mit Bergbaustandorten lag dieser Anteil sogar über 50%. Hierbei kann darüber hinaus zwischen den Gemeinden, in denen die Bergbaustandorte bereits geschlossen wurden, und denen, die erst 2010 und später schließen, differenziert werden. In letzteren liegt der Anteil derer, die die Steinkohle als einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor sehen, bei 68,2% (Schaubild 3.8).

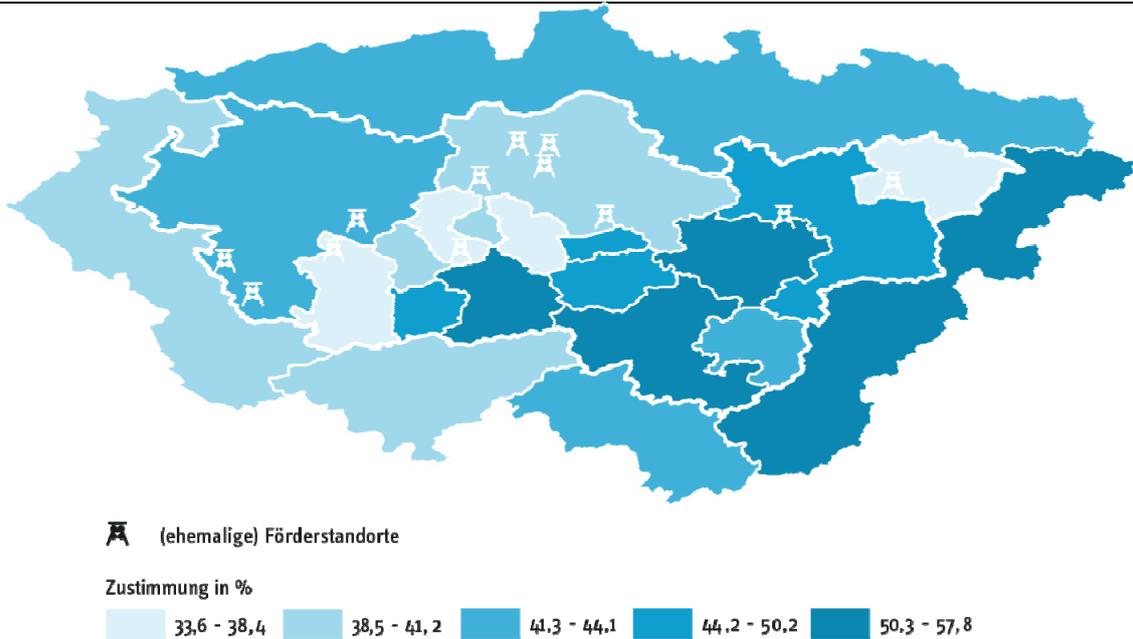
Auf Kreisebene zeigt sich, dass die Bewohner der Städte Mülheim an der Ruhr, Bochum, Dortmund und Essen die Steinkohle offenbar als weniger bedeutend einschätzen als Bewohner der Peripherie des Ruhrgebiets. Trotz der recht hohen Einschätzung der Steinkohle als bedeutender Wirtschaftsfaktor ist in allen drei Zonen die Mehrheit der Befragten der Meinung, dass das Ruhrgebiet gut auf die Zeit nach der Steinkohle vorbereitet ist. Auf Kreisebene ergibt sich innerhalb des Ruhrgebiets allerdings ein differenziertes Bild (Karte 3.15): Während im südöstlichen Teil des Ruhrgebiets über die Hälfte der Befragten die Zukunft des Ruhrgebiets ohne die Steinkohle positiv sieht, liegt dieser Anteil im Nordwesten sowie in Hamm - also vor allem in den Kreisen und kreisfreien Städten, die als Bergbaustandorte dienen bzw. in junger Vergangenheit dienten - deutlich

niedriger. Hier zeigt sich, dass der Strukturwandel in den Bergbaustandorten offenbar langsamer voranschreitet bzw. nicht so stark von der Bevölkerung wahrgenommen wird wie im restlichen Ruhrgebiet.

Karte 3.15

Vorbereitung auf das Auslaufen des subventionierten Steinkohlebergbaus

Feststellung: „Die Region ist gut auf die Zeit nach dem Steinkohleabbau vorbereitet“; Kreise des Untersuchungsgebiets; Anteile in % der Gesamtbefragten.



Eigene Darstellung.

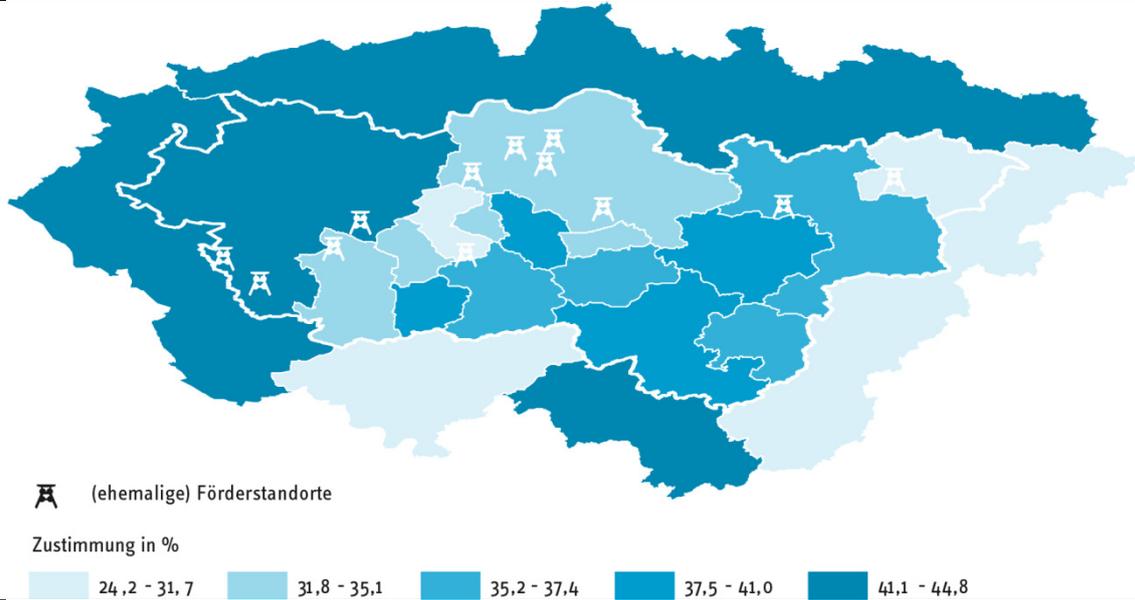
Auf die drei Zonen (Kern-, Randruhrgebiet und Umland) verteilt, lehnen die Bürger eine Einstellung der Finanzhilfen für die Steinkohle in der Mehrheit ab (Karte A.1 – im Anhang). Betrachtet man auf Kreisebene den Anteil derjenigen, die positiv dem Ende der Finanzhilfen gegenüberstehen, so ergibt sich ein differenziertes Bild (Karte 3.16). Obwohl sich die prozentualen Anteile nicht wesentlich unterscheiden, so ist doch interessant, dass im Kreis Wesel, in dem noch eine aktive Zeche existiert, die Zustimmung zu der Einstellung der Finanzhilfen immerhin in der Kategorie „41,1 - 44,8%“ liegt. In Hamm hingegen, wo 2010 die letzte Zeche geschlossen wurde, liegt die Zustimmung nur in der Kategorie „24,2 - 31,7%“. Auch in den Städten Dortmund, Bochum, Essen und Mülheim an der Ruhr, deren Bewohner die Steinkohle nicht sehr stark als bedeutenden Wirtschaftsfaktor der Region eingeschätzt hatten, liegt die Zustimmung zur Einstellung der Finanzhilfen - wenn auch nur marginal - unter der des Kreis Wesel.

Karte 3.16

Einstellung zum subventionierten Steinkohlebergbau

Feststellung: „Ich halte die Entscheidung für richtig, die staatlichen Finanzhilfen für die Steinkohle möglichst bald einzustellen“

Kreise des Untersuchungsgebiets, Anteile in % der Gesamtbefragten

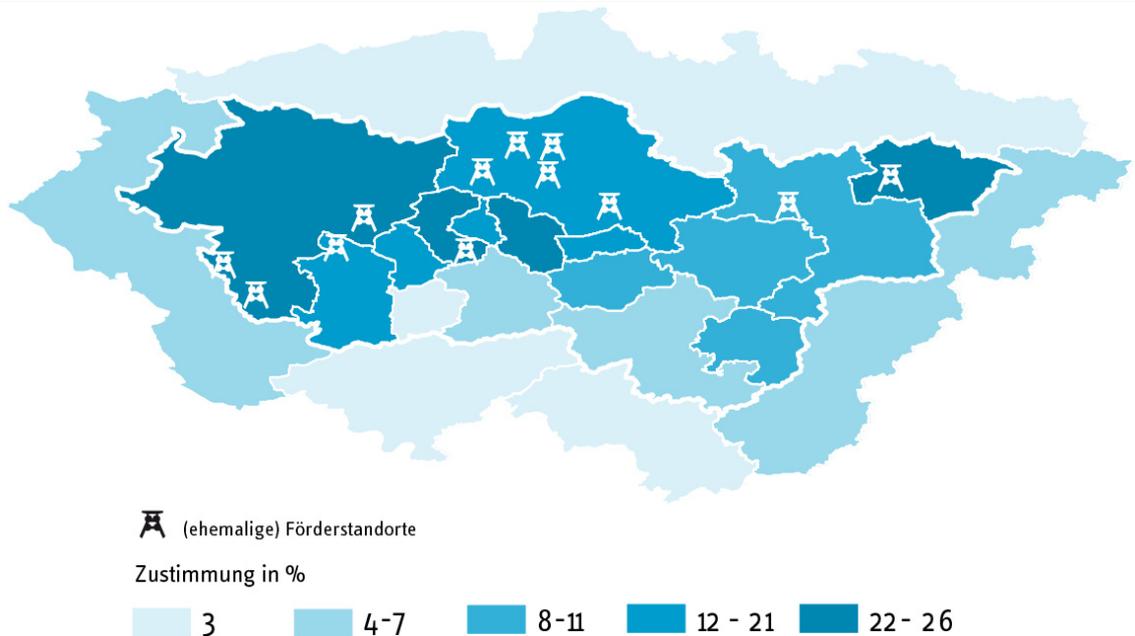


Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010.

Karte 3.17

Persönlicher Bezug zum Steinkohlebergbau

Feststellung: „Viele meiner Bekannten und Freunde arbeiten im Steinkohleabbau“ Kreise des Untersuchungsgebiets, Anteile in % der Gesamtbefragten.



Eigene Darstellung.

Die Mehrheit der Befragten hat keinen direkten persönlichen Bezug zum Bergbau. So gibt nur eine kleine Minderheit an, Bekannte oder Freunde zu haben, die im Steinkohleabbau arbeiten

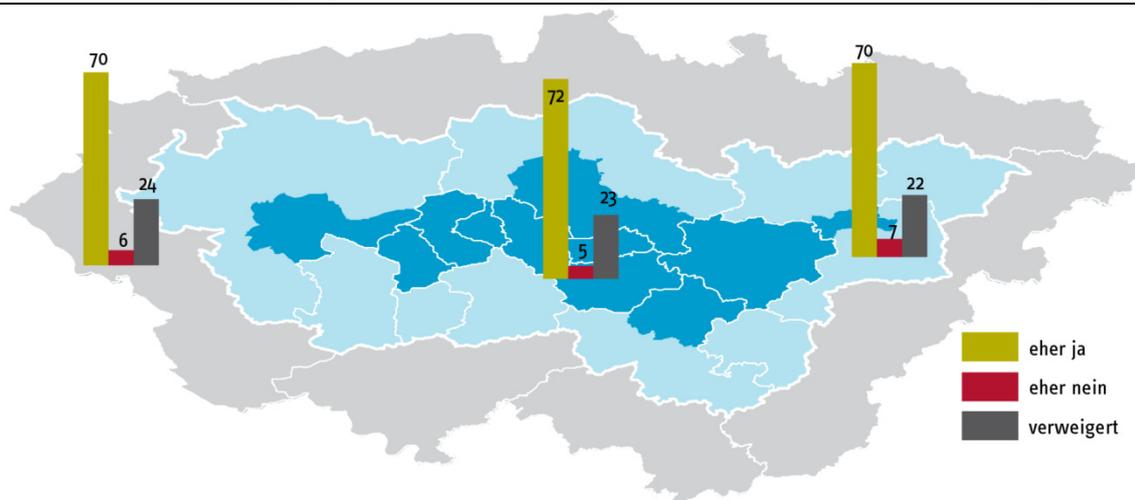
(Karte 3.17). Zudem scheint das Ruhrgebiet in dieser Hinsicht nicht sehr stark mit den angrenzenden Gemeinden vernetzt zu sein. Lediglich 8-11% der Befragten in der peripheren Zone, die an den Kreis Wesel grenzt, geben an, Bekannte und Freunde zu haben, die im Steinkohlebergbau arbeiten, obwohl in Kamp-Lintfort noch eine aktive Zeche existiert. Im Kreis Wesel sind es hingegen 22-26% der Befragten. Ein ähnliches Bild zeichnet sich an der östlichen Grenze bei Hamm ab.

Obwohl überwiegend kein direkter persönlicher Bezug zur Steinkohle innerhalb sowie außerhalb des Ruhrgebiets besteht, wird dieses Thema offenbar doch als Teil der Ruhrgebietskultur gesehen, die noch einem Großteil der Befragten auch in Zukunft erhalten werden sollte. So spricht sich sowohl im Kern- und Randgebiet des Ruhrgebiets als auch in der peripheren Region eine überwiegende Mehrheit für die Erhaltung von Bergbausymbolen auch nach der Schließung der Zechen aus (vgl. Karte 3.18). Dies zeigt, dass das Thema „Industriekultur“ von den Menschen positiv aufgenommen wird.

Karte 3.18

Einstellung zum Steinkohlebergbau

Feststellung: „Symbole des Bergbaus sollten auch nach der Steinkohleförderung erhalten bleiben“; Kern-, Rand- und periphere Räume des Ruhrgebiets, Anteile in % der Gesamtbefragten



Eigene Darstellung.

Kasten 3.3: Die wichtigsten Erkenntnisse für die regionale Analyse – Bergbau

Insbesondere die Einwohner in den Kreisen und kreisfreien Städten, die als Bergbaustandorte dienten oder noch dienen, haben einen starken positiven Bezug zur Steinkohle. Sowohl der persönliche Bezug als auch die Einschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung der Steinkohle sind hier im Vergleich zu den anderen Kreisen und kreisfreien Städten relativ hoch. Im südöstlichen Ruhrgebiet und in der peripheren Zone des Ruhrgebiets wird der Steinkohle hingegen eine sehr viel geringere (bis gar keine) Bedeutung beigemessen. In diesen Regionen hat die Steinkohle lediglich im Zusammenhang mit der Industriekultur eine gewisse Relevanz.

4. Regionale Kooperation

Ziel dieser Studie ist es, mögliche Wege zu einer verbesserten administrativen Organisation des Ruhrgebiets aufzuzeigen. Dabei sollen im Mittelpunkt der Diskussion unter dem **Stichwort „Kooperation“** vor allem solche Handlungsoptionen stehen, die vor einer völligen Zusammenlegung administrativer Einheiten Halt machen und auf konkrete Aufgaben bezogen und möglicherweise zeitlich begrenzt durch eine zielgerichtete Zusammenarbeit **Ressourcen einsparen** und **Synergien schöpfen**. Kooperationen werden in der ökonomischen Literatur intensiv als eine wichtige Option diskutiert, mit der in Situationen einer strategischen Interaktion – die Möglichkeiten und Resultate für jeden Akteur hängen vom Vorgehen der jeweils anderen Akteure ab – Zielkonflikte und Leistungsblockaden aufgelöst werden können. Nach den vorbereitenden Schritten der Kapitel 2 und 3 werden hier aus der **raumökonomischen Analyse** Erkenntnisse gewonnen, mit denen im Ruhrgebiet derzeit bestehende oder bereits abgewickelte Kooperationen bewertet und Empfehlungen für erfolgversprechende zukünftige Kooperationen abgeleitet werden können.

Besonders beim Angebot und der Bereitstellung von staatlichen Leistungen werden Kooperationen oftmals gegen die andere wichtige Option zur Organisation des Handelns in Situationen strategischer Interaktion, den **Wettbewerb**, als Element einer effizienten Leistungsbereitstellung abgegrenzt und die Erfolge beider Instrumente kontrovers diskutiert. Jegliche Empfehlung im Hinblick auf mögliche Kooperationen muss daher darauf achten, das sprichwörtliche Kind nicht mit dem Badewasser auszuschütten. Der Wettbewerb zwischen administrativen Einheiten sollte daher nach wie vor bei solchen Leistungen, deren Früchte nicht über die Grenzen der verantwortlichen Verwaltungseinheit ausstrahlen, sondern weitgehend nur dort für die Bürger direkt zu spüren sind, als Mechanismus der **stetigen Leistungssteigerung** bewahrt werden.

Bevor im 3. Abschnitt dieses Kapitels auf konkrete Kooperationen im Ruhrgebiet eingegangen wird, bieten der 1. Abschnitt eine ausführliche Erörterung der theoretischen Grundlagen regionaler Kooperation und der 2. Abschnitt eine grobe Systematisierung der unterschiedlichen Kooperationsformen. Damit und mit der Diskussion des 3. Abschnitts wird die Basis dafür gelegt, im 4. Abschnitt Prinzipien und konkrete Vorschläge für künftige Kooperationsformen im Ruhrgebiet abzuleiten und im 5. Abschnitt Handlungsempfehlungen dafür zu erarbeiten, wie der Weg in eine bessere administrative Zukunft der Region aktiv gestaltet werden kann.

4.1 Regionale Kooperationen: Konzeptionelle Grundlagen

Bei der Suche nach der auf das Ruhrgebiet passenden und für bestimmte Aufgaben zielführenden Form der regionalen Kooperation werden hier zunächst die unterschiedlichen regionalökonomischen Ansätze zur Sinnhaftigkeit von regionalen Kooperationen erläutert. Drei Ansätze werden in der einschlägigen ökonomischen Literatur diskutiert (Blume 2009: 42-52): (i) Der Metropolitan-Ansatz, (ii) der Public Choice-Ansatz und (iii) die Theorie des New Regionalism.

(i) Der **Metropolitan-Ansatz** konzentriert sich darauf, mit den Skalenerträgen gemeinsamen Wirtschaftens und den eingesparten Transaktionskosten die Vorzüge einer umfassenden Kooperation auf allen Politikfeldern herauszuarbeiten, mit der die häufig zu beobachtende institutionelle **Fragmentierung von Verdichtungsräumen** überwunden werden kann (Kübler 2003: 536). Die inne-

re Fragmentierung einer Region wird oft als die Hauptursache für eine „Beggar-thy-neighbour-Politik“ bewertet, bei der jede Teilregion ihr Heil darin sucht, bei umkämpften Prosperitätsquellen, etwa der Ansiedlung eines großen Industrieunternehmens oder einer außeruniversitären Forschungseinrichtung, die anderen Teilregionen auszustechen, wobei aber das Wohl der Gesamtregion und der Wettbewerb mit anderen Regionen aus dem Blick gerät.

Eine stark fragmentierte Region verzichtet zudem oft auf die **positiven Skaleneffekte**, die sich ergeben können, wenn größere Einheiten die öffentlichen Leistungen erbringen. Größere (Verwaltungs-)Einheiten könnten nicht nur sinkende Durchschnittskosten erzielen, sondern möglicherweise eine Qualitätsverbesserung bei den hergestellten und angebotenen öffentlichen Leistungen. Bestimmte öffentliche Leistungen können sogar erst ab einer bestimmten Größe der Gebietskörperschaft angeboten werden, wie zum Beispiel eine leistungsfähige **Verkehrsinfrastruktur**. Andere Leistungen, wie zum Beispiel Verwaltungsdienstleistungen, können zu einer verbesserten Qualität angeboten werden, wenn sie von besser ausgebildetem bzw. stärker spezialisiertem Personal erstellt werden.

Die Handlungsempfehlungen des Metropolitan-Ansatzes bauen auf diesen Einsichten auf. Sie betonen insbesondere eine institutionell stark verankerte Kooperation der gesamten Region, bei der **umfangreiche Befugnisse** auf die entstehende größere Verwaltungseinheit übertragen werden. Ein wichtiger Bestandteil des Metropolitan-Ansatzes sind innerregionale Umlagesysteme, die **finanzielle Belastungen** zwischen Teilregionen ausgleichen sollten. Zudem werden Formen der Bürgerbeteiligungen in das Spektrum der Handlungsempfehlungen aufgenommen, die sicherstellen sollen, dass die größere Einheit weiterhin demokratisch legitimierte Entscheidungen trifft. Somit geht es beim Metropolitan-Ansatz also um eine demokratisch legitimierte verwaltungstechnische Optimierung.

Letztendlich stehen derartige Überlegungen hinter allen Vorschlägen zur Implementierung einer „**Ruhrstadt**“ in der Metropolregion Ruhrgebiet. Beispiele von Gebietsreformen, die von solchen Ideen getragen werden, finden sich u.a. in Toronto, Montreal und Vancouver (Kübler 2003: 536). In Deutschland sind solche Kooperationen vor allem in **homogenen Räumen**, die klar von einem Zentrum dominiert werden, erfolgreich (z.B. Region Hannover oder als aktuelleres Beispiel Städtereion Aachen – Blume 2009). Dabei ist es die Homogenität des Kooperationsraumes in Bezug auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung, die im Mittelpunkt der Überlegungen steht. Ist der Kooperationsraum hingegen in diesen Kernpunkten heterogen, ist die gemeinsame Umsetzung von Verwaltungsprojekten schwierig und die Argumente des Metropolitan-Ansatzes verlieren ihre Überzeugungskraft.

Kritiker dieser Vorschläge weisen vor allem auf die Schwierigkeiten bei der praktischen Umsetzung derartiger regionaler Konsolidierungsbemühungen hin. Diese sind in der Tat häufig auf starken **Widerspruch** der Bevölkerung gestoßen, weil ein Verlust von Bürgernähe und Mitsprachemöglichkeiten für die Bürger eingetreten ist oder zumindest befürchtet wurde. Darüber hinaus wurde oft der Verlust an regionaler Identifikation als Grund gegen die Zusammenführung von Gebietskörperschaften angeführt. Die genannten Schwierigkeiten führten in einigen Fällen zu einer Ablehnung des Referendums (Amsterdam und Rotterdam), in anderen gar zur Rücknahme von Gebietsreformen. Die Metropolitan Counties und der Greater London Council wurden in England abgeschafft, in Barcelona verschwand die Metropolitanregierung ebenfalls (Kübler 2003: 537).

Selbst wenn diese praktischen Schwierigkeiten überwunden und übergreifende Einheiten der Leistungserstellung eingerichtet werden, steht die Region vor dem Problem, die zur Finanzierung nötigen Umlagesysteme **gerecht** zu organisieren. So sehen die Handlungsempfehlungen dieses Ansatzes vor, dass intra-regionale Umlagesysteme Verschiebungen in den finanziellen Belastungen ausgleichen sollen, so dass ein Transfersystem eingeführt werden muss. Ähnliche negative Anreize wie bei kommunalen Finanzausgleichen (Baretti 2002; Herold 2009) oder dem bundesstaatlichen Finanzausgleich (Plachta 2008) dürften dabei die Folge sein. Insbesondere bestehen große Anreize aus der Sicht der Teilregionen, die verabredeten Regeln zur Verteilung der finanziellen Belastungen immer wieder in Frage zu stellen – Verwaltungseinheiten zu ändern ist schwer, Verteilungsschlüssel zu ändern hingegen leicht. Eine administrative Reform im Ruhrgebiet, die eng an die Vorstellungen des Metropolitan-Ansatzes geknüpft ist, erscheint daher nicht als sehr vielversprechend.

(ii) Beim **Public Choice-Ansatz**, der auf die Arbeiten von Charles Tiebout (1956) zurückgeht, stehen zunächst nicht der optimale Zuschnitt und die Finanzierung der Verwaltung im Blickpunkt des Interesses, sondern es wird die Frage gestellt, welche Formen der **Interaktion staatlicher Einheiten**, die in einer gegebenen räumlichen Abgrenzung ihre Leistungen erstellen, ein Höchstmaß an Nutzen für die Bürger der Region stiften können. Unter diesem Blickwinkel stellt sich heraus, dass dies häufig am besten durch die Schaffung von Marktstrukturen und die **Intensivierung des Wettbewerbs** erreicht werden kann. Eine gewisse administrative Fragmentierung ist aus dieser Sicht kein Problem, solange diese aus einer von den Bürgern gewünschten Differenzierung heraus entsteht. Vielfalt wird positiv bewertet und es wird gewürdigt, dass der Wettbewerb häufig die Qualität des Leistungsangebotes verbessert.

Aber dies ist vor allem ein abstraktes regionalökonomisches Ideal, keine akkurate Abbildung tatsächlicher regionaler Gegebenheiten. Insbesondere wird dabei angenommen, dass die Bürger diesen Wettbewerb in Gang bringen, indem sie in die jeweilige Stadt oder die Region **wandern**, in der ihren Vorstellungen von öffentlichen Leistungen und individueller Kostenbeteiligung am besten entsprochen wird. Betont wird hier deshalb ebenfalls der Zusammenhang mit der Finanzierung von öffentlichen Leistungen. Es kann nach den Erkenntnissen dieses regionalökonomischen Ansatzes also durchaus ein Ausdruck der Bürgerpräferenzen sein, wenn eine Stadt weniger Leistungen – etwa ein geringeres kulturelles Angebot – anbietet, aber dafür dem Bürger im Gegenzug auch geringere Steuer- und Gebührenzahlungen abverlangt.

Die beste Form, um zwischen (Teil-)Regionen zu kooperieren, besteht nach dem Public Choice-Ansatz darin, sich nur bei einzelnen, dafür besonders geeigneten Leistungserstellungen zusammenzuschließen, also **punktueller Funktional Kooperationen** einzugehen, statt eine umfassende Kooperation anzustreben, wie sie vom Metropolitan-Ansatz gefordert wird. Es liegt nahe, dass diesem Gedankengang folgend administrative Kooperationen vor allem in besonders kapitalintensiven Bereichen stattfinden würden, weil dort hohe Skaleneffekte zu erwarten sind. Da die Gemeinden von ihren Bürgern (explizit oder implizit durch Abwanderung) gedrängt werden, effizient zu wirtschaften, hätten sie – wenn die Vorstellungen des Public Choice-Ansatzes zuträfen – einen großen Anreiz zur Umsetzung dieser gewinnbringenden Kooperationen (Kübler 2003: 538). Der Wettbewerb der Regionen untereinander soll daher **nicht behindert** werden, damit die Kommunen aus eigenen Entscheidungen heraus das Richtige tun und zumindest punktuell kooperieren.

Die praktische Bedeutung des Public Choice-Ansatzes steht und fällt mit der Mobilität der Bürger, mit der sie auf Leistungsunterschiede der Verwaltungseinheiten der Regionen reagieren. Eine **vollständige Mobilität**, die selbst bei kleinen Unterschieden zu hohen Wanderungsbewegungen führt, ist natürlich eine **starke Abstraktion** von der Realität. Dementsprechend ist die Vernachlässigung der nicht-vollständigen Mobilität der Bürger ein Kernpunkt der Kritik am Public Choice-Ansatz. Selbst in Kulturen mit einer hohen Mobilität ist nicht davon auszugehen, dass jegliches Fehlverhalten der Verwaltung zu Abwanderungen führt und effiziente Strukturen automatisch Zuwanderung auslösen. Hohe Mobilität ist jedoch eine zentrale Bedingung, um den Wettbewerb zwischen den Regionen zu beflügeln und somit die Verwaltung zu effizientem Handeln zu bewegen.

Noch problematischer wird es für die Anwendbarkeit dieses Ansatzes, wenn den Verantwortlichen **bewusst** ist, dass die Mobilität der Bürger eingeschränkt ist. In Regionen, aus denen die Bürger – aus welchen Gründen auch immer – weniger schnell abwandern, können Leistungen ineffizient angeboten werden und Abgaben höher als notwendig ausfallen, ohne dass die Kommunalpolitik mit ernsthaften Konsequenzen im Sinne des Public Choice-Ansatzes rechnen muss. Die durchgeführte Befragung zeigt eine **hohe Verbundenheit** mit der jeweiligen Heimatstadt und der Region (vgl. Kapitel 3 Schaubild 3.2), diese Verbundenheit widerspricht der für den Public Choice-Ansatz zwingende Prämisse der hohen Mobilität. Im Sinne des Public Choice-Ansatzes darauf zu setzen, dass sich die zielführenden administrativen Kooperationen im Ruhrgebiet quasi von selbst, als Reflektion rationalen Bürgerwillens im regionalen Wettbewerb ergeben werden, ohne dass es dazu weiterer Anstöße bedarf, dürfte daher eine unzureichende regionalpolitische Strategie sein.

Die beiden zuvor dargestellten Denkschulen drehen sich im Wesentlichen um die Diskussion der Frage, ob und unter welchen Bedingungen die institutionelle Fragmentierung in Verdichtungsräumen etwas Schlechtes oder Gutes ist. Die **Realität** zeigt jedoch, dass in den meisten Ballungsgebieten die politische Steuerungsleistung ohnehin durch ein Geflecht von miteinander vernetzten Zusammenarbeitsstrukturen zwischen den relevanten Akteuren stattfindet. Man erkennt darin zwar keine autonome Regierungsebene, wie vom Metropolitan-Ansatz gefordert, eine reine Zweckorientierung, ohne eine Relativierung der Gemeindeautonomie, wie sie im Public Choice-Ansatz diskutiert wird, stellen diese Geflechte jedoch ebenfalls nicht dar (Kübler 2003: 539). Diese zwischen den analytischen Extremen liegende Situation gilt es zu erkennen und zum Wohle der Bürger der Region weiterzuentwickeln.

(iii) Aus diesem Blick auf die Realität wurde der **New Regionalism-Ansatz** hergeleitet. Er setzt auf der Erkenntnis auf, dass manchmal eine institutionalisierte und manchmal eine informelle Kooperation zielführender ist, und dass es oft nicht anzuraten ist, Wettbewerb zu hemmen. Nichtsdestoweniger setzt der New Regionalism-Ansatz, wie auch der Metropolitan-Ansatz, auf das Ausbauen von Kooperationsbeziehungen, diese sind dabei aber als **netzwerkartige Zusammenschlüsse** organisiert. Diese Handlungsempfehlungen konzentrieren sich dabei nicht nur auf die Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften, also mehr oder weniger formell stabilisierte Akteurssysteme, sondern beziehen auch nicht-staatliche Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und dem privaten Sektor mit ein. Der Fokus des Ansatzes richtet sich dabei insgesamt weniger auf die Reform bestehender institutioneller Gegebenheiten, sondern auf eine **freiwillige Kooperation** der

bedeutenden Akteure, dabei insbesondere auch von Akteuren, die bisher noch nicht in die Leistungserbringung einer Stadt oder Kommune eingebunden waren.

Geeignet scheinen die netzwerkartigen und wechselnden Kooperationen nach dem New Regionalism-Ansatz vor allem für **heterogene Räume**, in denen für verschiedene Probleme unterschiedliche Kooperationspartner gesucht werden müssen. In der Praxis werden solche netzwerkartigen Kooperationsbündnisse in Räumen genutzt, in denen Metropolitan-Ansätze nicht funktioniert haben (Region Rhein-Main Blume 2009: 152ff). Diese pragmatische Positionierung ist auch vor dem Hintergrund zu betrachten, dass nicht nur die konkrete Aufgabenstellung, sondern auch die jeweils sehr unterschiedlichen, lokal spezifischen Kombinationen von institutionellen, wirtschaftlichen, sozialen und politischen Faktoren die optimale Kooperationsform determinieren. Deshalb geht es beim New Regionalism-Ansatz weniger um die Optimierung von Strukturen oder formalen Steuerungskapazitäten, sondern um das Ziel, **fallweise Problemlösungen** zu erarbeiten.

Um dies zu erreichen, müssen die Handlungen der Akteure auf die jeweiligen, für den Bereich kommunaler Leistungserstellung spezifischen Ziele ausgerichtet und untereinander abgestimmt werden. Ein großer Vorteil dieser recht flexiblen Form, Kooperation anzuregen und durchzusetzen, liegt in der Tatsache, dass – im Gegensatz zum Metropolitan-Ansatz – die **Konsolidierung** einzelner Entscheidungsebenen **keine zwingende Voraussetzung** ist. Konsolidierung löst große Widerstände bei den betroffenen Instanzen aus, unabhängig davon, ob eine Konsolidierung im speziellen Fall sinnvoll ist, oder nicht. Die Praxis zeigt, dass auch sinnvoll erscheinende Kooperationen bei zu großen Widerständen nicht realisiert werden. Regionalpolitische Strategien, die sich am Ansatz des New Regionalism orientieren, verkämpfen sich nicht an dieser Grundsatzfrage, sondern betonen die einzelnen Problemlagen und die für sie denkbaren kooperativen Lösungsansätze.

Die Kritik an diesem Ansatz stellt insbesondere auf die fehlende **demokratische Legitimierung** und die eventuell fehlende **Transparenz** für die Bürger einer Kommune ab. Diese Kritik hat durchaus ihre Berechtigung: Der Grundgedanke des New Regionalism-Ansatzes ist es, zur Lösung von Problemen Kooperationsarrangements zu bilden, die nicht an **formal verfassten Institutionen** festhalten. Die Bürgerbeteiligung findet aber typischerweise über eben diese formalen Institutionen statt, die klar abgegrenzten Gebieten tätig werden. Somit folgt bei einer intensiven Umsetzung der Ideen des New Regionalism zwangsläufig eine Abkoppelung der demokratischen Einflussnahme von den Problemlösungsstrategien. Zudem ist der Ansatz – was durchaus einen schwerwiegenden Einwand gegen ihn darstellt – anfällig für Einflüsse gut organisierter **Interessengruppen**, die Präferenzen sozioökonomisch schwacher und schwer organisierbarer Gruppen sind hingegen tendenziell unterrepräsentiert.

In Kooperationen nach dem Metropolitan-Ansatz liegt schon zu Beginn ein fester Kooperationsraum vor, auf dessen Ebene dann Aufgaben angegangen werden. Im New Regionalism-Ansatz liegt zunächst ein Aufgabengebiet vor, für dessen Bewältigung dann ein optimaler Kooperationsraum genutzt wird. Kooperationen in New Regionalism-Form weisen daher gerade in der Findungsphase **höhere Transaktionskosten** (z.B. durch Suchkosten) auf. Diese wirken sich negativ auf die Gesamtbilanz der Kooperationsbestrebungen aus. Wenn demnach die Möglichkeit vorliegt, eine Kooperation in Metropolitan-Form zu installieren, sollte diese genutzt werden. Ob diese Möglichkeit aber überhaupt besteht, muss unter dem Stichwort „Homogenität“ anhand der regionalen Beschaffenheit geprüft werden.

Im New Regionalism-Ansatz müssen aus den bestehenden Strukturen heraus kooperative Lösungen zur Effizienzverbesserung gefunden werden. Der oben genannte Vorteil, keine Instanzen konsolidieren zu müssen, führt im Umkehrschluss dazu, dass alle Beteiligten, die für etwaige Ineffizienzen und Schief lagen im **Status quo** verantwortlich sind, weiterhin an den Entscheidungsprozessen teilnehmen. Gerade dieser Status quo wird jedoch in vielen Bereichen (Bildung, Kultur, Städteplanung, etc.) stark kritisiert. Belässt man nun alle Teilnehmer im Rennen, gibt es keinen ersichtlichen Grund, warum diese letztlich zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen beitragen sollten. Damit der Status quo überwunden werden kann, gegebenenfalls durch die Kooperation mehrerer Instanzen, müssen daher entsprechende **Anreize** gesetzt werden.

Diese Anreize können unterschiedlichster Natur sein, der offensichtlichste ist zweifelsohne in den meisten Bereichen der **Kostendruck**, also die Herausforderung, eine Aufgabe trotz eines beschränkten, gegebenenfalls sogar schrumpfenden Budgets erfüllen zu müssen. Leere Kassen, wie sie beispielsweise durch Wirtschaftskrisen zustande kommen, können somit dazu beitragen, notwendige neue Ideen voranzutreiben, die bei einer besseren Haushaltslage nicht umgesetzt worden wären (The Economist 2010). Dies wird dann gelingen, wenn die beteiligten Institutionen die Erfahrung machen, dass nur eine Optimierung der Prozesse den auf ihnen lastenden Druck beseitigt oder zumindest mildert. Elementar wichtig ist es somit aus Sicht der betroffenen Bürger, dass der vorhandene Kostendruck den betroffenen Instanzen nicht von außen – durch eine höhere Instanz – abgenommen wird.

Diese Einsicht wirft ein völlig anderes Licht auf (gut gemeinte) **Rettungsaktionen** für Kommunen, die – meist zumindest zum großen Teil unter eigenem Zutun – in eine finanzielle Schief lage geraten sind. Die Möglichkeit eines solchen Bail-outs, der aus Sicht der kommunalen Politik möglicherweise auf den ersten Blick unvermeidbar erscheinen mag, ohne dass diese Akteure langfristige (Anreiz-)Wirkungen weitere Bedeutung beimessen, sollte somit glaubhaft ausgeschlossen werden. Ansonsten könnte der Weg, durch Appell an die übergeordneten administrativen Einheiten Land und Bund zusätzliche finanzielle Mittel aufzutreiben, einfacher erscheinen, als an der tatsächlichen Situation etwas zu ändern und durch Effizienzverbesserungen die Kosten zu senken.

Unglücklicherweise ist dies genau der Weg, der in der politischen Realität typischerweise eingeschlagen wird. Mit der Ankündigung, dass Kommunen finanzielle Konsequenzen ihres Handelns gänzlich selbst tragen, dürften erhebliche Stimmenverluste zu befürchten sein. Daher scheint es auch unrealistisch, dass in der Frage eines Bail-outs politische **Standfestigkeit** erwartet werden kann. Aber trotz derartiger polit-ökonomischer Hemmnisse für die Akzeptanz richtiger, auf Anreize und Haftung setzender, Argumente bildet der New Regionalism-Ansatz aufgrund seiner Mischung aus analytischer Tiefe und pragmatischer Einschätzung der Durchsetzungsmöglichkeiten für administrative Verbesserungen ein belastbares Fundament für Vorschläge zur administrativen Weiterentwicklung des Ruhrgebiets.

4.2 Formen der regionalen Kooperation

Die drei dargestellten Ansätze regionalökonomischen Denkens bilden den intellektuellen Unterbau, mit dem unterschiedliche Ausprägungen der regionalen Kooperation unterfüttert werden können. Dabei lassen sich in ihrem jeweiligen Grad der Institutionalisierung und ihrem Aufgabenumfang diverse Ausprägungen der Kooperation unterscheiden. Jeweils drei Abstufungen des Insti-

tionalisierungsgrades und des Aufgabenumfangs werden im Folgenden beschrieben, anschließend dienen diese Erkenntnisse in Abschnitt 4.3 dazu, die wesentlichen im Ruhrgebiet existenten Kooperationen übersichtlich darzustellen und einzuordnen. Die drei Abstufungen des **Institutionalisierungsgrades** sind, die

- i. Nicht-institutionalisierte weiche Kooperation,
- ii. institutionalisierte weiche Kooperation und
- iii. harte Kooperation.

Weiche Kooperationen (i. und ii.) sind all jene Formen der regionalen Zusammenarbeit, die eher einen informellen und nicht verpflichtenden Charakter haben. Die Bandbreite reicht von Arbeitskreisen, die einem Erfahrungsaustausch dienen, über privat-rechtliche Organisationen, die ausgelagerte Funktionen der öffentlichen Hand übernehmen, bis hin zu Foren, die das Ziel regionaler Entwicklungskonzepte verfolgen. Bei weichen Kooperationen finden sich im Initiatorenkreis überwiegend öffentliche Akteure und Vertreter der Wirtschaft. Themen wie die Regionalentwicklung sind für die breite Öffentlichkeit oft zu abstrakt und wecken somit wenig Interesse. Die Wirtschaftsvertreter hingegen haben einen höheren Anreiz, die regionale Entwicklung zu beeinflussen und Initiativen zu gründen. Weiche Kooperationen bieten den Vorteil, dass sie Fachwissen von nicht-staatlichen Akteuren nutzbar machen können. Sie können den öffentlich-rechtlichen Institutionen beratend zur Seite stehen oder auf ihre Themen aufmerksam machen und somit zu effizienten Lösungen beitragen; zusätzlich wird dadurch die Akzeptanz von politischen Entscheidungen in der Bevölkerung verbessert.

Im Grad ihrer Verbindlichkeit lassen sich weiche Kooperationen nochmals unterscheiden: **Nicht-institutionalisierte** weiche Kooperationen (i) bieten eine Offenheit, die vor allem für die Initiierung von Prozessen und für die Entwicklung von eher strategischen und weniger umsetzungsorientierten Konzepten hilfreich ist. Weiche Kooperationen kommen meist ohne eine große Ressourcenausstattung aus: Der finanzielle Aufwand der Initiatoren ist somit gering. Für die Umsetzung von längerfristigen Zielen wird jedoch häufig eine stärkere Ressourcenausstattung benötigt. Kooperationen werden im Sinne von (ii) **institutionalisiert**, um anspruchsvolleren Anforderungen besser entsprechen zu können. Oftmals handelt es sich um Organisationen, die ausgegliederte Aufgaben aus dem öffentlich-rechtlichen Bereich übernehmen. Man erhofft sich dadurch eine effizientere Aufgabenerfüllung. Institutionalisierte weiche Kooperationen sind ein wichtiger Bestandteil der bürgernahen Regionalentwicklung, haben jedoch keine demokratische Legitimation und können somit auch nur für Bereiche gebildet werden, in denen eine solche Legitimation nicht erforderlich ist.

Harte Kooperationen (iii) zeichnen sich schließlich dadurch aus, dass sie in einem festen Rahmen stattfinden. Meist sind solche Kooperationen durch ein eng bindendes Vertragswerk fixiert und die Teilnehmer haben sich zur Mitarbeit fest verpflichtet. Diese verbindlichen Kooperationen haben meist eine bessere Ausstattung als weiche Kooperationen, beispielsweise sind eigene Vertretungen (Büros) vorhanden und Mitarbeiter, die für die Durchführung der Kooperation zuständig sind. Der Grad der Institutionalisierung spielt auch in den Ansätzen zur regionalen Kooperation eine wichtige Rolle: Der Theorienstreit zwischen Metropolitan- und Public Choice-Ansatz spielt sich im Wesentlichen über die geeignete Kooperationsform innerhalb der harten Kooperationen ab. Beim

New Regionalism-Ansatz wird hingegen auch die Schaffung von weichen Kooperationen in Betracht gezogen.

Harte, institutionalisierte weiche und nicht-institutionalisierte weiche Kooperationen lassen sich jeweils zusätzlich anhand ihres **Aufgabenumfangs** in

- a. funktional,
- b. multifunktional und
- c. ganzheitlich-integriert

abgrenzen. Der Aufgabenumfang reicht von sehr spezifischen (funktionalen) bis zu stark themenübergreifenden (ganzheitlich integrierten) Formen. Dazwischen siedeln sich weitere Kooperationsformen mit unterschiedlichen Aufgabenzuschnitten an. Die **funktionalen** Kooperationen (a) sind in einem Aufgabengebiet spezialisiert und versuchen auch in diesem Bereich weitere Synergieeffekte zu nutzen. Häufig geschieht dies bei funktionalen Kooperationen durch eine Beteiligung von Wirtschaftssubjekten bei der Problemlösung. Hierbei tritt die öffentliche Hand oft als Wirtschaftssubjekt auf (Stadtwerke, ÖPNV, Entsorgung).

Multifunktionale Kooperationen (b) übernehmen mehrere Aufgabengebiete der öffentlichen Hand. Sie stellen aber noch keine Institution dar, die ein so weitreichendes Kompetenzfeld hat, dass eine demokratische Legitimierung zwingend notwendig wäre. **Ganzheitlich-integrierte** Kooperationen (c) hingegen verfügen über eine demokratische Legitimation und können somit hoheitliche Aufgaben übernehmen. Sie sollen zweckorientierter als die fragmentierte kommunale öffentliche Verwaltung sein und positive Synergieeffekte ausnutzen. Die umfassendste Kooperation ist der Zusammenschluss von Kommunen oder Kreisen. Erfahrungsgemäß findet man harte Kooperationen, wenn regionale „Win-Win-Situationen“ existieren und diese durch Zusammenarbeit realisiert werden können. Gibt es jedoch Ausgangssituationen, in denen eine Wohlfahrtsverbesserung nur erreicht werden kann, wenn mindestens ein Teilnehmer der Kooperation schlechter gestellt wird, so werden sich solche Kooperationen nur schwerlich bilden lassen.

Viele ins Leben gerufene Kooperationen wollen sich allumfassend mit einer Problemstellung auseinandersetzen. Eine Wirtschaftsförderungsgesellschaft in einem polyzentrischen Raum beispielsweise wird es sich meist zur Aufgabe machen, sowohl die Darstellung der Interessen der Region nach außen hin zu übernehmen als auch eine optimale Strategie für Ansiedlungen von Wirtschaftssubjekten zu entwickeln, also eine gewisse Steuerung nach innen anzustreben. Hierbei entsteht oft ein **Spannungsverhältnis**. So kann es sein, dass eine richtigerweise durchgeführte Kooperation dem polyzentrischen Raum Vorteile bringt, die inter-kommunale Verteilung dieser Vorteile aber große Schwierigkeiten aufwirft (Blatter, Knieling 2009: 239ff). Sind sich die potentiellen Teilnehmer einer solchen Kooperation der später auftretenden Problematik bewusst, kann dies ein Zustandekommen der Kooperation verhindern, mit der Folge, dass keinerlei Effizienzsteigerungen stattfinden.

Eine klare Abgrenzung der **Zuständigkeit** der Kooperation kann dieses Problem lösen. So kann eine externe Kooperation ausschließlich darauf beschränkt sein, die Außendarstellung einer Region (in einem bestimmten Themenbereich) zu übernehmen. Der Folgeschritt kann dann unabhängig von der dabei verwirklichten Kooperation stattfinden. So könnte beim oben genannten Beispiel der Wirtschaftsförderungsgesellschaft die Entscheidung, wo genau sich ein Unternehmen inner-

halb der Region ansiedeln sollte, durch einen inter-kommunalen Wettbewerb stattfinden. Eine weitere Möglichkeit ist die Einrichtung eines intra-regionalen Vorteils- und Lastenausgleichs, wobei hier die große Gefahr der Anreizfeindlichkeit besteht, vor allem, wenn der Vorteils- und Lastenausgleich für Erfolge eingerichtet wird, die noch in der Zukunft erarbeitet werden müssen. Teilnehmer des Ausgleichs könnten dann ihre zukünftigen Handlungen so ausrichten, dass sie den Ertrag aus den Ausgleichssystemen maximieren und nicht den Nutzen für die Region. Eine „Beggary-Neighbour“-Strategie könnte somit wieder für einzelne Teilnehmer optimal sein und die Region insgesamt würde geschwächt.

4.3 Kooperationen im Ruhrgebiet

Dieser Abschnitt beschreibt einzelne im Ruhrgebiet umgesetzte Kooperationen und stellt die Kooperationslandschaft der Region insgesamt in Anlehnung an Blume (2009: 53ff) grafisch dar. Im folgenden Abschnitt werden dann potenzielle Kooperationsfelder aufgeführt, auf denen noch nicht oder nicht ausreichend kooperiert wird. Im **polyzentrischen Raum Ruhrgebiet** existiert bereits heute eine **Reihe von Kooperationen**, sowohl zwischen den Städten und Kreisen innerhalb des Ruhrgebiets als auch mit den Regionen außerhalb des Ruhrgebiets. Die Kooperationen sind sowohl öffentlich-rechtlich als auch von Seiten der Wirtschaft oder von Privatpersonen organisiert. An dieser Stelle wird keine umfassende Zusammenstellung aller Kooperationen geleistet; eine solche hat jüngst das Institut für Landes- und Stadtentwicklung gGmbH (ILS 2009) vorgelegt. Hier werden vielmehr die wichtigsten Kooperationen nach den Kriterien „Institutionalisierungsgrad“ und „Aufgabenumfang“ geordnet, um eine Schwerpunktsetzung bei den existierenden Kooperationen aufzeigen zu können. Alle Kooperationen, die in Schaubild 4.1 aufgelistet werden, sind in Anhang 4 schematisch beschrieben.

Funktionale Kooperationen widmen sich ausschließlich einem einzelnen Themenkomplex. Sie werden zunächst diskutiert. Die Schwierigkeiten einer Bewertung dieser Kategorie ergeben sich durch die Vielzahl der Kooperationen im informellen Bereich, denn jeder Industrie-, Kultur- und Sportverband stellt eine Kooperation dieser Art dar. Hier werden in der Tat daher nur herausragende Kooperationen dieser Art diskutiert. Im Rahmen der funktionalen Kooperationen werden dementsprechend die Nahverkehrsbetreiber „Kooperation östliches Ruhrgebiet“ (KÖR) und VIA Verkehrsgesellschaft mbH betrachtet, zudem wird die Universitätsallianz Metropole Ruhr (UAMR) erörtert.

Die „**Kooperation östliches Ruhrgebiet**“ (KÖR) ist eine **weiche Kooperation** im Verkehrsbereich, durchgeführt von den Bahn-Betreibergesellschaften DSW21, BoGeStra, der HCR und der Vestischen Straßenbahnen GmbH. Dies sind die Betreiber der Stadt Dortmund, der Städte Bochum und Gelsenkirchen, der Städte Herne und Castrop-Rauxel sowie des Kreises Recklinghausen. Die KÖR wurde 1999 mit dem Ziel gegründet, Einkaufspolitik, Instandhaltung, Mitarbeiterschulung und Marketingaktivitäten zu vereinheitlichen und den Austausch über technische Erfahrungen voranzutreiben. Ein rechtlicher Zusammenschluss zu einer juristischen Person ist nicht erfolgt. Die Kooperation basiert lediglich auf der unmittelbaren Zusammenarbeit. Nach Angaben der KÖR selbst ist diese in den gut 10 Jahren des Bestehens gelungen: Qualitätsstandards seien verbessert und die Kosten für die beteiligten Kommunen trotz Kürzungen der Landes- und Bundesmittel konstant gehalten worden.

Schaubild 4.1
Kooperationen im Ruhrgebiet

	Funktional	Multifunktional	Ganzheitlich integriert
<p>Grad der Verbindlichkeit und öffentlich-rechtlichen Legitimation</p> <p>Harte Kooperation</p>	<p>AGR - Abfallentsorgungsgesellschaft Ruhrgebiet mbH BOGESTRA Euregio Rhein-Waal Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) Verband der Verkehrsgesellschaften Mülheim, Essen und Duisburg Via Verkehrsverbund Rhein Ruhr VRR Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr WMR</p>	<p>Emschergenossenschaft Landschaftsverband Rheinland LVR Landschaftsverband Westfalen-Lippe LWL Planungsgemeinschaft RFNP Regionalrat Regionalverband Ruhr RVR</p>	<p>Gebietsreformen (Bspw. der Zusammenschluss von Herne und Wanne-Eickel) Ruhrplan21 Ruhrstadt nach Leitidee der Initiative Ruhrstadt Ruhrstadt-Stadt der Städte</p>
<p>Institutionalisierte weiche Kooperation</p>	<p>Freizeitzentrum Kemnade GmbH Gemeinschaftsinitiative "Das Ruhrtal" GEW - Masterplan Bildung Regionale 2016 Revierpark Nienhausen GmbH Ruhr Tourismus GmbH Seegesellschaft Haltern GmbH Stiftung jedem Kind ein Instrument Tourismus-Region Universitätsallianz Metropole Ruhr Wohnen im Revier WIR</p>	<p>Initiativkreis Ruhrgebiet Interkommunale Zusammenarbeit östliches Ruhrgebiet Kemnader Kreis e.V. Regionalagenturen des MAGS NRW Regionaler Flächennutzungsplan RFNP Ruhr 2010 Städteregion Ruhr 2030</p>	<p>Institutionalisierte Regionalentwicklung (z.B. Regionale Entwicklungsagenturen)</p>
<p>nicht institutionalisierte weiche Kooperation</p>	<p>Kooperation Östliches Ruhrgebiet KÖR Logistik Ruhr e.V. EffizienzCluster Netzwerk Ruhrgebiet Regionalagentur Westfälisches Ruhrgebiet Spurwerk NRW - Kooperation der Stadtbahnunternehmen Wissenschaftsforum Ruhr</p>	<p>Regionalkonferenz Ruhr 2009 Networker Ruhr</p>	<p>Initiative Ruhrstadt Konzept Ruhr Pro Ruhrgebiet</p>

Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2011.

Es stellt sich die Frage, ob diese spezifische Kooperation gegründet wurde, weil sich die Teilregion „östliches Ruhrgebiet“ besonders für eine Kooperation angeboten hat. In diesem Fall könnte ein Indiz für eine spezifische Teilregion im Ruhrgebiet gefunden werden. Dies wurde von der KÖR jedoch nicht bestätigt. Diese räumliche Zusammenarbeit hat sich vor allem herausgebildet, weil die dort tätigen Verkehrsbetriebe bereit waren, für die zu erwartenden Synergien einen Teil ihrer Entscheidungskompetenzen abzugeben und gemeinsame Strategien zu verfolgen.

Im Jahr 2010 wurde mit der **VIA Verkehrsgesellschaft mbH** eine ähnliche Kooperation von den drei Betreibergesellschaften EVAG (Essen), DVG (Duisburg) und MVG (Mülheim) gegründet. Allerdings stellt die VIA eine **wesentlich härtere Kooperation** dar als die KÖR. Die VIA ist ein neu gegründetes Unternehmen, das als eigenständiger Betreiber fungiert, während die kommunalen Betreiber lediglich bestehen bleiben, um die Eigentumsrechte der Kommunen zu wahren. Auch in diesem Fall war – wie schon bei der KÖR – nicht die Homogenität der durch die Kooperation abgegrenzten Teilregion entscheidend. Ausschlaggebend für die Gründung war vielmehr die bereits bestehende Vernetzung einiger Linien. Eine Bewertung dieser Kooperation ist noch nicht möglich, weil hierfür noch keine Daten vorliegen. Allerdings lassen sich bis heute auch keine Anhaltspunkte dafür finden, dass die Kooperation nicht funktioniert. Im Fall der Kooperation zwischen Betreibergesellschaften dürfte jedenfalls davon auszugehen sein, dass eher als die formaljuristische Ausgestaltung der hohe Kostendruck für den Erfolg einer Kooperation sorgt.

Eine weitere funktionale Kooperation stellt die **Universitätsallianz Metropole Ruhr (UAMR)** dar, der Verbund der Universität Duisburg-Essen, der Ruhr-Universität Bochum und der Technischen Universität Dortmund. Dabei handelt es sich um eine institutionalisierte **weiche Kooperation**, die vertraglich fixiert ist, aber die eigenständige Souveränität der Hochschulen nicht beeinträchtigt. Die Vereinbarung lässt vielmehr für die Universitäten jede Form der Kooperation (bilateral oder

trilateral) offen. Diese Kooperation hat sicherlich ein hohes Erfolgspotenzial, weil die Universitäten gleichermaßen vor der Herausforderungen stehen, die immer umfangreicheren Angebote zur „Spezialisierung“ des Studiums und den immer anspruchsvolleren Online-Angeboten und – Bedürfnissen angemessen zu begegnen.

Eine solche Kooperationsform, in der lediglich eine Basis zur Zusammenarbeit gelegt wird, nicht aber bereits in der Kooperationsvereinbarung **konkrete Projekte** definiert werden, birgt zwar grundsätzlich die Gefahr, dass letztlich nur wenige konkrete Projekte in Angriff genommen werden. Bei der UAMR ist dies aber nicht zu erwarten, da die hohe Mobilität der Studenten Anreize zur Optimierung der Studienangebote setzt und den Effizienzdruck auf die Universitäten erhöht. Schließlich sind alle vier Ruhrgebietsstädte mit einer Universität an dieser Kooperation beteiligt, so dass eine große Nähe zwischen den einzelnen Universitäten gegeben ist und daher zumindest im Prinzip gemeinsame Studienangebote erfolgreich angeboten werden können.

Als Beispiel für ein konkretes Kooperationsprojekt der in der UAMR verknüpften Universitäten soll hier die **Ruhr Graduate School in Economics (RGS Econ)** angeführt werden. Die RGS Econ ist ein gemeinschaftlich von den UAMR-Universitäten und dem Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung (RWI) getragenes, auf eine Ausbildungszeit von jeweils drei Jahren konzipiertes, englischsprachiges Doktorandenprogramm der Volkswirtschaftslehre. Nach dem Vorbild international führender Ausbildungseinrichtungen konzipiert, hatte die RGS Econ im Jahr 2004 ihren ersten Jahrgang an international rekrutierten Nachwuchswissenschaftlern aufgenommen und bildet mittlerweile den siebten Jahrgang aus. Die Studierenden engagieren sich nach einem von Vorlesungen geprägten Orientierungsjahr während der Anfertigung ihrer Dissertationsschrift in einer der vier Trägereinrichtungen und beflügeln dort den intellektuellen Austausch und die wissenschaftliche Diskussionskultur. Die RGS Econ ist mittlerweile zum Aushängeschild der exzellenten Nachwuchsförderung in der Volkswirtschaftslehre der Region gereift und positioniert das Ruhrgebiet in dieser Disziplin sichtbar im nationalen wie internationalen Wettbewerb.

Die hier im funktionalen Bereich aufgeführten Kooperationen im Ruhrgebiet können offenbar – zumindest soweit dies für Außenstehende zu beurteilen ist – ihre gesetzten Ziele erreichen. Die drei genannten Kooperationen unterscheiden sich in ihrem Grad der Verbindlichkeit, eine durch diese strukturellen Unterschiede bedingte Variation im Erfolg zeichnet sich aber nicht ab. Die Verbindlichkeit einer Kooperation kann also anhand dieser Beispiele nicht als entscheidender Faktor für ihren Erfolg ausgemacht werden. Dies gilt ebenso für die im Anhang aufgeführten weiteren funktionalen Kooperationen. Zudem konnten durch die hier dargestellten Kooperationen keine Räume ausgemacht werden, die sich zu einer gemeinsamen Region entwickeln, die Zusammenarbeit ist stattdessen durch die konkreten Aufgabenstellungen und funktionalen Synergieeffekte bestimmt.

Zu den **multifunktionalen** Kooperationen zählen die beiden **Landschaftsverbände** Rheinland (LVR) und Westfalen-Lippe (LWL). Das östliche Gebiet zählt zum LWL, Kreise und Städte westlich der Linie Bottrop, Gelsenkirchen, Bochum und Ennepe-Ruhr-Kreis zum LVR. Die Landschaftsverbände sind in der Kultur- und Denkmalpflege sowie in der Unterhaltung von Schulen oder Krankenhäusern vor allem für behinderte Menschen tätig. Die administrative Grenze der Landschaftsverbände wird allerdings kaum wahrgenommen. Die Unterscheidung zwischen Rheinland und Westfalen, wie sie durch die beiden Verbände vorgegeben wird, ist im Ruhrgebiet im Grunde

überholt. Zudem werden gleiche Aufgaben auch von anderen regionalen Verbänden übernommen, was nahezu zwangsläufig zu einer ineffizienten Überschneidung von Kompetenzen führt.

Die bekannteste und größte Kooperation im Ruhrgebiet ist der **Regionalverband Ruhr (RVR)**. Der RVR selbst wurde erst im Jahr 2004 gegründet, durch seine Vorgänger, den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR), gegründet 1920, und den Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR), umbenannt 1978, blickt der RVR aber auf eine lange Historie zurück. Der RVR besteht als Pflichtverband für die 15 Kreise und kreisfreien Städte des Ruhrgebiets, dessen Aufgaben und Zwecke durch das Verbandsgesetz definiert sind. Zum RVR gehören 21 **Tochtergesellschaften** (RVR 2010: 5), über deren Arbeit die Umsetzung der im RVR gebündelten Kooperationen vollzogen wird. Im Gegensatz zu funktionalen Kooperationen, die sich von Aufgabe zu Aufgabe in immer wieder anderen räumlichen Konstellationen ergeben, umspannen die Aktivitäten der Tochtergesellschaften in jedem Falle das gleiche Gebiet.

Ein wichtiges Beispiel ist die **Ruhr Tourismus GmbH (RTG)**. Die RTG übernimmt das touristische Marketing der Region, erarbeitet Konzepte in der Trendforschung und bietet selbst Reiseveranstaltungen im Ruhrgebiet an. Hauptsächlich ist die RTG eine **nach außen** gerichtete Kooperation. Da der Faktor Tourismus **starke Skaleneffekte** aufweist, ist eine gemeinsame Marketinganstrengung auf regionaler Ebene zweifelsfrei sinnvoll. Projekte, wie z.B. der Ruhrtalradweg, der eines der Leitprojekte darstellt, sind hierbei nicht auf das Ruhrgebiet beschränkt, sondern erstrecken sich, den geografischen Gegebenheiten entsprechend, von der Quelle der Ruhr bis zu ihrer Mündung. In der RTG bestätigt sich die theoretische Einschätzung von externen Kooperationen: Der Erfolg dieser Kooperationen steigt, wenn sie regional weit gefasst sind. Das ist bei einer Tourismus Gesellschaft leicht ersichtlich, da ihr Angebot und das resultierende touristische Potenzial mit der weiten Fassung größer ist. Zusammenfassend kann die RTG als sinnvolle Kooperation bewertet werden, die die Region touristisch als Ganzes repräsentieren und vertreten kann.

Eine weitere Tochter des RVR ist die **Wirtschaftsförderung metropole Ruhr GmbH (WMR)** als ruhrgebietsweite Wirtschaftsförderungsgesellschaft.²⁷ Die Rolle der WMR muss differenziert betrachtet werden: Die **nach außen** gerichteten Aufgabenfelder, wie die nationale und internationale Bewerbung des Standortes „Ruhrgebiet“ durch gemeinsame Messeauftritte und gemeinsame Informationsbereitstellungen, zum Beispiel in Form eines Gewerbeflächenatlases, sind sicherlich tendenziell positiv zu bewerten. Spannend wäre es allerdings, genauer zu untersuchen, welche Kompetenzen aufgrund der Einrichtung der WMR von den einzelnen Wirtschaftsförderungsgesellschaften der Städte und Kreise tatsächlich an die WMR abgetreten werden. Weiterhin müsste analysiert werden, welche konkreten Einsparungen bei diesen Gesellschaften im Zuge dieser Wandlungen vorgenommen wurden und welche Doppelanstrengungen in der Praxis noch immer unternommen werden. Diese Fragen müssten allerdings Gegenstand einer ausführlichen Evaluationsstudie sein, die den Rahmen der vorliegenden Arbeit deutlich sprengen würde.

Es liegt jedoch auf der Hand und stellt daher keine Kritik an der Arbeit der WMR dar, dass die **nach innen** gerichteten Aktivitäten, wie die Vermittlung von Kontakten für potenzielle Investoren, nicht zufriedenstellend mit einer kooperativen Ausrichtung erfüllt werden können. Investoren, die sich für das Ruhrgebiet als Standort interessieren, werden von der WMR in einem Verteilerkreis

²⁷ <http://business.metropoleruhr.de/wir-ueber-uns.html>

an die Städte vermittelt. Hierdurch entsteht dann eine wettbewerbliche Situation, die durchaus positiv zu bewerten ist. Die Städte werben aber natürlich auch über andere, direkte Wege um potenzielle Investoren. Die Vertreter der kommunalen Wirtschaftsförderung haben durchaus einen hohen Anreiz, Investoren ohne Beteiligung der WMR zu akquirieren, weil sich die Stadt dann im Erfolgsfall nicht mehr mit anderen „Konkurrenten“ auseinandersetzen muss. In dieser Rolle als koordinierende Institution eines innerregionalen Wettbewerbs, sieht sich die WMR jedoch nicht.

Eine weitere nach innen gerichtete Aufgabe der WMR ist die koordinierende Unterstützung bei der Beantragung von **EU-Fördermitteln**, wie z.B. jüngst beim „Konzept Ruhr“. Ein ausschlaggebender Grund zur Schaffung der WMR war die Leitlinie der EU, Projekte bevorzugt zu behandeln, die in einer Kooperation von mehreren Kommunen eingebracht werden. Zur Umsetzung dieser multikommunalen Struktur wurde mit dem Konzept Ruhr allerdings lediglich ein gemeinsamer Rahmen für viele individuelle Projekte geschaffen. Eine gemeinsame, regional verflochtene Strukturpolitik kann in der Gesamtschau der Projekte allerdings nicht erkannt werden (WMR 2008).

Diese Form der Umsetzung führt sogar im Vergleich zu Einzelanträgen zu einer Verschlechterung der Situation, weil Kommunen zu **strategischem Handeln** animiert werden. Für die Verhandlung über die aufzunehmenden Projekte ist es für eine Stadt sinnvoll, möglichst viele eigene Projekte zu beantragen und somit bessere Kompromisslösungen aushandeln zu können. In dieser Situation ist es für jede Stadt oberste Maxime, die Anzahl der eigenen Projekte zu steigern. Diese Konstruktion führt in der Regel nicht zu einer effizienten Lösung, da die WMR Informationsnachteile gegenüber den Städten hat und die Qualität der eingereichten Projekte nur bedingt beurteilen kann. Aufgrund der hier vorliegenden Anreizstrukturen sollte sich die WMR eher darauf konzentrieren, ihre nach außen gerichtete Kooperation zu stärken und ihre Potenziale und Mittel auf die Erfüllung dieser Aufgabe auszurichten.

Der RVR übernimmt zudem weitere Aufgaben in der **Kulturförderung** (Unterhaltung von Kultur-einrichtungen) und als **Freizeitflächenbetreiber** (Unterhaltung der Revierparks und weiterer Freizeiteinrichtungen). Politische Positionen und Strategien des Verbands werden durch die **Verbandsversammlung** festgelegt. Diese – auch Ruhrparlament genannte Institution – setzt sich aus den politischen Mehrheitsverhältnissen in den Stadt- und Kreisräten der RVR-Mitglieder zusammen. Seit den NRW-Kommunalwahlen 2009 liegt die Aufgabe der **Regionalplanung** und der Erstellung von Flächennutzungsplänen bei der Verbandsversammlung. Die zuständige Bezirksplanung ist der RVR selbst, er ist beratend tätig für die Verbandsversammlung in folgenden Themengebieten: dem Städtebau, Wohnungsbau, Schul- und Sportstättenbau, Krankenhausbau, Verkehr, Freizeit- und Erholungswesen, Landschaftspflege, Wasserwirtschaft, Abfallbeseitigung, Kultur und Tourismus. Auf Grundlage der Vorgaben der Verbandsversammlung erarbeitet die Bezirksplanungsbehörde Pläne, die abschließend von der Verbandsversammlung genehmigt werden müssen (Landesplanungsgesetz NRW 2010).

In seiner jetzigen Ausgestaltung bildet der RVR in der zuvor beschriebenen Systematik eine **harte Kooperation** mit multifunktionalem Aufgabenbereich. Die teilweise vorhandene überlappende Kompetenzverteilung auf verschiedene Verwaltungsebenen ist dabei als Hindernis für effektive und zielgesteuerte Umsetzung anzusehen. Dieses Problem besteht in zwei verschiedenen Formen: Zum einen sind **Kompetenzen** häufig „vertikal“ nicht klar verteilt, zum Beispiel zwischen Stadt oder Kreis und dem RVR. Ein wichtiger Grund dafür ist wohl nicht zuletzt der Zweifel der Städte, ob ihre Ziele auch angemessen vom RVR verfolgt werden. Sie behalten sich mit Teilkompetenzen

„Vetorechte“ vor, um bei Planungen des RVR nicht übergangen zu werden. Dies führt häufig zu Aufstauungen und nachteiligen Entwicklungen im politischen Prozess. Zum anderen gibt es „horizontale“ Kompetenzüberlappungen, zum Beispiel zwischen Landschaftsverbänden und RVR, die beide Kultur- und Freizeiteinrichtungen betreuen und unterstützen. Eine Verwaltung aus einer Hand würde die Überlappung vermeiden und die Effektivität der Einrichtungen steigern. Allerdings würden die Institutionen dadurch eine ihrer Existenzgrundlagen verlieren.

In dieser Tatsache zeigt sich eines der Hauptprobleme des RVR: Zur Ausgestaltung einer effektiven und zielgerichteten Regionalpolitik müssten Kompetenzen in vollständig eigener Verantwortung des RVR liegen. Dies ist aber gleichbedeutend mit der **Abgabe von Machtbefugnissen** auf der Ebene der Kreise und der kreisfreien Städte. Daher wird von jedem RVR-Mitglied offenbar sehr vorsichtig abgewogen, ob eine dauerhafte Kompetenzabgabe auf die RVR-Ebene keine eigenen Nachteile auf lange Sicht mit sich bringen könnte. Die Kreise und allen voran die großen kreisfreien Städte haben ein hohes Interesse daran, ihre Entscheidungshoheiten nicht vollständig aufzugeben (Blume 2009: 142f). Da gerade diese Verwaltungsebene das Ruhrparlament des RVR stellt und damit die Leitlinien des RVR prägt, ist kaum zu erwarten, dass der RVR im Vergleich zum Status quo eine machtvollere Position beziehen kann.

Der bisherige Versuch, im Ruhrgebiet eine funktionsfähige multifunktionale Kooperation in Form des RVR zu installieren, scheitert somit an der machtvollen Position der großen Städte, aber auch an den weit divergierenden Interessen der einzelnen Städte und Kreise (Laurin 2010). Angesichts des im Zusammenhang mit dem Metropolitan-Ansatz diskutierten fehlenden politischen Willens bei den kommunalen Amtsträgern, in der praktischen Umsetzung von harten Kooperationen Kompetenzen abzutreten und auf höhere politische Ebenen zu delegieren, verwundert dies nicht. Teilweise wollen jetzige Mitglieder des RVR eine stärkere Unabhängigkeit zurückerlangen um eigene Interessen gezielter verfolgen zu können: Der Kreis Wesel und die kreisfreie Stadt Hagen zeigten bereits im Jahr 2008 mehrheitlich²⁸ den Wunsch zum Austritt aus dem RVR und dem damit verbundenen Gedanken einer „Metropole Ruhr“. In Hagen sah man die Möglichkeit, die führende Rolle in einer Region Südwestfalen zu übernehmen, im Kreis Wesel liegt es auf der Hand, dass eine strategische Ausrichtung zur Rheinschiene angestrebt wird (Blotevogel 2001: 21).

Auf Initiative der Bürgermeister wurde als Gegenentwurf zum RVR im Jahr 2008 der „Städtebund Ruhr“ gegründet, der mit flexiblen Kooperationsformen den RVR ersetzen sollte. Dieses Projekt wurde allerdings nicht umgesetzt. Die „**Städteregion Ruhr 2030**“ hingegen, eine Kooperation mit ähnlich flexiblen Ausgestaltungsformen, hat sich im Ruhrgebiet etabliert. Dieser Kooperation gehören alle kreisfreien Städte des Ruhrgebiets an. Die Vorteile für die Städte liegen vor allem darin, dass entstehende Kooperationsprojekte nicht für alle Akteure verpflichtend sind. Die Städte sollen vielmehr dann kooperieren, wenn es für sie vorteilhaft ist. Dies belässt den einzelnen Akteuren mehr Freiräume und vermeidet die Risiken von langfristigen Bindungen. Gerade diese Verbindlichkeit und Langfristigkeit von übertragenen Kompetenzen ist das Problem der Kooperation der Kreise und Städte im Rahmen des RVR. Die „Städteregion Ruhr 2030“ stellt hingegen lediglich eine Plattform für Kooperationsprojekte dar, also eine weiche, eher multifunktionale Kooperation.

²⁸ Für den Austritt aus dem RVR ist eine 2/3-Mehrheit im Kreis- bzw. Stadtrat notwendig. Bei den Abstimmungen im Jahr 2008 wurden in Hagen und im Kreis Wesel jeweils nur einfache Mehrheiten erreicht.

Die entstehenden Projekte können in ihrer Verbindlichkeit härter sein und haben einen konkreten – also monofunktionalen – Charakter.

Ein Projekt, das aus der Städteregion 2030 hervorging, ist z.B. der **Regionale Flächennutzungsplan** (RFNP) (vgl. Anhang 3). In diesem Projekt haben sich sechs Städte zusammengeschlossen und die durch die Landesregierung gegebene Möglichkeit zur Erstellung eines RFNP umgesetzt. Auf der Ebene des RVR-Gebiets wurde die Ermächtigung zur Erstellung regionaler Flächennutzungspläne jedoch nicht genutzt. Dies kann als Indiz dafür gesehen werden, dass der räumliche Rahmen des RVRs für die Erstellung eines regionalen Flächennutzungsplans nicht richtig gefasst ist.

Ganzheitlich-integrierte harte Kooperationen werden derzeit auf ruhrgebietsweiter Ebene nicht verfolgt. Die Gemeindereformen in den 1970er Jahren mit Zusammenschlüssen von Städten, wie zum Beispiel Herne und Wanne-Eickel stellen umgesetzte ganzheitliche harte Kooperationen in Teilräumen dar. Die Forderungen der „**Initiative Ruhrstadt**“ vertreten derzeit die prominentesten Positionen für eine ganzheitlich-integrierte harte Kooperation der Ruhrgebietskreise. Auch wenn die aktuellen Aktivitäten dieser Initiative – bspw. dient sie als Diskussionsplattform eines offenen, unverbindlichen Kreises einer interessensgleichen Gruppe – lediglich weiche Kooperationen darstellen, würden die Umsetzung ihrer Kernforderung das Verwaltungsgefüge weitreichend verändern. Nach den Vorstellungen der Initiative sollen wesentliche Kompetenzen der einzelnen Städte und Gemeinden auf ein neu zu wählendes „RuhrStadtparlament“ und einen „Ersten Bürgermeister“ übergehen (Danielzyk et al. 2010). Von einer solchen Bündelung der politischen Macht verspricht sich die Initiative eine höhere Durchsetzungskraft für die Interessen der Ruhrgebietsstädte und -gemeinden.

Ein Kernproblem dieses Ansatzes besteht aber – wie auch beim RVR – in der mangelnden Anreizverträglichkeit und der Heterogenität des Ruhrgebiets. Es fehlt an einer überzeugenden Motivation für die politischen Verantwortlichen in den Kommunen, wesentliche Teile ihrer Zuständigkeiten auf eine höher angesiedelte Ebene zu übertragen. Zusätzlich sind die kommunalen Interessen, wie sich bereits bei der Analyse des RVR gezeigt hat, zu unterschiedlich. Auch die Gründung und Akzeptanz der oben beschriebenen „Städteregion Ruhr 2030“ im Kontrast zum RVR spricht gegen den Willen zur Einführung einer Ruhrstadt jeder Art.

4.4 Potenzielle Kooperationsfelder

Nachdem die ausführliche Diskussion der im Ruhrgebiet bereits mit mehr oder weniger großem Erfolg eingerichteten Kooperationen eindrucksvolle Beispiele dafür liefern konnte, welche Potenziale in der Zusammenarbeit administrativer Einheiten schlummern, wird in diesem Abschnitt näher beleuchtet, wie eine für das Ruhrgebiet geeignete **Kooperationsstruktur** aussehen sollte. Zudem werden aus diesen allgemeinen Bemerkungen **konkrete Anregungen** abgeleitet. Den Ausführungen in Kapitel 4.1 folgend werden dem Metropolitan-Ansatz häufig die effizientesten Kooperationslösungen zugesprochen. Allerdings zeigten die theoretischen Konzepte bereits, dass dieser Ansatz nur in homogenen Räumen Aussicht auf Erfolg haben kann. Ist die Homogenität der Region nicht gegeben, werden Interessenkonflikte innerhalb der Kooperationsteilnehmer die zwangsläufige Schlussfolgerung sein. In diesem Fall bieten sich Kooperationen in Anlehnung an den New Regionalism-Ansatz an. Dass das Ruhrgebiet in Bezug auf sozio-ökonomische Regional-

und Individualdaten keinen homogenen Raum darstellt, wurde allerdings in den vorherigen Kapiteln 2 und 3 eingehend herausgearbeitet.

Das Ruhrgebiet stellt sich dabei in fast allen Untersuchungsschwerpunkten als heterogener Raum heraus. Die wirtschaftlichen Kennzahlen zeigen das vor allem in Bezug auf die Entwicklung des BIP je Einwohner und die Arbeitslosenquote. Auch die Pendlerströme führen nicht zur Herausbildung eines einheitlichen Raums, vor allem zeigen sich wichtige Pendelverflechtungen der einzelnen Städte in die Region hinein und aus dem Ruhrgebiet heraus. Die Auspendlerströme zeigen dabei stark unterschiedliche Verflechtungen in das Ruhrgebiet. Im nördlichen Randgebiet bildet sich eine Teilregion ab, in der stark innerhalb der Ruhrgebietsgrenzen gependelt wird. In anderen Teilen (z.B. westliches und südwestliches Ruhrgebiet) wird deutlich mehr aus dem Ruhrgebiet ausgependelt. Die demographische Entwicklung wurde hingegen als recht homogen analysiert, vor allem weil die momentane Altersstruktur im Ruhrgebiet von der im restlichen NRW deutlich abweicht. Die Zukunftsprognosen deuten aber auch in diesem Bereich auf sehr unterschiedliche Entwicklungen hin.

In der Analyse des RWI-Fragebogens „Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet“ konnte flächendeckend eine recht hohe Verbundenheit mit dem Ruhrgebiet festgestellt werden. In der Bewertung der positiven und negativen Aspekte des Ruhrgebiets zeigen sich aber regional deutlich unterschiedliche Schwerpunkte. Zur Bewertung dieser Aspekte wurden Antwortmuster in den Nennungen gesucht, aus denen dann die zentralen Aspekte herausgearbeitet wurden. Dabei ergeben sich gerade bei den Nennungen zu negativen Eigenschaften der Region Ruhrgebiet regionale Differenzen. Diese regionalen Unterschiede verdeutlichen, dass in den einzelnen Teilräumen verschiedene Schwerpunkte in der regionalen Politikgestaltung gelegt werden sollten. Wie zu erwarten, ist auch der Bezug zum Bergbau regional stark unterschiedlich. So werden zum Beispiel die Zukunftschancen der Region nach dem Bergbau regional stark unterschiedlich bewertet.

Nun stellen zwar Kooperationen nach dem Metropolitan-Ansatz die vorzuziehende Lösung für eine homogene Region dar. Aber die polyzentrischen Gegebenheiten des Ruhrgebiets, in der keine Stadt die eindeutige Rolle des Zentrums einnehmen kann, werden metropolitan-basierte Kooperationsansätze immer erschweren. Kooperationen müssen den Akteuren eigene, klar definierbare **Vorteile** bieten, sonst werden sie sich nicht dafür engagieren. Da die Regionen des Ruhrgebiets sehr unterschiedlicher Natur sind, werden aber viele Kooperationen an den Interessen einiger Kooperationsteilnehmer vorbeilaufen, obwohl sie für andere Regionen durchaus nützlich sein mögen. **Ausgleichsmechanismen**, mit denen die Akteure ohne Vorteile aus einer Kooperation für ihre Teilnahme und den damit verbundenen Kosten entschädigt werden sollen, sind bei den vielen Akteuren in einem polyzentrischen Gebiet meist nicht mehr praktikabel, da sie noch schwieriger umzusetzen sind als in monozentrischen Regionen.

Der metropolitan-basierte Kooperationsansatz ist für das Ruhrgebiet somit ineffizient und Vorschläge in seinem Geist spiegeln wohl zumeist die eher naive Vorstellung einer alles lenkenden, besser als die einzelne Gebietskörperschaft entscheidenden, Institution wider. Durch die Vielfältigkeit der einbezogenen Regionen ist jedoch dieser „Top-Down“-Gedanke falsch. Kooperationen in einer New Regionalism-Form versprechen hingegen für die Gegebenheiten des polyzentrischen Raumes die meisten Erfolgchancen. Keine Stadt und kein Kreis werden hierbei gezwungen, eine Kooperation einzugehen, wenn eine Kooperation aber Vorteile bietet, kooperieren Akteure aus eigenem Interesse. Daher wird für das Ruhrgebiet eine **netzwerkartige Kooperationskultur** nach

den Ansätzen des New Regionalism präferiert. Grundsätzlich sollte für jede kooperative Problemlösung in einer heterogenen Region das Problem selbst im Vordergrund stehen und in Folge dessen der optimale Teilraum zur Lösung gefunden werden. Zur Zeit funktioniert diese Systematik aber nicht, es steht der Raum – die Region Ruhrgebiet – im Vordergrund, für den dann allumfassende Problemlösungen gesucht werden.

Prinzipien

Hier soll nun aufgezeigt werden, was grundlegend zu ändern wäre, um den sprichwörtlichen Spieß in dieser Angelegenheit umzudrehen und so eine bessere administrative Zukunft der Region vorzubereiten. Insbesondere wird im Folgenden gezeigt, welche **Kriterien** Kooperationen im Einzelnen erfüllen sollen. Die Teilnahme an einer Kooperation sollte **freiwillig** sein, denn dies garantiert, dass in den Kooperationen nur diejenigen regionalen Akteure zusammenarbeiten, die sich davon echte Vorteile bei der Lösung anstehender Probleme versprechen. Kooperationen sollten ein konkretes, klar definiertes **Ziel** haben und von Anfang an einem konkreten **Zeitplan** folgen. Es sollte eine klare Definition des **Umfangs** der Kooperation verbindlich festgelegt werden.

Darüber hinaus ist die Festlegung von **Kompetenzen** und **Verantwortlichkeiten** ein zentrales Element jedes erfolgreichen Kooperationsprojekts. Insbesondere bei Überschneidungen mit der kommunalen Verwaltung ist klar festzulegen, welcher Anteil jeweils an die Kooperation übertragen wird. Zudem sollte die Aufteilung des erwarteten Nutzens einer Kooperation (zum Beispiel in Form von Effizienzgewinnen) auf die einzelnen Mitglieder der Kooperation bereits im Vorhinein geklärt werden. Die Zuordnung von gemeinsam erzielten Erträgen erst dann zu thematisieren, wenn sie anfallen, führt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Verteilungskonflikten. Durch die klare Formulierung von Aufgaben und Verantwortung eines jeden Kooperationspartners ist diesen unmittelbar bewusst, welche Kompetenzen sie für welche Zeit abgeben oder dazugewinnen. Zudem bietet die angesprochene Transparenz eine Fülle von Informationen, die jedes potenzielle Mitglied einer Kooperation noch vor seiner Beteiligung an der Kooperation nutzen kann, um eine individuelle Aufwand-Nutzen-Abwägung vorzunehmen.

Klare Vereinbarungen führen zudem zu einer besseren **Bewertbarkeit** der Resultate einer Kooperation. Um die Transparenz möglichst umfassend zu gestalten, sollte mit jedem Beginn einer Kooperation eine Evaluation einhergehen. Dies ist einerseits für die Kooperationspartner selbst wichtig, weil sie ihre eigene Strategie überprüfen können, andererseits aber auch für die **Öffentlichkeit**, weil diese die Arbeit der Kooperation effektiver überprüfen und ggf. unterstützen kann. Wenn die angesprochene Transparenz gegeben ist, kann es langfristig zu breiten, öffentlich getragenen Kooperationen in wichtigen Themenbereichen, wie der Zusammenlegung zentraler öffentlicher Einrichtungen, kommen.

Eine hohe Transparenz ist aber auch deshalb unverzichtbar, weil sie nach innen als **Bestätigung** des Erfolges für die **Teilnehmer** dient und nach außen weiteren potenziellen Teilnehmern signalisiert, dass ein Beitritt zur Kooperation lohnend ist. Konkrete Zielvorgaben und eine hohe Transparenz sind auch dann vorteilhaft, wenn private Akteure in Kooperationen einbezogen werden, wie es der New Regionalism-Ansatz vorschlägt. Die sinnvolle Beteiligung von privaten Wirtschaftsakteuren bei der Bereitstellung öffentlicher Güter gewinnt weiter an Bedeutung, weil eine Vielzahl der Kommunen angesichts ihrer schlechten Haushaltslage bei der Erfüllung ihrer originären Aufgaben auf private Mittel zurückgreifen müssen.

Die Notwendigkeit und die Vorteilhaftigkeit von kooperativem Handeln können am besten auf der direkt involvierten **Politikebene** erkannt werden. Deshalb ist es zwingend notwendig, dass Bestrebungen zum gemeinsamen Handeln hauptsächlich auf dieser unteren politischen Ebene initiiert werden (**Bottom-up**).²⁹ Hier sollten Ideen zur Lösung von Problemen erarbeitet werden. Lösungen, die „von oben herab“ (Top-down) vorgegeben werden, sind zum einen oftmals theoretischer Natur und bringen wenig praktischen Nutzen, zum anderen ist der Umsetzungswille einer selbstentworfenen Kooperationsidee wesentlich größer. Bindet man im Rahmen des Bottom-Up-Prinzips die Akteure der unteren Ebenen ein, die einen besseren Überblick über potenzielle Kooperationspartner haben, werden eher Kooperationen zustande kommen. Die Identifikation möglicher Kooperationspartner ist insofern essenziell, da eine gute Idee nur dann Nutzen stiften kann, wenn sie potenziellen Kooperationspartnern auch bekannt gemacht wird. Trotz der möglicherweise ausreichenden Vernetzung der Teilnehmer bei speziellen, von der Kooperation angesprochenen Themen ist zum Beispiel eine Institutionalisierung von Fachtagungen³⁰ sinnvoll und sichert die Möglichkeit, für eigene Kooperationsideen zu werben und Mitstreiter zu finden.

Im Metropolitan-Ansatz ergeben sich Kooperationen allein durch die räumliche Zugehörigkeit zu einer Region. Im Gegensatz dazu kooperieren nach dem New Regionalism-Ansatz freiwillige Teilnehmer, die ihren Nutzen durch die Kooperation steigern können. Weil damit der regionale Zwang zur Teilnahme an einer Kooperation entfällt, erübrigen sich auch die ansonsten häufig zum politischen Geschehen gehörenden Prozesse, in denen nicht kooperationsbereite Akteure durch **Kompensation** in anderen Bereichen zur Teilnahme überredet werden müssen. Es kann natürlich auch im Fall von spezifischen Kooperationen vorkommen, dass einzelne Kommunen zwingend an ihnen teilnehmen sollten (z.B. bei Projekten wie dem Ruhrtalradweg), selbst aber eventuell nur wenige Vorteile aus der Kooperation ziehen können. In diesem Fall sollten konkrete Ausgleichslösungen gefunden werden, die die Teilnehmer untereinander aushandeln. Bei sinnvollen Projekten muss der gewonnene Nutzen implizit ausreichen um angemessene Ausgleichszahlungen anbieten zu können.

Vergleicht man die hier genannten Eckpunkte mit den Bedingungen in Metropolitan-Kooperationen, so zeigt die Metropolitan-Lösung in mehrfacher Hinsicht Probleme. Erstens können immer dann keine Vereinbarungen zu bestimmten Ablaufplanungen getroffen werden, wenn zunächst lediglich eine grundlegende Kooperation beschlossen wurde, bei der noch keine konkreten Ziele definiert wurden. In diesem Fall sind weder der zeitliche Horizont noch der genaue Umfang einer Kooperation bekannt. Zweitens ist es unmöglich, konkrete Vorgehensweisen zur Lösung von Problemen und Herausforderungen zu vereinbaren, wenn das Problem noch nicht bekannt ist. Die Hürde zum Eingehen einer Kooperation liegt nach dem Metropolitan-Ansatz wegen dieser Informationsdefizite sehr hoch. Nach Blume (2009: 159) waren die gescheiterten Kooperationsversuche im Rhein-Main-Gebiet hierfür ein „Negativbeispiel“.

²⁹ Auch bei den in der Vergangenheit umgesetzte Steuerungsversuchen gab es einen Wandel von allumfassenden „Top-down“-Modellen hinzu dezentralen, auf (vernetzte) Einzelprojekte ausgerichtete „Bottom-up“-Modelle (Butzin et al. 2008).

³⁰ Dies forderten auch die Bürgermeister einiger Ruhrgebietsstädte, in Form von regelmäßigen Zusammenkünften der Bürgermeister und Tagungen der Fachdezernenten, in einem Text für das Treffen der Oberbürgermeister und Landräte am 28.02.2008.

Kooperationsprojekte

Während zuvor die bestehenden Kooperationen systematisiert wurden, werden nun **Themengebiete** für stärkere und tiefgreifendere Kooperationen genannt. Dabei werden auch Themenbereiche behandelt, in denen zwar vereinzelte Kooperationen eingegangen werden, die einzelnen Akteure aber weitestgehend nicht die Potenziale der Zusammenarbeit ausnutzen. Ein Beispiel hierfür ist der Bereich **Kultur**. Gerade dort wären weitreichende Kooperationsbestrebungen notwendig, um auf der einen Seite die jährlichen Zuschüsse der Kommunen zumindest konstant zu halten und auf der anderen Seite mit gemeinsamer Programmplanung den Vorteil des polyzentrischen Raumes zu nutzen.

Bei den Kooperationen wurde bereits das Themengebiet des **Stadtbahnverkehrs** angesprochen, in diesem Bereich wurden die bereits bestehenden Kooperationen als positive Beispiele genannt. Ein Vergleich der Netzpläne der Betreibergesellschaften zeigt aber, dass meist nur eine Hauptlinie zwischen den Hauptbahnhöfen eine interkommunale Verbindung darstellt. Eine tatsächliche Verbindung von benachbarten Vororten verschiedener Städte, die nicht zufällig an dieser Hauptlinie liegen, ist nicht gegeben.

Mittelfristig werden die heute teils schon aktuellen Entwicklungsplanungen im **Schulwesen** flächendeckend alle Städte und Gemeinden im Ruhrgebiet betreffen. Effiziente Lösungsansätze können sich dabei nicht an den Stadtgrenzen orientieren. Es soll nicht unterschlagen werden, dass solche Kooperationen teilweise schon lange gelebte Praxis darstellen, von flächendeckenden Verbänden kann aber hier nicht die Rede sein. Gerade das Schulwesen steht dabei vor den Herausforderungen des demographischen Wandels und den steigenden Erwartungen für ganztägliche Betreuungen.

Desweiteren können im Bereich Demographie Kooperationen in Bezug auf die alternde Gesellschaft geschaffen werden. Vordergründig sind hierbei die Errichtung und Unterhaltung von **Alters- und Pflegeheimen** zu sehen. Tiefergehend bezieht sich das Thema aber auch auf den gesamten Themenkomplex „altersgerechtes Wohnen und Leben“. Möglicherweise reicht der Einfluss der Städte selbst in diesem Bereich nicht aus, da private Unternehmen die Investitionen selbst tragen. Dadurch würden sich netzwerkartige Kooperationen nach den Vorgaben des New Regionalism im besonderen Maße eignen.

Im Bereich der lokal abgestimmten Projekte zur **Flächennutzung** sind weitreichende Kooperationen möglich. Ein positives Beispiel dafür sind die Städte Gelsenkirchen und Herten, die gemeinsam die Folgenutzung des ehemaligen Zehengeländes Westerholt bestreiten. Das Zehengelände erstreckt sich über die Grenze der beiden Städte hinweg, die gemeinsamen Bemühungen beschränken sich dabei aber nicht nur auf das Zehengelände selbst, sondern zusätzlich auf die beiden angrenzenden Stadtteile Herten-Westerholt und Gelsenkirchen-Hassel. Aus diesem „integrierten interkommunalen Handlungskonzept“ ist im weiteren Verlauf die Bewerbung zur „Innovation City“ entstanden. Hierbei konnte das Kooperationskonzept bis in die Finalrunde einziehen. Das Projekt kann als Vorbild für andere Kooperationsbestrebungen gesehen werden.

Als letzter Punkt sollen noch die städtischen **Freizeit- und Sportanlagen** genannt werden. Hierunter fallen zum Beispiel zahllose Fußballplätze und Frei- oder Hallenbäder. Gerade in diesem Bereich wären spezifische Kooperationen zwischen zwei oder drei Kommunen sinnvoll, die neue Anlagen gemeinsam so errichten können, dass letztlich alle Beteiligten einen Nutzen daraus zie-

hen können. Hohe Unterhaltungskosten solcher Anlagen führen aktuell immer wieder zu Schließungs- und Stilllegungsdebatten. Auch hierbei kann ein großes Kooperationspotenzial ausgemacht werden, denn interkommunal kann das Angebot wesentlich besser aufeinander abgestimmt werden als bei individuellen Lösungen jeder Stadt, die entweder zu höheren Kosten führen oder das Angebot stärker ausdünnen als nötig.

4.5 Gestalten durch richtig gesetzte Anreize: Der Vorschlag zur Initiierung eines Wettbewerbs für Kooperationen

Aus der übergreifenden Sicht eines **sozialen Planers** betrachtet – einem hypothetischen Gedankenexperiment folgend, das es erlaubt, gesellschaftliche Problemlagen in abstrakter Form zu diskutieren –, stellt sich die Frage, welche Anstrengungen dieser unternehmen sollte, um einen verbesserten administrativen Zuschnitt in der Region zu erreichen oder ersatzweise über Kooperationen Ressourcen zu sparen und Synergieeffekte zu heben. In der Praxis könnten diese abstrakten Überlegungen als **Richtschnur** für die regionalpolitische Strategie der Landesregierung Nordrhein-Westfalens, aber auch solcher Institutionen dienen, deren Zusammenschluss explizit der Förderung des Wohls der Bürger der Region gewidmet ist – Beispiele hierfür sind der Initiativkreis Ruhrgebiet und die RAG-Stiftung. Einem gemeinwohlorientierten Betrachter bieten sich im Prinzip drei Möglichkeiten, mit sehr unterschiedlichen Erfolgsaussichten.

Er könnte **erstens** die geeignete Form der kommunalen Kooperationen **selbst** identifizieren und je nach den eigenen Möglichkeiten durchsetzen. Ein solcher Ansatz wäre recht aussichtslos, schon allein, weil die Städte und Kreise sich aufgrund ihres Selbstbestimmungsrechts jede ihnen missliebige Weichenstellung blockieren können. Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie es die übergeordnete Stelle schaffen soll, die genauen Vor- und Nachteile bestimmter Ausprägungen einer möglichen Kooperation trennscharf zu erkennen, denn hier haben die beteiligten potenziellen Partner grundsätzlich einen erheblichen Informationsvorsprung. Zudem ist es in der Praxis des Handelns der Landesregierung und erst recht der am Gemeinwohl orientierten Ruhrgebiets-Institutionen wie der RAG-Stiftung oder des Initiativkreises Ruhrgebiet eigentlich undenkbar, dass sich ihre Vorstellungen quasi per Weisung durchsetzen ließen, so vernünftig und zielführend diese im Einzelfall auch sein mögen.

Als **zweite**, ebenfalls letztendlich nicht sehr viel versprechende Option böte es sich für die übergeordnete Stelle an, **Vorschläge** für mögliche Kooperationsprojekte zu erarbeiten, für diese bei den betroffenen Städten und Kreisen zu werben und gegebenenfalls durch geeignete negative wie positive Anreize darauf hinzuwirken, dass die potenziellen Partner diese Vorschläge beherzt aufgreifen. Dies erscheint angesichts der im vorangegangenen Abschnitt dokumentierten Beharrungskräfte zur Beibehaltung kommunaler Autonomie ebenfalls recht naiv. Denn einerseits bestehen die oben angesprochenen Informationsvorsprünge seitens der einzelnen Städte und Kreise und der dort verantwortlichen Politik weiter.

Andererseits lässt es sich leicht vorstellen, dass selbst prinzipiell zielführende Kooperationsvorschläge eigentlich immer als undurchführbar dargestellt werden können, wenn sie bei den potenziellen Partnern nicht gewollt sind. Um diese Blockade zu überwinden, sind die hier zur Diskussion stehenden Vorzüge gemeinschaftlichen Handelns in ihrer konkreten Ausprägung zu unbestimmt und von zu vielen Unwägbarkeiten beeinflusst. Ohne guten Willen seitens der potenziellen

Kooperationspartner wird es nicht gehen, und eine umfassende Veränderung der Kooperationskultur der Region wird daher aus gut gemeinten Appellen und Ratschlägen heraus nicht zu bewirken sein.

Die **dritte und eindeutig vorzuziehende Option** bestünde darin, die „**Beweislast**“ von der übergeordneten Ebene auf die einzelnen Akteure in den Städten und Kreisen zu verschieben. Die Akteure selbst sollten konkrete Kooperationspotenziale identifizieren und ihre Umsetzung planerisch vorbereiten. Dann wären ihre Informationsvorteile ideal kanalisiert und es bestünde zumindest die Hoffnung, dass die zielführendsten Kooperationsprojekte zuerst verwirklicht werden und weniger zielführende Kooperationen weiterhin unterblieben. Natürlich bedarf es zu Verwirklichung einer solchen selbstbestimmten Intensivierung der Kooperationsbemühungen in der Region einer geeigneten Schar von Anreizen.

Als **negative Anreize** kommen aus Sicht der Landesregierung vor allem die finanziellen Zuweisungen an die nordrhein-westfälischen Kommunen in Betracht, die gerade in den aktuellen Zeiten der teilweise selbst verursachten, teilweise krisenbedingten Haushaltsnöte einen erheblichen Hebel darstellen dürften, um die Städte und Kreise als Gegenleistung für einen angestrebten Bail-out dazu anzuhalten, ihre Bemühungen um effizienteren Ressourceneinsatz – vor allem durch Kooperation untereinander – zu intensivieren. Nichts anderes als diese Strategie verfolgt der Internationale Währungsfonds, wenn er als Gegenleistung für Notkredite an klamme Staaten strukturelle Anpassungsprogramme durchsetzt, um damit deren langfristige Solvenz zu sichern. Um diesen Hebel zum Wohle der Bürger der Region einzusetzen, bedarf es seitens der Landesregierung natürlich erheblicher politischer Standfestigkeit, was gegebenenfalls durch andere, ernsthaft am Fortschritt der Region interessierte Institutionen argumentativ oder tatkräftig unterstützt werden könnte.

Komplementär dazu lassen sich **positive Anreize** setzen, die ebenfalls die Eigeninitiative der potenziellen Kooperationspartner anregen könnten. Ein Blick auf das Gebiet der Strukturpolitik zeigt, dass **Wettbewerbssysteme** (wie z.B. Gründerwettbewerbe) häufig die effizienteste Art zur Förderung sind. Ähnliche Wettbewerbe in einzelnen Industriesparten (wie zum Beispiel dem Bio Regio Contest) haben zu einer zufriedenstellenden Teilnahmebereitschaft unter den potenziellen Adressaten geführt (Dohse 2000: 1122). Gehört man zu den Gewinnern des Wettbewerbs, winkt ein monetärer „Zuschuss“. Dieser Zuschuss kann die Form eines fixen Betrages, einer anteiligen Übernahme der Kosten oder einer anteiligen Bezuschussung des Gewinns annehmen. Alle drei Varianten sind denkbar; ein fixer Geldbetrag hat den Vorteil der klaren Kalkulierbarkeit der Ausgaben des Wettbewerbs für die Initiatoren, er hat den Nachteil, dass Kooperationen mit sehr niedrigen Investitionen – im Fall des Gewinns – übermäßig starke finanzielle Unterstützung zugesprochen bekämen. Allerdings sollten auch gerade kleine Kooperationen durch einen solchen Wettbewerb angesprochen werden.

Folgende Punkte müssen deshalb in einem vorzulegenden Kooperationskonzept eindeutig formuliert sein: Erstens müssen die konkreten Verbesserungen, die mit der Kooperation erreicht werden sollen, explizit ausgearbeitet werden. Diese **klaren Zielformulierungen** verhindern Scheinkooperationen, die lediglich aus Prestige Gründen eingegangen werden. Zweitens muss auch der **Zeitrahmen** bestimmt werden, in dem die Ziele der Kooperation erreicht werden sollen. Bei umfangreichen und lang andauernden Kooperationen sollten auch Zwischenziele zeitlich vor-

gegeben sein. Drittens muss der erwartete Nutzen aus der Kooperation – nach Möglichkeit – beziffert und die **Verteilung** der Gewinne vorab festgelegt werden.

Viertens müssen die geplanten **Kooperationspartner** klar benannt sein, wobei der spätere Beitritt von weiteren Partnern hierdurch nicht ausgeschlossen wird. Fünftens muss das Konzept klar vorgeben, welche **Kompetenzen** an die Kooperation übertragen werden. Mit dieser Festlegung der Kompetenzen ist auch die Festlegung der Ausstiegsriterien gekoppelt. Und sechstens muss mit der Kooperation eine zwingende **Evaluierbarkeit** durch Dritte gegeben sein. Der Erfolg wird somit nach innen und außen transparent.

In einer Kooperation, die sich nur auf Strategien- und Ideenfindung konzentriert, sollte der Ausstieg eines Partners einfacher sein. Zum einem wird eine solche Kooperation durch den Ausstieg eines Partners nicht existenziell gefährdet, zum anderen sind so die Hemmungen zum Beitritt einer Kooperation möglichst gering. Ist das Ziel jedoch eine umsetzungsorientierte Kooperation, dann müssen die Hürden für einen zwischenzeitlichen Ausstieg höher liegen, da ein Ausstieg die Umsetzung der gesamten Kooperation gefährden kann.

Neben den Teilnahmekriterien für einen Wettbewerb müssen auch andere zentrale Eckpunkte geklärt sein. So stellen sich die Fragen, wer die potenziellen Teilnehmer sind, wer als Initiator in Frage kommt und welche Jury über den Gewinn urteilen soll. Die Teilnahme sollte vor allem auf **kommunale Kooperation** ausgerichtet sein, wobei die Kooperationsthemen nicht eingeschränkt werden sollten. Neben den Kommunen selbst kommen auch Unternehmen in Frage, die als Partner die Erfüllung des Kooperationszwecks sinnvoll unterstützen können. Zwingende Voraussetzung sollte lediglich sein, dass einer der Kooperationsräume im Ruhrgebiet liegt, so dass auch sinnvolle Kooperationen, die über die Grenzen hinweg gehen, einbezogen werden.

Eine **regionale Schirmherrschaft** wäre eine gute Möglichkeit, eine solche Wettbewerbsform in das Zentrum der öffentlichen Wahrnehmung zu rücken, wodurch insbesondere die Teilnehmerzahl erhöht wird. Einen möglichen Initiator stellt die RAG-Stiftung dar, da ein solcher Wettbewerb zukunftsweisende Ideen hervorbringen und die Region substanziell voranbringen kann. Genauso geeignet erscheint der Initiativkreis Ruhrgebiet. Wichtig ist jedenfalls die Verbindung von wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, um effektive Anreize setzen zu können, mit ernsthaftem Interesse am Fortschritt der Region.

Durch die räumliche Nähe des Initiators könnte aber auch ein möglicher Vorwurf eines unlauteren Wettbewerbs an Bedeutung gewinnen. Diesem Vorwurf sollte vor allem mit einer breiten Aufstellung der **Jury** begegnet werden. Ihre fachliche Kompetenz muss sichergestellt sein. Zusätzlich muss eine klare Vermeidung von Interessenkonflikten stattfinden, d.h. die Mitglieder der Jury müssen neutral gegenüber den verschiedenen Kooperationsprojekten und den Kooperationspartnern sein. Dies spricht auch gegen einen in der Praxis häufig anzutreffenden Parteienproporz bei der Besetzung solcher Gremien. Auch Interessenverbände sollten nicht in die Bewertung der eingereichten Kooperationsideen einbezogen werden, um die oben genannte Interessenkonflikte zu vermeiden. Somit ist gewährleistet, dass die Kooperationskonzepte anhand ihrer Innovation, ihrer praktischen Umsetzbarkeit und des zu erwartenden Nutzens bewertet werden.

Die Bewertung der Konzepte sollte sich daran orientieren, ob erwartet werden kann, dass die Kooperation ein besonders hohes Einsparpotenzial hervorbringt, eine besondere Qualitätsverbesserung mit sich bringt oder besonders zukunftsweisende Investitionen gefördert werden. Um die

oben genannten Interessenkonflikte des Initiators auszuschließen, sollte glaubhaft und überprüfbar die Neutralität der Jury und die vorbehaltlose Anerkennung der Juryergebnisse festgelegt werden. Diese Anforderungen an die Jury sind von zentraler Bedeutung, um die Effektivität eines solchen Wettbewerbs zu wahren.

Sowohl die anteilige Übernahme der Kosten als auch die anteilige Bezuschussung der Gewinne bergen die Gefahr unkalkulierbar hoher Preisgelder im Falle von besonders effizientem Kooperationsbestreben. Dieser Gefahr kann durch eine **Obergrenze** der Fördergelder Rechnung getragen werden, wobei man wiederum die Auslobung zu geringer zusätzlicher Anreize vermeiden muss. Keines der denkbaren Anreizsysteme ist somit problemlos; eine anteilige Bezuschussung des entstandenen Nutzens (Gewinns) der Kooperation trägt aber – im Gegensatz zu den anderen Umsetzungen – den Vorteil, dass die Teilnehmer der Kooperation einen Vorteil daraus ziehen, den Gewinn (Nutzen) der Kooperation zu maximieren. Je höher der Nutzen, desto höher das Preisgeld.

Die Wettbewerbsform umgeht zwei zentrale Probleme bei der Findung eines optimalen Kooperationsraums. Zum einen ist keine von oben bestimmende Instanz notwendig, um einen Kooperationsraum festzulegen. Dieser Raum kann entsprechend dem „**Bottom-up**“-Gedanken wesentlich besser auf der unteren, die Sachlage vor Ort kennenden, Ebene festgelegt werden. Zum anderen wird durch den Wettbewerb ein Anreiz gesetzt, der das kommunale **Kirchturmdenken durchbrechen** kann. Ein Wettbewerb stellt nicht nur für den Gewinner eine Verbesserung der Situation dar. Die Aussicht auf den Gewinn des Wettbewerbs schafft für mögliche Teilnehmer den Anreiz, ein Kooperationskonzept zu erarbeiten.

Geht ein Kooperationskonzept nicht als Gewinner aus dem Wettbewerb hervor, stehen die Initiatoren vor der Wahl, die Kooperationspläne fallen zu lassen und keine Änderung der Situation herbeizuführen, oder aber durch ein Eingehen der Kooperation die – nun bekannten – Effizienzgewinne zu vereinnahmen. Nach einem solchen Wettbewerb wird eine breite Menge der ausgearbeiteten Kooperationskonzepte voraussichtlich auch umgesetzt. Der durch den Wettbewerb beziferte zu erwartende Nutzen wird Kommunalpolitiker wohl großen Widerständen aussetzen, wenn sie aus Prestige- oder Machterhaltungsgründen eine nun absehbare Verbesserung nicht nutzen.

5. Fazit

Im Ruhrgebiet besteht die Kernaufgabe in der Bewältigung des **Strukturwandels**, wobei insbesondere die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in denjenigen Teilräumen im Fokus der Maßnahmen stehen, in denen die Anpassungslasten der Stilllegung von Bergwerken entstanden sind oder in den kommenden Jahren noch entstehen werden. Im Mittelpunkt dieser Studie stehen **zwei Fragen**: Wie sieht der optimale **administrative Zuschnitt** von Räumen aus, in denen Kommunen öffentliche Leistungen anbieten sollten? Und: Wer sollte durch welche Form einer **Kooperation** gemeinsam Leitungen anbieten und Aufgaben erfüllen?

Zentrale Ergebnisse der Studie: Wirtschaftliche Entwicklung

Im Rahmen dieser Studie wurde im Sinne eines die regionalpolitischen Empfehlungen vorbereitenden Schritts in Kapitel 2 analysiert, ob das Ruhrgebiet in seinen aktuellen administrativen Grenzen bereits einen optimalen Raum für Kooperationen bildet, oder ob innerhalb der Region oder über seine Grenzen hinweg unterschiedliche (Teil-)Räume erkennbar sind, die sich aus der Gleichförmigkeit von regionalen makroökonomischen und demographischen Daten ergeben. Zunächst wurde zu diesem Zweck die **wirtschaftliche Leistungsfähigkeit** der Städte und Kreise des Ruhrgebiets untersucht. Dafür wurde eine Reihe von Indikatoren herangezogen, mit denen Vergleiche von einzelnen Städten und Kreisen mit dem Ruhrgebiet insgesamt sowie mit Nordrhein-Westfalen und dem gesamten Bundesgebiet durchgeführt werden können.

Durch diese umfassende Analyse wurde ebenso ausführlich wie zweifelsfrei dokumentiert, dass es sich beim Ruhrgebiet in wirtschaftlicher Hinsicht um eine sehr vielschichtige Region handelt, deren Kreise und Städte sich durch eine **erhebliche Bandbreite** des wirtschaftlichen Erfolgs und durch eine **hohe Persistenz** in der relativen Position innerhalb des auf die Region bezogenen Vergleichs auszeichnen. Die Analyse hat darüber hinaus nahe gelegt, dass sich diese Umstände künftig **tendenziell fortsetzen** werden. Es dürfte daher schwerfallen, den Bürgern der Region auf dem Wege einer strikten Vereinheitlichung der administrativen Vorgänge den besten Dienst zu erweisen.

Die Auswertung wirtschaftlicher Kennzahlen zeigte deutlich, dass das Ruhrgebiet nicht als homogener Raum verstanden werden kann. So hat sich die Wirtschaftsleistung seit Mitte der 1990er Jahre im Untersuchungsgebiet heterogen entwickelt. Während das Wachstum des **BIP je Einwohner** in einigen Städten deutlich besser ausgefallen ist als im Bundesdurchschnitt, (z.B. in Essen, Dortmund, Mülheim und Duisburg), hinken andere Städte (z.B. Bottrop und Herne) hinterher und stehen somit vor der Herausforderung, den Anschluss nicht zu verlieren. Die **realen Bruttolöhne** zeigen durchgängig eine negative Entwicklung. Dieser Trend kann aber ebenso für die Vergleichsregionen Rheinschiene, NRW und Deutschland festgestellt werden.

Auch an der Entwicklung der **Arbeitslosenquoten** ist zu erkennen, dass sich die Kreise im Ruhrgebiet (noch) in verschiedenen Phasen des Strukturwandels befinden. In den Städten Duisburg, Essen, Hagen, Mülheim und Oberhausen hat sich seit dem Jahr 2000 die Arbeitslosenquote vergleichsweise schlecht entwickelt, die Kreise Ennepe-Ruhr und Wesel, aber auch die Städte Bottrop und Dortmund zeigen in dieser Zeit hingegen eine deutlich positivere Entwicklung - in diesen Teilregionen konnte die Quote im gleichen Zeitraum um bis zu knapp 3 Prozentpunkte verringert

werden. Auch in der Entwicklung der **sozialversicherungspflichtig Beschäftigten** zeigt sich das Ruhrgebiet heterogen, insbesondere aufgrund der dabei negativ herausstechenden Bergbaustandorte (Schließung 2000-2008).

Wegen der unterschiedlichen wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Städte und Kreise im Ruhrgebiet sollten unterschiedliche Schwerpunkte in der Regional- und Strukturpolitik gesetzt werden. Trotz einer Konzentration auf die Notwendigkeiten vor Ort sollte das staatliche Handeln allerdings innerhalb eines vorgegebenen Rahmens einer **modernen Strukturpolitik** erfolgen. Staatliche Förderpolitik induziert in den überwiegenden Fällen – insbesondere auch durch die EU-Strukturfonds – mittlerweile eine Schwerpunktsetzung auf Investitionen in innovative Bereiche. Statt eines Festhaltens an alten, überholten Strukturen ist die Förderung von Forschung und Entwicklung sowie von Kooperationen von universitären und außeruniversitären Institutionen mit der Wirtschaft in den Fokus der Politik gerückt.

Die Analyse der **Pendlersalden** der Städte und Kreise beschreibt das Ruhrgebiet ebenfalls als eine eher heterogene Region. Es kann insbesondere nicht von *einem* einheitlichen Arbeitsraum Ruhrgebiet gesprochen werden, der in gleicher Weise Arbeitskräfte aus allen Himmelsrichtungen anzieht. Es konnte erörtert werden, dass im **nördlichen Ruhrgebiet** bis in die Randlagen ein hoher Pendleranteil in das Ruhrgebiet pendeln. Im Gegensatz dazu lassen sich andere Teilregionen finden, in denen wesentlich stärker aus dem Ruhrgebiet heraus gependelt wird. Dazu gehören zum Beispiel die Kreise Ennepe-Ruhr und der Kreis Wesel, wie auch die Städte Duisburg, Mülheim, Oberhausen und Essen. Für diese Heterogenität sind verschiedene Gründe denkbar, wie zu Beispiel das Arbeitsangebot, die Qualität der Infrastruktur und die Entfernung zum Kern des Ruhrgebiets.

Die Analyse der demographischen Entwicklung zeigt, dass das Ruhrgebiet den Problemen der **alternden Gesellschaft** und des Bevölkerungsrückgangs in besonderer Weise gegenübersteht. Die unter 50 jährigen sind im Ruhrgebiet schwächer vertreten als im restlichen NRW – fast die gesamte erwerbsfähige Bevölkerung ist somit im Ruhrgebiet unterrepräsentiert. Dies gilt im besonderen Maße für Kinder und Jugendliche. Die Prognose fällt für die Kreise und kreisfreien Städte des Ruhrgebiets gemischt aus. Aus heutiger Sicht werden im Jahre 2030 lediglich in den Universitätsstädten aller Voraussicht nach mehr Menschen im Alter von 20 bis 40 Jahre leben als im Durchschnitt des restlichen Nordrhein-Westfalens.

Das Ruhrgebiet steht also insgesamt in den kommenden Jahren vor erheblichen Herausforderungen, die der Bevölkerungsrückgang und die Alterung der Bevölkerung mit sich bringen werden. Obgleich sich in den einzelnen Teilgebieten die Probleme noch einmal unterschiedlich stark auswirken werden, ist das Ruhrgebiet in demographischer Hinsicht noch am ehesten als einheitlicher (Problem)-Raum zu verstehen. Somit wäre eine gemeinsame Strategie – mit dem Ziel attraktivere Rahmenbedingungen zu schaffen und somit Zuzüge zu forcieren – sinnvoll. In diesem Fall würde eine Kooperation auf der Ebene des gesamten Ruhrgebiets vermutlich am ehesten zu einer Lösung des Problems führen.

Zentrale Ergebnisse der Studie: Identifikation

Im 3. Kapitel wurde die Frage der Homogenität des Ruhrgebiets anhand einer eigens für diese Studie konzipierten und durchgeführten **repräsentativen Befragung** zum „Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet“ untersucht. Dabei wurde insbesondere nachgewiesen, dass das Freizeitverhalten der

Bürger der Region von einer deutlich **geringeren Mobilität** geprägt ist als das intensive Arbeitspendeln innerhalb des Ruhrgebiets und über seine Grenzen hinweg. Vor allem scheint es somit nicht sehr aussichtsreich zu sein, verstärkte administrative Kooperationen innerhalb der gegebenen administrativen Grenzen des Ruhrgebiets zu erzwingen. Denn dies würde bedeuten, dass sie möglicherweise eine größere räumliche Distanz abgreifen müssten, als es für lokal fokussierte, die administrativen Grenzen des Ruhrgebiets als nachrangig betrachtende Kooperationen der Fall wäre. Vielmehr dürfte anzuraten sein, Kooperationen nach **funktionalen Gesichtspunkten** in eng abgegrenzten Räumen anzustreben, selbst wenn diese die aktuellen administrativen Grenzen der Region überschreiten sollten.

Die Auswertung der im Rahmen dieser Studie durchgeführten Befragung von Bürgern des Ruhrgebiets und der angrenzenden Gebiete beschäftigt sich zunächst mit einer Analyse der von den Bürgern vorgenommenen Bewertung des Ruhrgebiets. Die **Verbundenheit** mit dem Ruhrgebiet ist regional durch unterschiedliche Aspekte geprägt. Während in manchen Städten (z.B. Essen, Bochum und Duisburg) umweltpolitische und städtebauliche Aspekte überdurchschnittlich stark das Meinungsbild prägen, werden in anderen Regionen (z.B. Herne und Gelsenkirchen) Themen wie die negative Erwerbslage im Vergleich stärker wahrgenommen. Sowohl die positiven als auch die negativen Empfindungen gegenüber der Region teilen das Ruhrgebiet in heterogene Teilräume, verschiedene Probleme werden unterschiedlich stark wahrgenommen.

Die – ergänzend zu der vorangegangenen Analyse der Pendlersalden – auf Basis der Befragung erfolgte Analyse des **Pendelverhaltens** der Ruhrgebietsbevölkerung zeigt **deutliche Unterschiede** hinsichtlich des Arbeits- und Freizeitpendelns. Während zur Arbeitsstelle überwiegend gependelt wird, ist das Pendelverhalten im **Freizeitbereich** gering. Das Einkaufs- und Arbeitspendeln ist deutlich vom jeweiligen Angebot geprägt. Das schwache Freizeitpendeln innerhalb des Ruhrgebiets führt zu einer geringen Nutzung von Kultur- und Freizeiteinrichtungen durch Bürger, die nicht in unmittelbarer Nähe der entsprechenden Einrichtungen leben; eine fiskalische Äquivalenz der Nutzer und Bezahler öffentlicher Güter kommt also nicht zustande (Blume 2009: 29). Wenn kooperative Freizeitprojekte einen breiten stadtübergreifenden Nutzerkreis erlangen sollen, dann muss zunächst das Freizeitpendelverhalten steigen. Dies gilt im gesamten Ruhrgebiet, aber auch im angrenzenden Befragungsgebiet. Das Ruhrgebiet stellt hier keinen abschließenden Raum dar, die Probleme liegen auch im Umland vor.

Im **Modell zur Verkehrsmittelwahl**, in dem verschiedene Indikatoren zur Wahl des genutzten Verkehrsmittels untersucht wurden, zeigen sich keine Auffälligkeiten, die einen besonderen Raum definieren. Die Tatsache, dass der ÖPNV in Flächenkreisen weniger stark genutzt wird, war zu erwarten. Es zeigt jedoch, dass Flächenkreise und kreisfreie Städte jeweils vor ähnlichen Problemen stehen und sich ein intensiver Gedankenaustausch in diesen homogen ausgeprägten Regionen anbietet.

Die Verbindung zur Steinkohle und die Einschätzung dessen wirtschaftlicher Bedeutung für das Ruhrgebiet sind in denjenigen Gebieten, die jüngst von **Bergwerksstilllegungen** betroffen waren oder derzeit betroffen sind, deutlich stärker bzw. höher als in den anderen Teilregionen des Ruhrgebiets. Regional- und strukturpolitische Maßnahmen zur Überwindung der Stilllegungsfolgen stoßen in den ehemaligen und aktuellen Bergbaustandorten entsprechend auf eine weitaus höhere Zustimmung als in den anderen Gebieten. In diesen Regionen ist eine gewisse Homogenität festzustellen und es liegt recht nahe, sich dort gemeinsam der Problemstellung anzunehmen.

Insgesamt fallen jedoch auch bei diesem Thema die Bewertungen der Bürger sehr heterogen aus. Optimale Kooperationsräume erstrecken sich keinesfalls über das gesamte Ruhrgebiet, sondern konzentrieren sich auf die unmittelbar betroffenen Kreise.

In der Übersicht zeigt sich, dass die Grenzen des Ruhrgebiets nur in Einzelfällen, wie zum Beispiel der demographischen Lage, einen themenspezifischen Raum abgrenzen. Der überwiegende Anteil der behandelten Themen weist auf einen nicht auf das Ruhrgebiet projizierbaren Problemraum hin und stellt das Ruhrgebiet **außerordentlich heterogen** dar. Das zeigen zum einen die analysierten Wirtschaftsdaten, zum anderen aber auch die Auswertung der durchgeführten Befragung. Die optimale Abgrenzung eines Kooperationsraumes anhand themenspezifischer Fragen kann demnach nicht durch die Einhaltung der Ruhrgebietsgrenzen vorgenommen werden.

Die Suche nach einem optimalen Kooperationsraum für alle Themen könnte zudem auch immer nur für eine **Momentaufnahme** einen Lösungsansatz bieten. Wird berücksichtigt, dass die zu lösenden Aufgaben sich im Zeitablauf verändern, wird deutlich, dass die Vorstellung eines einheitlichen festen Raumes „Ruhrgebiet“ als optimaler Kooperationsraum nicht funktionieren kann. Der sich im Ruhrgebiet vollziehende Strukturwandel ist hierfür im Grunde das beste Beispiel. Die Kreise und kreisfreien Städte, die in den vorangegangenen Jahrzehnten vor dem gemeinsamen Problem Strukturwandel standen, haben sich mittlerweile sehr unterschiedlich entwickelt. Auch in Bezug auf die Raumabgrenzung vergrößert der polyzentrische Charakter des Ruhrgebiets die Problematik. Während in monozentrischen Räumen die Probleme des Zentrums auch die Probleme der Ränder dominieren, divergieren die Problemlagen in polyzentrischen Räumen dagegen erheblich.

Handlungsempfehlungen: Initiierung eines Wettbewerbs für Kooperation

Im vierten Kapitel der Studie wurde gezeigt, dass sich Kooperationen im Prinzip gut systematisieren lassen und sich hinsichtlich der Aufgaben, die sich bei der Lösung der Strukturprobleme des Ruhrgebiets stellen, Kriterien herausarbeiten lassen, die erfolversprechende Kooperationen erfüllen sollten. Kooperationen lassen sich insbesondere nach zwei Dimensionen charakterisieren: (i) dem Grad der **Verbindlichkeit**, die in einer Kooperation vereinbart wird, und (ii) dem Spektrum von **Aufgaben**, das eine Kooperation sich zu lösen vornehmen kann. In der Kombination dieser Charakteristika ergibt sich eine Matrix von neun Feldern, in die Kooperationen eingeordnet werden können. Die sich nach dieser **Systematisierung** von Kooperationen ergebenden Kooperations-typen lassen sich zudem bestimmten Theorieansätzen der regionalökonomischen Forschung zuordnen, so dass die Eigenschaften einer bestimmten Kooperation mit den systematischen Aussagen eines theoretischen Ansatzes verknüpft werden können.

Ein zentrales Ergebnis der Studie ist die Empfehlung, sich bei Kooperationen zukünftig, dem New Regionalism-Ansatz folgend, auf **funktionale Einzelkooperationen** zu konzentrieren, also solche Kooperationen, die sich vornehmen, einzelne, klar definierte Aufgaben abzarbeiten. Dabei sind weitere **Kriterien** zu beachten, die Kooperationen erfüllen sollten. Kooperationen sollten freiwillig eingegangen werden, von Beginn an ein klar definiertes Ziel haben und einem konkreten Zeitplan folgen. Zusätzlich sollte die Kooperation mit festgelegten Kompetenzen ausgestattet und die Aufteilung des erwarteten Nutzens von Beginn an klar geregelt sein. Der Erfolg oder Fortschritt einer Kooperation muss extern evaluiert werden.

Wenngleich die mit dieser Studie vorgeschlagene Strategie für zukünftige Kooperationen nicht auf eine *umfassende* Vorgehensweise zur Beschleunigung des Strukturwandels abstellt, wie sie der den Ideen des Metropolitan-Ansatzes folgende Vorschlag zur Bildung einer „RuhrStadt“ vorsieht, verlangt sie von allen beteiligten Akteuren einen hohen Einsatz. Die verantwortliche Politik wird gefordert, geeignete **Rahmenbedingungen** zu setzen (dies gilt in gleicher Weise für die Landes-, Bezirks- und Kommunalpolitik) und kooperative Initiativen zur Lösung bestimmter Fragestellungen durch eine flexible Einbindung der Verwaltung zu ermöglichen und zu unterstützen.

Die Akteure auf der „unteren“ Ebene, die eine Zusammenarbeit zur Lösung von Problemen initiieren können, müssen ein hohes Maß an Kreativität und Durchsetzungsfähigkeit an den Tag legen, weil durch ihre **Initiative** die Kooperationen angestoßen und letztlich erfolgreich umgesetzt werden müssen. Bei aller Kritik an einer Politik, die Lösungen „von oben herab“ vorgibt, muss auch klar werden, dass ein Ansatz, der den einzelnen Akteuren auf der „Arbeitsebene“ weitgehende Kompetenzen zubilligt, diesen auch eine hohe **Verantwortung** zuordnet. Das Privileg, „freiwillig“ zu kooperieren, muss dementsprechend auch mit einer klaren Zuordnung der Verantwortlichkeit verbunden werden. Diejenigen, die meinen, ohne kooperatives Verhalten Probleme lösen zu können, sollten letztlich nicht erwarten können, durch unterschiedliche Ausgleichssysteme – wie zum Beispiel einen stark nivellierenden kommunalen Finanzausgleich – alimentiert zu werden.

Der **Anreiz**, Kooperationen einzugehen, um somit von Effizienzgewinnen profitieren zu können, ist bislang offensichtlich nicht stark genug, um die Kooperationslandschaft im Ruhrgebiet dauerhaft zu beeinflussen, sonst wäre es schon lange zum geforderten Kooperationsverhalten gekommen. Es gilt also, weitere Wege zu finden, um den Status-quo von zu häufigem Kirchturmdenken in den Ruhrstädten und ihrem Umland zu überwinden. Wie können also Anreize gesetzt werden, die die Kooperationsbestrebungen merklich erhöhen?

Grundsätzlich lassen sich zu diesem Zweck **negative Anreize** einsetzen. Aus Sicht der Landesregierung könnten dies vor allem die finanziellen Zuweisungen an die nordrhein-westfälischen Kommunen sein, die aktuell einen erheblichen Hebel darstellen dürften, um die Städte und Kreise als Gegenleistung dazu anzuhalten, ihre Bemühungen um effizienteren Ressourceneinsatz – vor allem durch Kooperation untereinander – zu intensivieren. Um diesen Hebel zum Wohle der Bürger der Region einzusetzen, bedarf es erheblicher politischer Standfestigkeit seitens der Landesregierung, was gegebenenfalls durch andere Institutionen, die ernsthaft am Fortschritt der Region interessiert sind, durch eigene Initiative unterstützt werden könnte.

Komplementär dazu lassen sich **positive Anreize** setzen, um die Eigeninitiative der potenziellen Kooperationspartner anzuregen. Die in diesem Beitrag vorgeschlagene Grundidee eines Wettbewerbs ist es, zusätzlich zu den Effizienzgewinnen aus einer Kooperation derartige positive Anreize zu setzen und so den entscheidenden Anstoß zur Kooperation zu geben. Die Wettbewerbe loben einen Anreiz, bspw. ein Preisgeld, für die besten Ideen zu einem Thema aus. Im Fall von effizienzsteigernden Kooperationen im Ruhrgebiet würde also ein Wettbewerb um die beste Kooperationsidee stattfinden und potenzielle Kooperationspartner würden ein Konzept für eine spezifische Kooperationsidee einreichen. Eine solche Wettbewerbsform hat unserer Einschätzung nach auch im Ruhrgebiet Aussicht auf Erfolg.

Der ausgerufene Wettbewerb muss klare Teilnahmebedingungen vorgeben. Teilnehmer eines solchen Wettbewerbes müssen eine politisch **unabhängige Jury** mit einem konkreten Konzept der

Kooperationsidee überzeugen. Wie in Kapitel 4 dargestellt, müssen Kooperationen gewisse Grundvoraussetzungen erfüllen, um erfolgreich abzuschneiden:

- Die konkreten Verbesserungen, die mit der Kooperation erreicht werden sollen, müssen ausgearbeitet werden. Diese **klaren Zielformulierungen** verhindern Scheinkooperationen, die lediglich aus Prestige Gründen eingegangen werden.
- Bestimmt werden muss auch der **Zeitrahmen**, in dem die Ziele der Kooperation erreicht werden sollen. Bei umfangreichen und lang andauernden Kooperationen sollten auch Zwischenziele zeitlich vorgegeben sein.
- Der erwartete Nutzen aus der Kooperation muss – nach Möglichkeit – beziffert und die **Verteilung** der Gewinne vorab festgelegt werden.
- Die geplanten **Kooperationspartner** müssen klar benannt sein, wobei der spätere Beitritt von weiteren Partnern hierdurch nicht ausgeschlossen wird.
- Das Konzept muss klar vorgeben, welche **Kompetenzen** an die Kooperation übertragen werden. Mit dieser Festlegung der Kompetenzen ist auch die Festlegung der Ausstiegsriterien gekoppelt.
- Mit der Kooperation muss eine zwingende **Evaluierbarkeit** durch Dritte gegeben sein. Der Erfolg wird somit nach innen und außen transparent.

Ein derartiger Wettbewerb müsste auch hinsichtlich weiterer Eckpunkte eine Reihe von Voraussetzungen erfüllen. Insbesondere wäre die bereits erwähnte Unabhängigkeit und Unvoreingenommenheit der Jury zu gewährleisten. Darüber hinaus dürfte ein solcher Wettbewerb nur dann erfolgreich implementiert werden können, wenn eine starke, an den Gesamtinteressen der Bürger der Region orientierte Einrichtung die **Schirmherrschaft** übernimmt – potenzielle Kandidaten hierfür sind der Initiativkreis Ruhrgebiet und die RAG-Stiftung.

Wir erwarten, dass freiwillige Kooperationen, die sich gezielt die Erfüllung klar umrissener kommunaler Leistungen widmen, eine deutlich größere Dynamik in der Bewältigung der durchaus großen Herausforderungen des Ruhrgebiets entfalten. Dies gilt insbesondere auch für die Städte und Gemeinden, die in den kommenden Jahren von Anpassungslasten der Stilllegung von noch aktiven Bergwerken betroffen sein werden.

Literaturverzeichnis

- Augurzky, B. und U. Neumann (2005), Ökonomische Ressourcen älterer Menschen. Regionalwirtschaftliche und fiskalische Effekte einer Förderung der Seniorenwirtschaft in Nordrhein-Westfalen. RWI Materialien 19. Essen.
- Baretti, C. (2002), Wird gute Standortpolitik bestraft? - Die Anreizeffekte des kommunalen Finanzsystems. ifo Schnelldienst 7/2002. München.
- Bergmann, E. und U. Hardt (1999), Aufgabenverteilung und Einnahmekompetenzen in Regionen. *Informationen zur Raumentwicklung* 9: 629-644.
- Blatter, J. und J. Knieling (2009), Metropolitan Governance – Institutionelle Strategien, Dilemmas, Variationsmöglichkeiten für die Steuerung von Metropolregionen. *Akademie für Raumforschung*: 224-269.
- Blotevogel, H. H. (2001a), 80 Jahre regionale Selbstverwaltung im Ruhrgebiet. In: W. Habrich und W. Hoppe (Hrsg.), Strukturwandel im Ruhrgebiet: Perspektiven und Prozesse. Duisburger Geographische Arbeiten. Dortmund.
- Blotevogel, H. H. (2001b), Regionalbewusstsein und Landesidentität am Beispiel von Nordrheinwestfalen. Institut für Geographie. Duisburg.
- Blotevogel, H.H. und M.A. Jeschke (2003), Stadt-Umland-Wanderungen im Ruhrgebiet. Abschlussbericht zu dem Forschungsbericht, gefördert durch den Kommunalverband Ruhrgebiet. Institut für Geographie. Duisburg.
- Blotevogel, H. H. (2009), Raumwissenschaftliche Studie zur Gliederung des Landes Nordrhein-Westfalen in regionale Kooperationsräume. Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund.
- Blume, T. (2009), Die ökonomischen Effekte regionaler Kooperation – Theorie und Empirie am Beispiel monozentrischer Regionen in Westdeutschland. Hochschulschriften. Band 124. Marburg: Metropolis-Verlag.
- Butzin, B., R. und G. Prey (2008), Regionalkunde Ruhrgebiet, Regionalverband Ruhr, http://www.ruhrgebiet-regionalkunde.de/ris_index.php, abgerufen am 28.01.2010.
- Danielzyk, R. (1999), Regionale Kooperation. *Informationen zur Raumentwicklung* 9: 577-586.
- Danielzyk R. und R. Kirchhof, U. Knüpfer, S. Laurin, A. Münter, C. Reicher, K. Tenfelde, J. Welt (2010), Denkschrift der Bürgerschaftlichen Initiative RuhrStadt. Pro Ruhrgebiet e.V. in Zusammenarbeit mit der Bürgerschaftlichen Initiative RuhrStadt. Klartext-Verlag: Essen.
- Ellison, G., E. Glaeser und W. Kerr (2007), What causes industry agglomeration? Evidence from coagglomeration patterns. NBER Working Paper 13068. Cambridge, Mass.
- Fürst, D. (2006), Regional Governance – ein Überblick. In Kleinfeld R., H. Plamper und Andreas Huber (Hrsg.), Regional Governance Band 1 (2006).
- Herold, K. (2009), Finanzhilfen in Haushaltsnotlagen - Eine modelltheoretische und empirische Analyse vertikaler Transfers. Universität zu Köln.
- ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklung gGmbH (2009), Planung, Konzepte und Strategien der Stadt- und Regionalentwicklung im Ruhrgebiet, Expertise zu den Kooperationen im Ruhrgebiet.
- IT.NRW Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2009), Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2008 – 2030/2050. IT.NRW, Düsseldorf.
- Klemmer, P. (2001), Steht das Ruhrgebiet vor einer demographischen Herausforderung? *Schriften und Materialien zur Regionalforschung* 7, RWI. Essen.
- Krugman, P. (1991), Geography and Trade. MIT, Cambridge, Ma. & London.
- Kübler, D. (2003), Metropolitan Governance oder: Die unendliche Geschichte der Institutionenbildung in Stadtregionen. *Informationen zur Raumentwicklung* 8-9: 535-541.

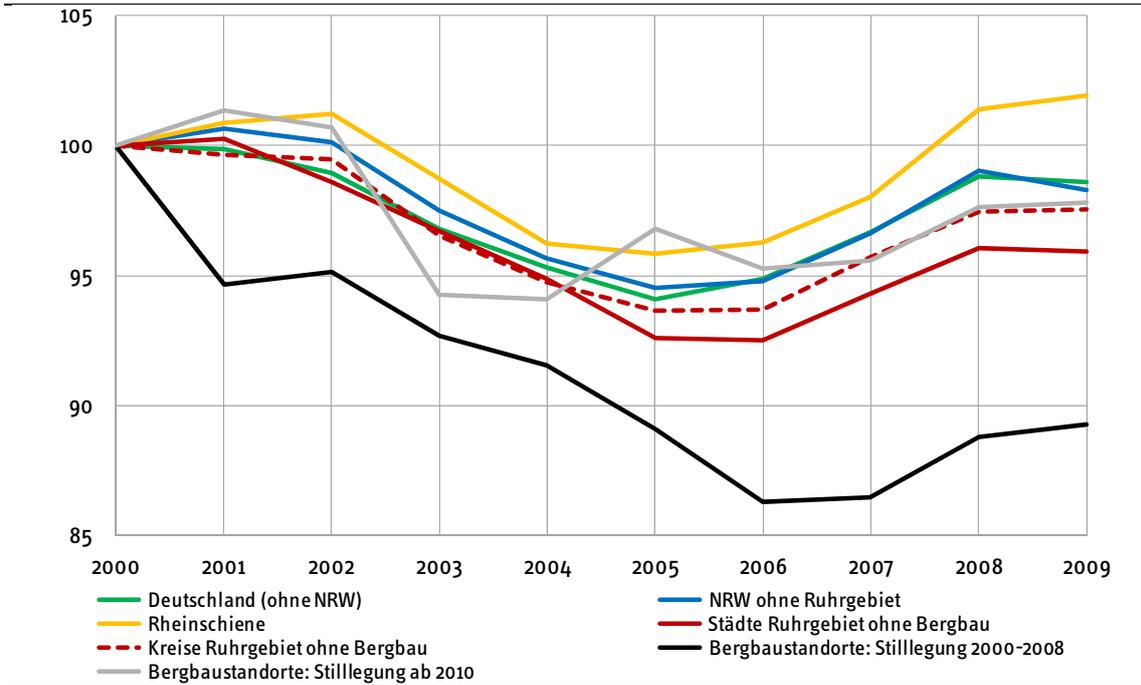
- Landesplanungsgesetz NRW (2010), Gesetz zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes NRW. in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.Mai 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. März 2010.
- Laurin, S. (2010), Der große kleine Verband. <http://www.welt.de/die-welt/regionales/koeln/article10039316/Der-grosse-kleine-Verband.html>, abgerufen am 28.01.2010.
- Lageman, B., U. Neumann und Ch. M. Schmidt (2008), Einheitliche Regionalplanung für die Metropole Ruhr: Ein Erfolgsmodell? *Raumforschung und Raumordnung* 66 (1): 63-75.
- Maretzke, S. (2008), Das Ruhrgebiet – ein homogener Raum?. In: Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/2008.
- Marshall, A. (1920), Principles of Economics. 8th ed. London: Macmillan.
- Mielke, B. (2003), Demografische Entwicklung in der Metropolregion Rhein-Ruhr seit 1970. In ILS Institut für Landes und Stadtentwicklungsforschung NRW (Hrsg.), Beiträge zur demografischen Entwicklung in NRW. Dortmund: ILS, 80-85.
- Neumann, U. (2005), Ökonomisch-demographische Segregationsmechanismen. Aktuelle Befunde aus der Rhein-Ruhr-Region. *RWI: Materialien* 18. Essen.
- Neumann, U. und C.M. Schmidt (2006), Lichtblicke aber keine Entwarnung – Ausmaß und Konsequenzen des demographischen Wandels im Ruhrgebiet. *Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft* 31 (3/4): 443-468.
- Prigge, R. und T. Schwarzer (2006), Großstädte zwischen Hierarchie, Wettbewerb und Kooperation. VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.
- Prognos (2007), Regionalökonomische Auswirkungen des Steinkohlenbergbaus in NRW. Berlin, Bremen.
- RWI (2007), Ausdifferenzierung der regionalen Prosperität unter den Bedingungen des demographischen Wandels in NRW. Ausgangslage und Konsequenzen (U. Neumann, Ch.M. Schmidt und S. Schmidt). Expertise im Auftrag des Ministeriums für Generationen, Familie, Frauen und Integration des Landes Nordrhein-Westfalen. RWI: Projektberichte. Essen.
- RVR (2010), Bericht über die Beteiligungen des Regionalverbandes Ruhr für das Jahr 2009. Regionalverband Ruhr. Essen.
- Schmidt, Ch.M. und U. Neumann (2004), Strukturwandel und ökonomische Entwicklungsperspektiven des Ruhrgebiets – Ursachen und Folgen des demographischen Wandels. *vhw Forum Wohneigentum* 3/04: 138-141.
- Steinberg, H.G. (1978), Bevölkerungsentwicklung des Ruhrgebiets im 19. und 20. Jahrhundert. *Düsseldorfer Geographische Schriften* 11. Geographisches Institut, Düsseldorf.
- Strohmeier, K.P. (2002), Bevölkerungsentwicklung und Sozialraumstruktur im Ruhrgebiet. Demographischer Wandel im Ruhrgebiet. Projekt Ruhr. Essen.
- The Economist (2010), Social Innovation – Let's hear the ideas. New York.
- Tiebout, C. (1956), A Pure Theory of Local Expenditures. The Journal of Political Economy, Vol. Jg. 64, H. 5: 416-424, The University of Chicago Press.
- von Loeffelholz, H.D. und H. Rappen (2002), Bevölkerungsentwicklung und Kommunalfinanzen im Ruhrgebiet. Demographischer Wandel im Ruhrgebiet. Projekt Ruhr. Essen.
- Wehling, H.-W. (2003), Industrielles Städtetz Ruhrgebiet. Entwicklungsphasen und voraussehbare Perspektiven der Region. *Stadtforschung und Statistik* 2/2003: 57-65.
- Wirtschaftsförderung metropol Ruhr (2007), Wir über uns, <http://business.metropol Ruhr.de/wir-ueber-uns.html>, abgerufen am 28.01.2010.
- Wirtschaftsförderung metropol Ruhr (2008), Konzept Ruhr – Strategie zur nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung in der Metropole Ruhr, Mülheim an der Ruhr.
- Wirtschaftsmagazin Ruhr (2008), Städtebund Ruhr für eine neue Kultur der Kooperation in der Metropole

gegen neue Bürokratie, <http://www.wirtschaftsmagazin-ruhr.de/Bilder/adobe/Staedtebund%20Ruhr.pdf>, abgerufen am 28.01.2010.

Anhang

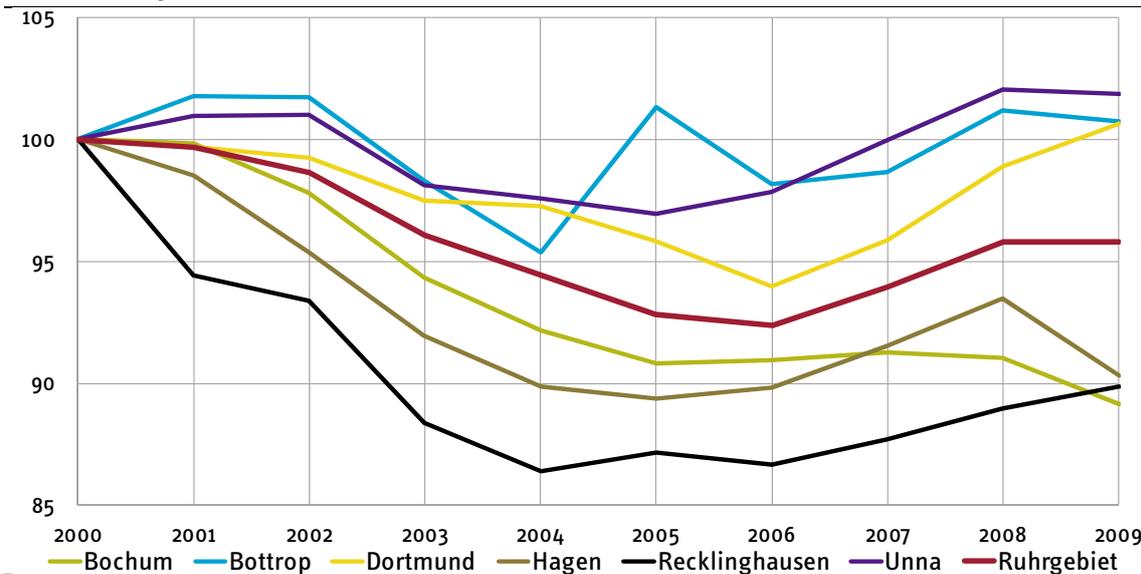
Anhang Kapitel 2

Schaubild A.1
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: Indices
 2000 bis 2009; 2000=100



Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW und der Bundesagentur für Arbeit.

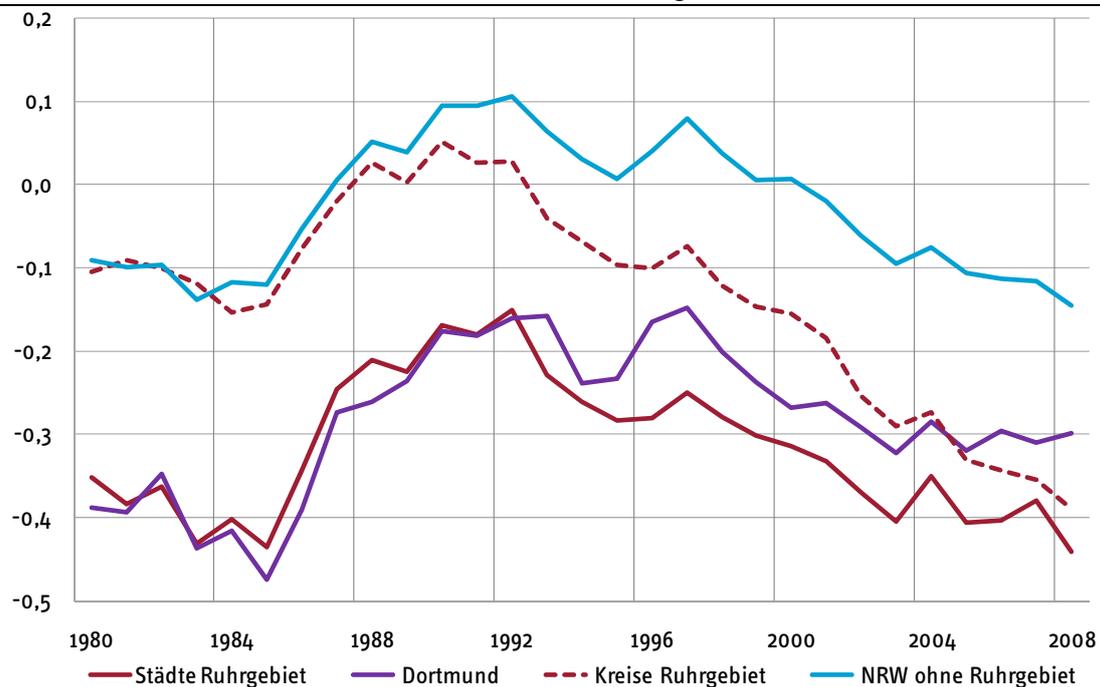
Schaubild A.2
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in ausgewählten Städten und Kreisen
 2000 bis 2009; 2000 = 100



Eigene Berechnungen nach Angaben des IT.NRW und der Bundesagentur für Arbeit.

Schaubild A.3

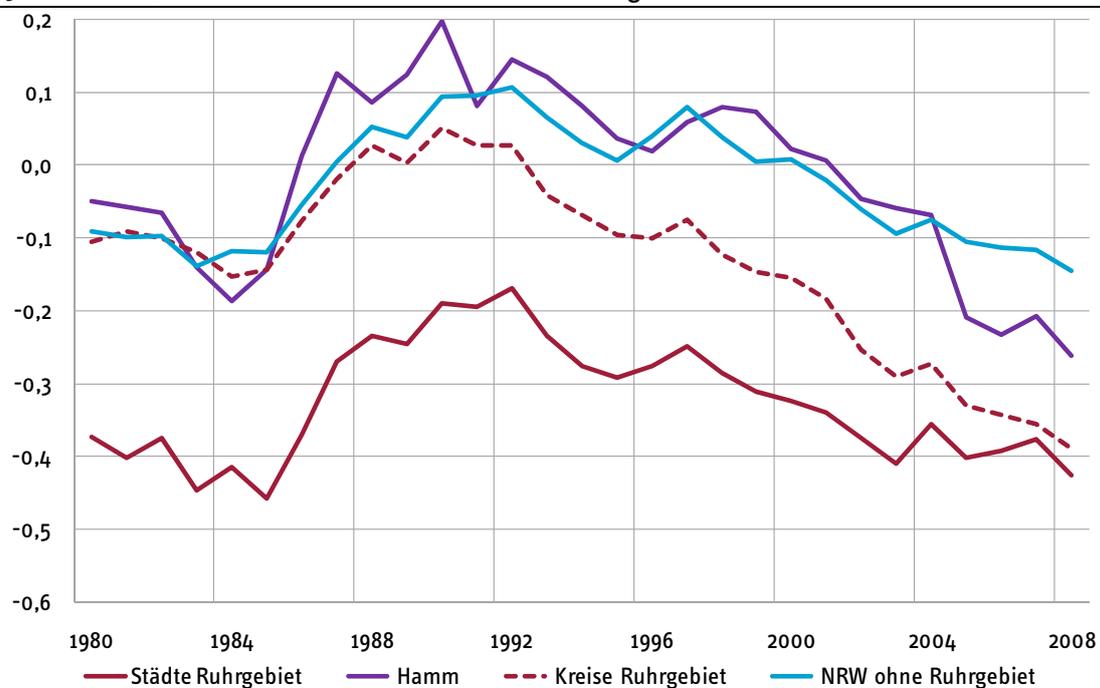
Natürliche Bevölkerungsentwicklung des Ruhrgebiets und der Stadt Dortmund im Vergleich 1980 bis 2009; Geburten - Sterbefälle in % der Bevölkerung



Eigene Berechnung nach Angaben des IT.NRW und der Stadt Essen.

Schaubild A.4

Natürliche Bevölkerungsentwicklung des Ruhrgebiets und der Stadt Hamm im Vergleich 1980 bis 2008; Geburten - Sterbefälle in % Bevölkerung



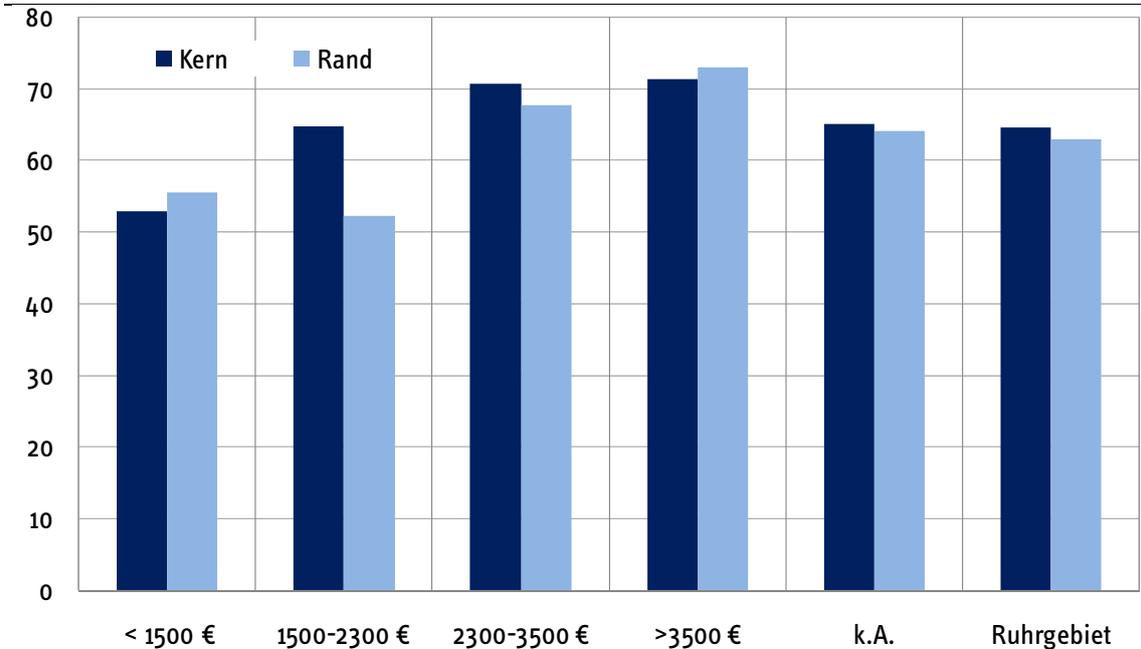
Eigene Berechnung nach Angaben des IT.NRW und der Stadt Essen.

Anhang Kapitel 3

Schaubild A.5

Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld nach Einkommensgruppen und Teilräumen

Frage: Wie zufrieden sind sie mit ihrem Wohnumfeld ausgedrückt auf einer Skala von 0 bis 10?
 Kategorien 8, 9 und 10 wurden als sehr zufrieden ausgewertet und sind in % der Gesamtnennungen abgebildet

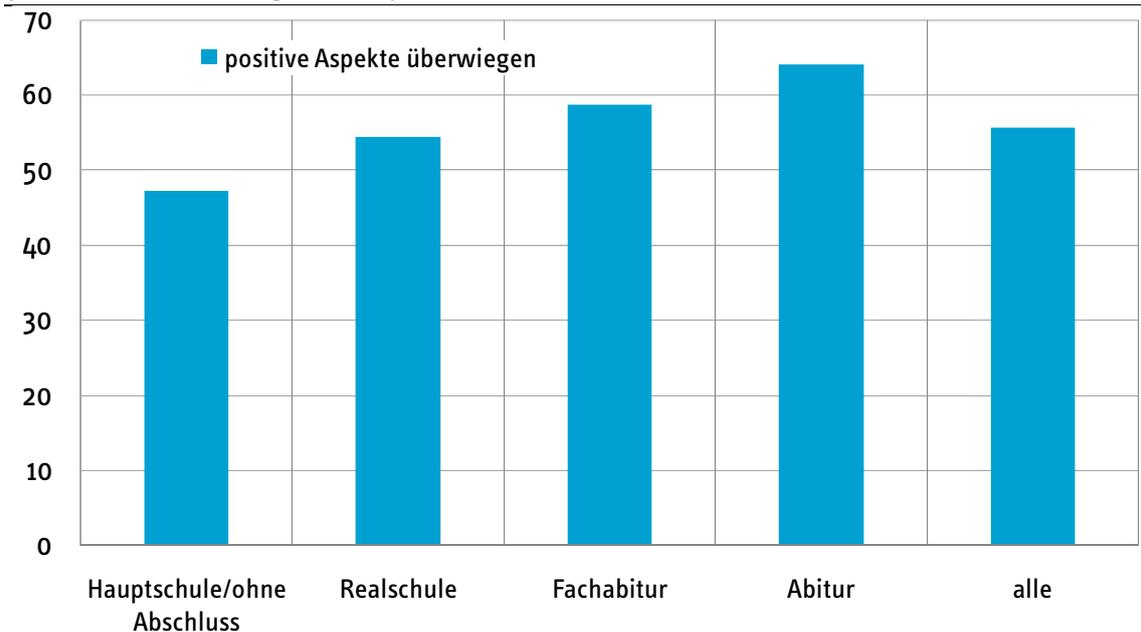


Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010.

Schaubild A.6

Positive Aspekte nach Einkommensgruppen

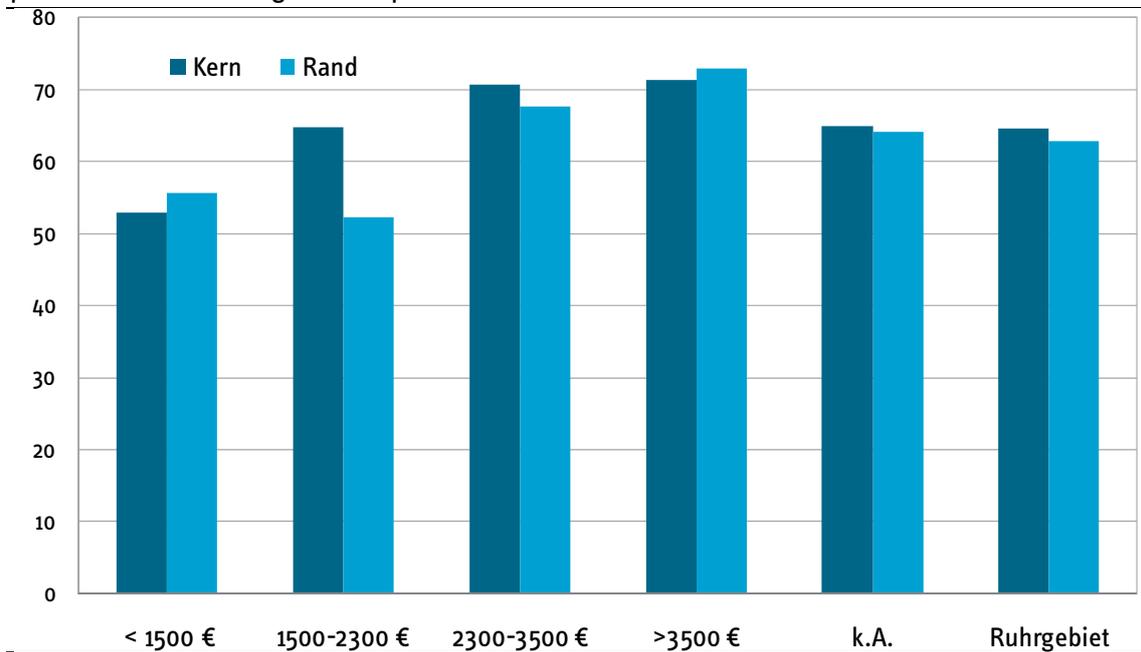
Frage: Wenn sie das jetzt noch einmal insgesamt betrachten: Überwiegen eher die positiven Aspekte oder eher die negativen Aspekte?



Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010.

Schaubild A.7**Positive Aspekte nach Bildungsgrad**

Frage: Wenn sie das jetzt noch einmal insgesamt betrachten: Überwiegen eher die positiven Aspekte oder eher die negativen Aspekte?

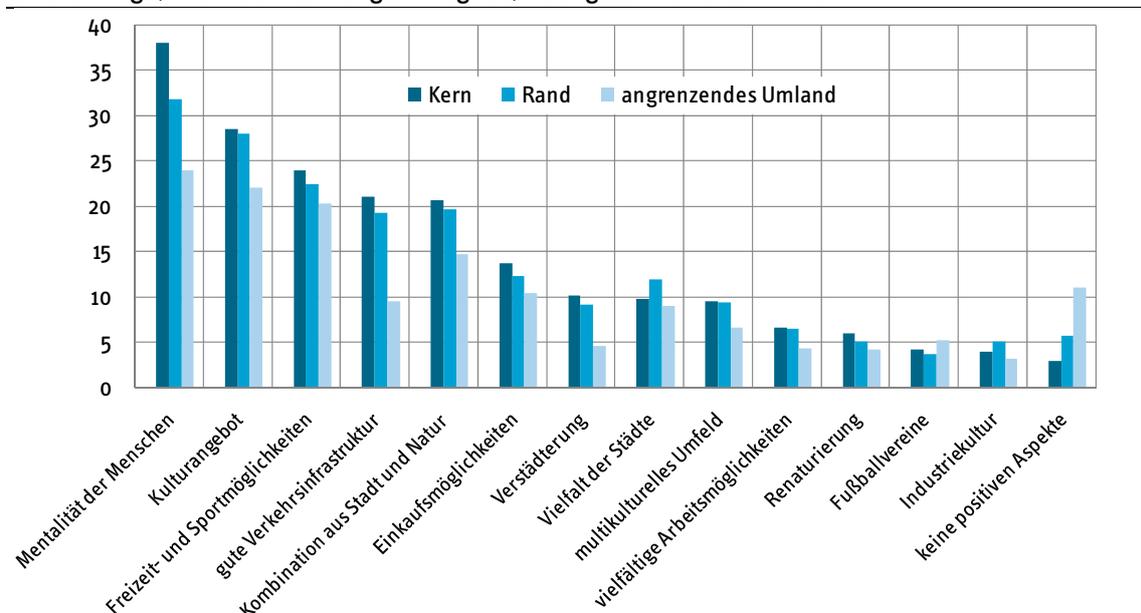


Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010.

Schaubild A.8**Positive Aspekte des Ruhrgebiets, nach Teilzonen**

Frage: Welche positiven Aspekte verbinden Sie persönlich mit dem Ruhrgebiet?

Offene Frage, Mehrfachnennungen möglich, häufigste Antworten in %



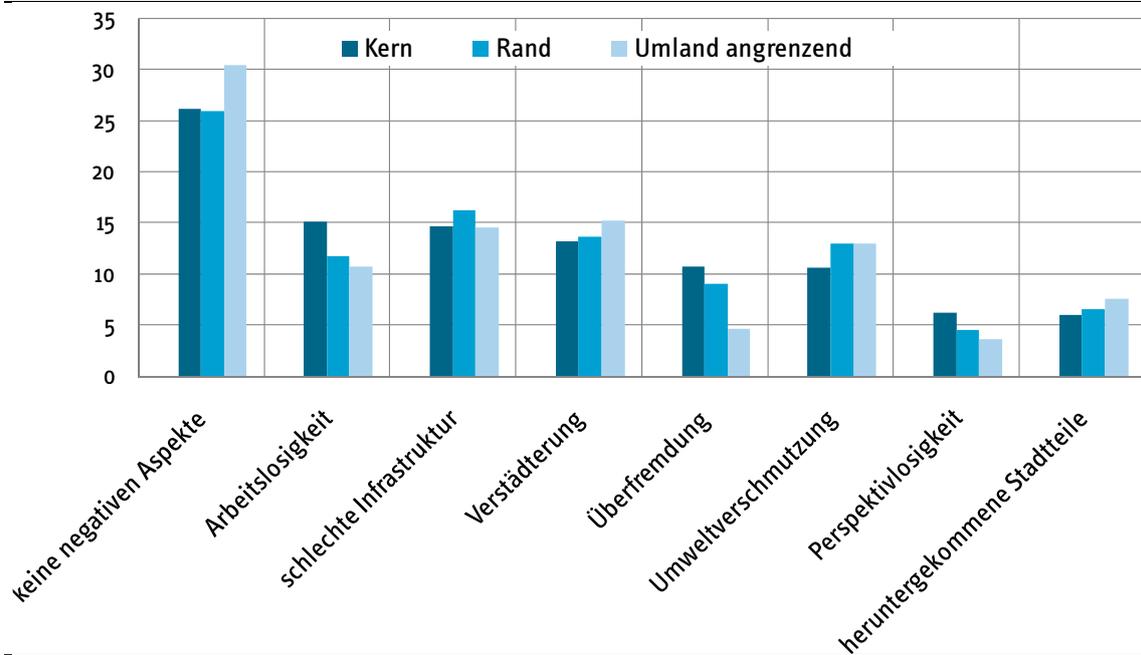
Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010.

Schaubild A.9

Negative Aspekte des Ruhrgebiets, nach Teilregionen

Frage: Welche negativen Aspekte verbinden Sie persönlich mit dem Ruhrgebiet?

Offene Frage, Mehrfachnennungen möglich, häufigste Antworten in %



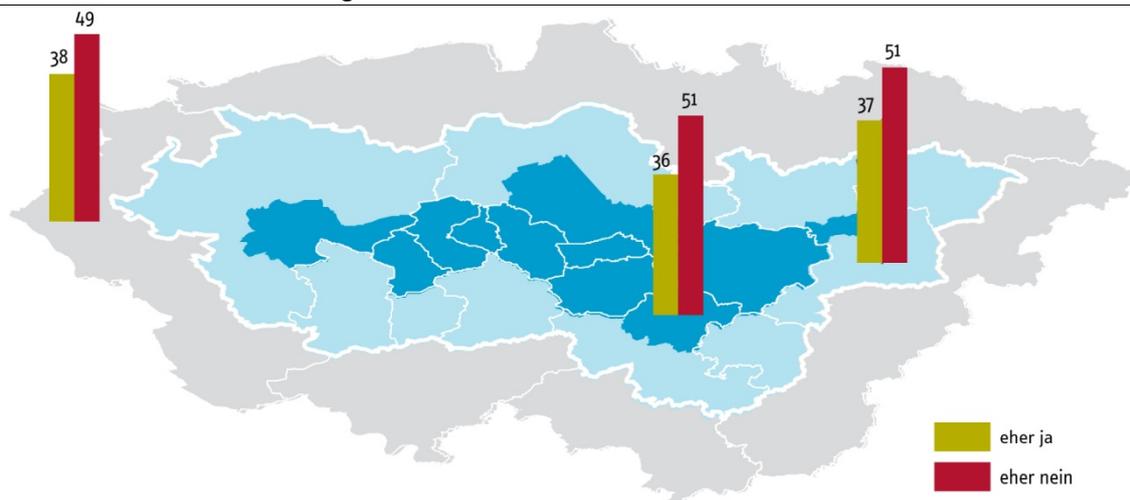
Eigene Berechnung; Quelle: RWI-Befragung zu Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet 2010.

Karte A.1

Bedeutung des Steinkohlebergbaus

„Ich halte die Entscheidung für richtig, die staatlichen Finanzhilfen für die Steinkohle möglichst bald einzustellen“; Kern-, Rand- und periphere Räume des Ruhrgebiets;

Anteile in % der Gesamtbefragten



Eigene Darstellung.

infas

Fragebogen

Leben und Arbeiten im Ruhrgebiet RWI

4596/Stand August 2010

inf

as Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Friedrich-Wilhelm-Str.16
D-53113 Bonn
Tel. +49 (0)228/38 22-0
Fax +49 (0)228/31 00 71
info@inf

as.de
www.infas.de

Wohnumfeld

PROG: Zeitstempel setzen

Frage		Filter
1 (1)	<p>Beginnen wir mit Ihrem Wohnumfeld. In welcher Stadt oder Gemeinde wohnen Sie?</p> <p><i>INT: Falls Befragter nachfragt: Es ist der Hauptwohnsitz gemeint.</i></p> <p><i>PROG: Gemeindefliste des Untersuchungsgebiets hinterlegen und Gemeindecode in Datenbank zurückschreiben</i></p> <p>96: Gemeinde nicht in der Liste --> Ende des Interviews (ZP nicht in Zielgruppe) 98: weiß nicht 97: verweigert --> Ende des Interviews</p>	
2 (3)	<p>Seit wie vielen Jahren wohnen Sie in [PROG: Gemeinde aus F1 einblenden]?</p> <p><i>INT: Angaben zuordnen, bei Bedarf vorlesen</i></p> <p>1: weniger als ein halbes Jahr 2: seit einem halben bis zwei Jahren 3: seit zwei bis fünf Jahren 4: seit fünf bis zehn Jahren 5: seit zehn bis 15 Jahren 6: länger als 15 Jahre</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	
3 (3a)	<p>Haben Sie vorher ...</p> <p>1: in Nordrhein-Westfalen, 2: woanders in Deutschland oder 3: außerhalb Deutschlands gewohnt?</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	weniger als 15 Jahre am Wohnort (F2 < 6) oder (F6=2)
4 (3a)	<p>In welcher Stadt oder Gemeinde haben Sie gewohnt?</p> <p><i>PROG: Gemeindefliste NRW hinterlegen</i></p> <p>96: Gemeinde nicht in der Liste 98: weiß nicht 97: verweigert</p>	Person hat vorher in NRW gewohnt (F3=1)

Frage		Filter
5 (3a)	<p>Wie viele Jahre haben Sie in [PROG: Gemeinde aus F4 einblenden, falls F3 = 1 und F4 <96, sonst „dort“ anstelle von „in Gemeinde“] gewohnt?</p> <p><i>INT: Angaben zuordnen, bei Bedarf vorlesen</i></p> <p>1: weniger als ein halbes Jahr 2: ein halbes bis zwei Jahre 3: zwei bis fünf Jahre 4: fünf bis zehn Jahre 5: zehn bis 15 Jahre 6: als 15 Jahre</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	weniger als 15 Jahre am Wohnort (F2 < 6 oder F6 < 3)
6 (3a)	<p>Haben Sie in den letzten 15 Jahren noch woanders gewohnt?</p> <p>1: ja, innerhalb [PROG: Gemeinde aus F4 einblenden] 2: ja, außerhalb [PROG: Gemeinde aus F4 einblenden] 3: nein, bin nicht umgezogen</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p> <p><i>PROG: falls keine Gemeinde genannt (F4 > 95) „dieser Stadt oder Gemeinde“ einblenden.</i></p> <p><i>PROG: falls weitere Wohnorte in den letzten 15 Jahren bitte weitere Schleife ab F3; maximal drei Durchläufe (F6 = 1 --> zweiter oder dritter Durchlauf ab F3)</i></p>	weitere Wohnorte in letzten 15 Jahren möglich (F2 < 5 und F5 < 5)
7 (6)	<p><i>PROG: falls mehr als ein Wohnort in den letzten 15 Jahren (F2 < 6):</i> Nun zu Ihrer aktuellen Wohnung.</p> <p><i>Int: Hier sind sowohl Wohnungen als auch Wohnhäuser gemeint.</i></p> <p><i>PROG: an alle:</i> Wohnen Sie <u>zur Zeit</u> ...</p> <p>1: zur Miete oder 2: sind Sie Eigentümer der Wohnung?</p> <p>6: anderes 7: verweigert</p>	

Verbundenheit mit Stadt und Ruhrgebiet sowie Identität des Ruhrgebiets
PROG: Zeitstempel setzen

Frage		Filter
8 (5)	<p>Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Wohnumfeld ausgedrückt auf einer Skala von 0 „sehr unzufrieden“ bis 10 „sehr zufrieden“? Mit den Werten dazwischen können Sie Ihre Bewertung abstufen.</p> <p>Skala von 0-10</p> <p>08: weiß nicht 07: verweigert</p>	
9 (13)	<p>Kommen wir nun von Ihrem Wohnort zu Ihrer <u>Region</u>. Mit welcher <u>Großstadt in Ihrer Region</u> fühlen Sie sich am stärksten verbunden?</p> <p><i>PROG: Gemeindefliste NRW hinterlegen</i></p> <p>05: mit keiner Stadt 06: andere Stadt 08: weiß nicht 07: verweigert</p>	
10 (13, 12, 11)	<p>Wie sehr fühlen Sie sich – wieder ausgedrückt auf einer Skala von 0 „gar nicht“ bis 10 „sehr stark“ - ...</p> <p>a) PROG: falls Gemeinde genannt und nicht Heimatgemeinde ist (F9<95 und F9 nicht F1) mit dieser Stadt verbunden?</p> <p>b) mit [PROG Wohnort einsetzen] verbunden?</p> <p>c) mit dem Ruhrgebiet insgesamt verbunden?</p> <p>Skala von 0 „gar nicht“ -10 „sehr stark“</p> <p>08: weiß nicht 07: verweigert</p>	

Frage		Filter
11a (neu)	<p data-bbox="448 445 1177 517">Wir würden gerne auch etwas über die Wahrnehmung des Ruhrgebiets durch die Menschen erfahren. Beginnen wir zunächst mit den <u>positiven Aspekten</u>: Welche positiven Dinge verbinden Sie persönlich mit dem Ruhrgebiet?</p> <p data-bbox="448 544 804 591"><i>INT: nicht vorlesen, Antworten zuordnen</i> <i>PROG: Mehrfachnennung möglich</i></p> <p data-bbox="448 618 919 763">1: Kohleförderung 22: Stahlindustrie (ab 17.08.2010 ergänzt) 4: viel Industrie (größte Industrieregion Deutschlands) 5: Strukturwandel 18: vielfältige Arbeitsmöglichkeiten 23: gutes Bildungsangebot (ab 17.08.2010 ergänzt)</p> <p data-bbox="448 790 1023 943">6: Vielfalt der Städte 7: Verstädterung (Zusammenwachsen der Städte) 8: Kombination aus Stadt und Natur 19: Einkaufsmöglichkeiten 20: gute Verkehrsinfrastruktur 21: Renaturierung (alte Industrieanlagen werden zu Naturflächen)</p> <p data-bbox="448 969 703 1016">10: Mentalität der Menschen 11: multikulturelles Umfeld</p> <p data-bbox="448 1043 1050 1189">13: Fußballvereine 14: Kulturangebot (Oper, Konzerte, Schauspielhäuser, Festspiele, Musikveranstaltungen) 15: Industriekultur (alte Zechen mit neuer Nutzung, Industriemuseen) 16: Ruhr2010 17: vielfältige Freizeitmöglichkeiten / Sportmöglichkeiten (ab 17.08.2010 ergänzt)</p> <p data-bbox="448 1216 756 1240">95: es gibt keine positiven Aspekte</p> <p data-bbox="448 1267 798 1292">96: anderes: _____</p> <p data-bbox="448 1319 580 1344">98: weiß nicht 97: verweigert</p>	

Frage		Filter
11b (neu)	<p>Und welche <u>negativen Dinge</u> verbinden Sie persönlich mit dem Ruhrgebiet?</p> <p><i>Interviewer: nicht vorlesen, Antworten zuordnen</i> <i>PROG: Mehrfachnennung möglich</i></p> <p>1: Kohleförderung 22: Stahlindustrie (ab 17.08.2010 ergänzt) 2: harte Arbeit 4: Industriebrachen 5: Umweltverschmutzung 23: schlechtes Bildungsangebot (ab 17.08.2010 ergänzt)</p> <p>6: Strukturwandel 7: Arbeitslosigkeit 8: Perspektivlosigkeit</p> <p>9: Verstädterung (alles wird zubetoniert) / Ballungszentrum 16: heruntergekommene Stadtteile 17: schlechte Verkehrsinfrastruktur 18: wenig überregionale Planung 10: wenig Natur</p> <p>20: Anonymität 21: Mentalität der Menschen 11: Überfremdung 12: Überalterung 13: (gestrichen)</p> <p>14: Ruhr2010 19: Unglück bei der Loveparade 15: schlechtes Freizeit- und Kulturangebot</p> <p>95: es gibt keine negativen Aspekte</p> <p>96: anderes: _____</p> <p>98: weiß nicht 97: verweigert</p>	
11c	<p>Wenn Sie das jetzt noch einmal insgesamt betrachten: Überwiegen eher die positiven oder eher die negativen Aspekte?</p> <p><i>INT: nicht vorlesen, zuordnen</i></p> <p>1: eher positive Aspekte überwiegen 2: eher negative Aspekte überwiegen 3 weder noch</p> <p>98: weiß nicht 97: verweigert</p>	F11a nicht 95 und F11b nicht 95

Frage		Filter
12 (neu)	<p>Jetzt zu etwas ganz anderem: Von welchem Fußballverein der Bundesliga sind Sie Fan?</p> <p><i>PROG: Liste der Vereine der 1. und 2. Fußballbundesliga einblenden</i></p> <p>95: Verein nicht auf der Liste 96: bin kein Fußballfan 98: weiß nicht 97: verweigert</p>	
<p>Haushaltszusammensetzung <i>PROG: Zeitstempel setzen</i></p>		
13 (37b)	<p>Nun zu Ihrem Haushalt. Leben Sie...</p> <p><i>INT: Bei Code 2, 3 und 4 Mehrfachnennung möglich</i></p> <p>1: allein, 2: mit Partner, 3: mit Kindern oder 4: mit anderen Personen im Haushalt?</p> <p>5: kein privater Haushalt (Wohnheim oder ähnliches) 7: verweigert</p>	
14 (36)	<p>Wenn Sie sich selbst dazu rechnen: Wie viele Personen wohnen in Ihrem Haushalt?</p> <p>_____ (Anzahl erfassen; Range 2-95)</p> <p>97: verweigert</p>	Mehr- personen haushalte (F13=2, 3 oder 4)

Frage		Filter
15 (37a)	<p>Und wie viele von diesen Personen sind...</p> <p>a) 18 Jahre und älter? _____ (Anzahl erfassen, Range 1-95) b) zwischen 14 und 17 Jahren? _____ (Anzahl erfassen, Range 0-95) c) zwischen 11 und 13 Jahren? _____ (Anzahl erfassen, Range 0-95) d) zwischen sechs und zehn Jahren? _____ (Anzahl erfassen, Range 0-95) e) unter sechs Jahren? _____ (Anzahl erfassen, Range 0-95)</p> <p><i>PROG: Bitte auf einem Bildschirm darstellen und Summe über die Altersklassen mit Gesamtzahl der Haushaltsmitglieder abgleichen. Bei Abweichungen bitte auf gleichem Bildschirm Interviewerhinweis einblenden: Die Summe der Personen in den Altersgruppen stimmt nicht mit der Gesamtzahl der Haushaltsmitglieder überein. Bitte Angaben überprüfen und korrigieren.</i></p> <p><i>Button: Abweichungen akzeptieren</i></p>	Mehr- personen- haushalte (F13=2, 3 oder 4)
<p>Berufstätigkeit der Haushaltsmitglieder <i>PROG: Zeittempel setzen</i></p>		
16 (14c)	<p>Wenn Sie sich selbst dazuzählen: Wie viele Personen sind in Ihrem Haushalt...</p> <p>a) Vollzeit berufstätig? _____ (Anzahl erfassen, Range 0-95) b) Teilzeit berufstätig? _____ (Anzahl erfassen, Range 0-95)</p> <p>98: keine berufstätige Person im Haushalt 97: verweigert</p> <p><i>PROG: Bitte auf einem Bildschirm darstellen und Summe mit der Gesamtzahl der Haushaltsmitglieder ab 14 Jahren abgleichen. Sollte die Summe der berufstätigen Personen größer sein als die Summe der Personen ab 14 Jahren, bitte einblenden: Es sind mehr Personen im Haushalt berufstätig als mindestens 14 Jahre alt sind. Bitte Angaben überprüfen und korrigieren.</i></p> <p><i>Button: Abweichungen akzeptieren</i></p>	Mehr- personen- haushalt (F13 nicht 1 oder 5)
17 (14d)	<p>Arbeiten Sie [PROG: falls mehrer Personen im HH berufstätig sind (F16a>0 oder F16b>0: oder eine andere Person in Ihrem Haushalt) in einem Unternehmen im Bereich Steinkohle oder in einem direkten Zulieferbetrieb?</p> <p>1: ja 2: nein</p> <p>98: weiß nicht 97: verweigert</p>	min. eine Person im HH be- rufstätig oder Ein- personen- haushalt (F16a>0 oder F16b>0) oder (F13=1)

Frage		Filter
18 (14a)	<p>Sind Sie selbst zurzeit...</p> <p>1: Vollzeit berufstätig 2: Teilzeit berufstätig oder 3: nicht berufstätig?</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	<p>min. eine Person im HH berufstätig oder Einpersonenhaushalt (F16a>0 oder F16b>0) oder (F13=1)</p>
19 (neu)	<p>Was ist Ihre derzeitige Hauptbeschäftigung?</p> <p><i>INT: Vorgaben nur bei Bedarf vorlesen, nur eine Nennung möglich</i></p> <p>Sind Sie zur Zeit...</p> <p>1: Auszubildende Auszubildender 2: Student(in) 3: arbeitslos 4: vorübergehend freigestellt (z.B. Mutterschaftsurlaub - oder Elternzeit) 5: Hausfrau Hausmann 6: Rentner(in), Pensionär(in) 7: Wehr- oder Zivildienstleistender, freiwilliger Dienst</p> <p>8: Sonstiges</p> <p>97: verweigert 98: weiß nicht</p>	<p>nicht Berufstätige (F18=3) ODER (ab 17.08. ergänzt) keine Person im HH berufstätig (F16a=0 und F16b=0)</p>
20 (14b)	<p>Und sind Sie Hauptverdiener Ihres Haushalts?</p> <p>1: ja 2: nein</p> <p>3: kein eindeutiger Hauptverdiener im Haushalt 8: weiß nicht 7: verweigert</p>	<p>selbst berufstätig und weitere Berufstätige im HH (F16a>0 oder f16B>0 und F18=1 oder 2)</p>

Frage		Filter
21 (15, 15a)	<p>Arbeiten Sie in ...</p> <p>1: der Stadt, in der Sie wohnen</p> <p><i>INT: nur bei Bedarf vorlesen, sofern Person nicht in der Stadt arbeitet, in der sie wohnt</i></p> <p>2: in einer anderen Stadt in Nordrhein-Westfalen 3: woanders in Deutschland 4: woanders außerhalb Deutschlands</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Berufs- tätige (F18=1 oder 2)
22 (15, 15a)	<p>In welcher Stadt arbeiten Sie?</p> <p><i>PROG: Gemeindefliste hinterlegen</i></p> <p>6: Gemeinde nicht auf Liste 8: weiß nicht 7: verweigert</p> <p><i>PROG: Gemeinde bitte zuordnen „Untersuchungsgebiet“ ja/nein und zur Steuerung der Adressabfrage ablegen</i></p>	arbeitet in NRW (F21=2)
23 (15b)	<p>Die Befragung soll auch Hinweise auf die Beziehungen zwischen unterschiedlichen Stadtteilen und die Wege der Menschen dorthin liefern. Können Sie mir bitte die Straße Ihres Arbeitsplatzes angeben?</p> <p><i>INT: bitte auswählen:</i></p> <p>Straße: _____</p> <p>9994: arbeitet zu Hause 9995: kein fester Arbeitsort 9996: Straße nicht auf Liste 9997: verweigert 9998: weiß nicht</p> <p><i>INT: Falls Nachfragen kommen bitte auf Datenschutzbestimmungen hinweisen: infas arbeitet streng nach den gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes. infas garantiert, dass alle Angaben anonym bleiben, dass heißt nicht in Zusammenhang mit Ihrem Namen oder Telefonnummer ausgewertet werden.</i></p>	im Unter- suchungs- gebiet Be- rufstätige (F18 =1 oder 2) und Gebiet =ja

Frage		Filter
24 (15b)	<p>Würden Sie mir die Postleitzahl Ihres Arbeitsplatzes nennen?</p> <p><i>INT: Verweigerung und weiß nicht ohne Nachfrage akzeptieren Gemeint ist hier <u>immer</u> der Arbeitsstandort, nicht unbedingt die Arbeitgeber-Adresse.</i></p> <p>PLZ: _____ (5 Stellen)</p> <p>99997: verweigert 99998: weiß nicht</p>	im Untersuchungsgebiet Berufstätige mit festem Arbeitsort ((F18=1 oder 2) und Gebiet=Ja und (F23 nicht 9995 und nicht 9994)
25 (16)	<p>Seit wie vielen Jahren arbeiten Sie schon dort?</p> <p><i>INT: Bei Bedarf vorlesen, Antwort zuordnen</i></p> <p>1: weniger als ein halbes Jahr 2: seit einem halben bis zwei Jahre 3: seit zwei bis fünf Jahren 4: seit fünf bis zehn Jahren 5: seit zehn bis 15 Jahre 6: mehr als 15 Jahre</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Berufstätige, (F18 =1 oder 2)
26 (16)	<p>Hatten Sie in den letzten zehn Jahren</p> <p><i>PROG: Für Berufstätige (F18=1 oder 2) noch andere Arbeitsstellen innerhalb oder außerhalb von [PROG: Gemeinde aus F21/F28 einblenden]?</i> <i>PROG: Für Nicht-Berufstätige (F18=nicht 1 oder 2) eine Arbeitsstellen innerhalb oder außerhalb von [PROG: Gemeinde aus F1 einblenden]?</i></p> <p><i>INT: falls mehrere Stellen angegeben werden, bitte mit aktuellster beginnen</i></p> <p><i>INT: nicht vorlesen</i> 1: ja, innerhalb [PROG: Gemeinde aus F21/F28 einblenden] 2: ja, außerhalb [PROG: Gemeinde aus F21/F28 einblenden] 3: nein, Arbeitsstelle nicht gewechselt / keine weitere Arbeitsstelle</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p> <p><i>PROG: falls keine Gemeinde genannt (F22<5) „dieser Stadt oder Gemeinde“ einblenden.</i> <i>PROG: falls weitere Arbeitsstellen in den letzten 10 Jahren bitte Schleife F26, F27, F28 und F29 maximal drei Durchläufe (F26=1 oder 2 --> maximal drei Durchläufe ab F26) wenn F26 nicht 1 oder 2 oder dritter Durchlauf beendet weiter mit Frage 30</i></p>	weitere Arbeitsstellen in letzten 10 Jahren möglich (F25<5) oder (F25<5 und F29<5) ODER (ab 17.08. ergänzt) Nicht-Berufstätige (F18= nicht 1 oder 2)

Frage		Filter
27 (16)	<p>War das ...</p> <p>1: in Nordrhein-Westfalen 2: woanders in Deutschland oder 3: außerhalb Deutschlands?</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Arbeitsort in letzten zehn Jahre ge- wechselt (F26=2)
28 (16)	<p>In welcher Stadt oder Gemeinde war das?</p> <p><i>PROG: Gemeindefliste NRW hinterlegen</i></p> <p>96: Gemeinde nicht in der Liste 98: weiß nicht 97: verweigert</p>	anderer Arbeitsort im NRW (F27=1)
29 (16)	<p>Wie viele Jahre haben Sie dort gearbeitet?</p> <p><i>INT: Bei Bedarf vorlesen, Antwort zuordnen</i></p> <p>1: weniger als ein halbes Jahr 2: ein halbes bis zwei Jahre 3: zwei bis fünf Jahre 4: fünf bis zehn Jahre 5: zehn bis 15 Jahre 6: mehr als 15 Jahre</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Arbeitsort in letzten zehn Jahre ge- wechselt (F26=1 oder 2)

Frage		Filter
31 (17)	<p>Nun zu Ihrem aktuellen Arbeitsplatz: Welche Verkehrsmittel nutzen Sie <u>üblicherweise</u>, um dorthin zu gelangen?</p> <p><i>INT: Bitte alle üblicherweise auf einem Weg zur Arbeit genutzten Verkehrsmittel aufnehmen. Falls in seltenen Fällen auch ein anderes Verkehrsmittel genutzt wird, ist das hier nicht relevant.</i></p> <p>1: zu Fuß 2: Fahrrad 3: Moped, Mofa, Motorrad 4: Auto aus dem Haushalt 5: Auto in einer Fahrgemeinschaft (nicht Haushalts-Pkw) 6: Bus 7: Straßenbahn oder U-Bahn 8: S-Bahn bzw. Regionalbahn 9: anderes Verkehrsmittel</p> <p>98: weiß nicht 97: verweigert</p>	Berufstätige, (F18 = 1 oder 2) nicht, wenn zu Hause arbeitet (F23 nicht 9994)
31a	<p>[falls F31 nicht 3, 4 oder 5] Angenommen, Sie würden mit einem eigenen Fahrzeug zu Ihrem Arbeitsplatz fahren: [für alle] Wie würden Sie die Parkplatzsituation an Ihrem Arbeitsplatz beschreiben?</p> <p>1: sehr gut 2: gut 3: schlecht oder 4: sehr schlecht</p> <p>5: unterschiedlich 8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Wenn F31 nicht nur 1
31b	<p>Wie häufig [falls F31 = 3, 4 oder 5: müssen] [falls F31 nicht 3, 4 oder 5: müssten] Sie auf Ihrem Weg zur Arbeit mit Stau oder Behinderungen rechnen?</p> <p>1: sehr häufig 2: häufig 3: selten 4: nie</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Wenn F31 nicht nur 1

Frage		Filter
31c	<p><i>[falls F31 = 6-9]</i> Wie häufig müssen Sie auf dem Weg bis zu Ihrem Arbeitsplatz umsteigen?</p> <p><i>[falls F31 nicht 6-9]</i> Angenommen, Sie wollten mit Bussen und Bahnen zu Ihrem Arbeitsplatz fahren. Wie häufig müssten Sie auf dem Weg bis zu Ihrem Arbeitsplatz umsteigen?</p> <p>1: gar nicht 2: einmal 3: mehrmals</p> <p><i>INT: nicht vorlesen</i> 4: Verbindung nicht möglich</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	<p><i>Wenn F31 nicht nur 1</i></p>
31d	<p>Und <i>[PROG: F31=6-9: müssen/ sonst: müssten]</i> Sie bei Ihren Umstiegen lange auf die Anschlüsse warten?</p> <p>1: ja 2: nein</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	<p><i>Umstieg nötig (F31c=2 oder3)</i></p>
31e	<p>Ist die nächste Bus- oder Bahnhaltestelle mehr als 10 Minuten Fußweg von Ihrer Arbeitsstelle entfernt?</p> <p><i>INT: Gemeint ist hier die nächstgelegene Haltestelle von Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn oder Regionalbahn.</i></p> <p>1: ja 2: nein</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	<p><i>Wenn F31 nicht nur 1</i></p>

Berufstätigkeit und Wege zur Arbeit des Lebenspartners

PROG: Zeitstempel setzen

Frage		Filter
32	<p>Jetzt kurz zur Tätigkeit Ihres Lebenspartners. Ist dieser ...</p> <p>1: Vollzeit berufstätig 2: Teilzeit berufstätig oder 3: nicht berufstätig?</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Befragte mit Partner im Haushalt (F13=2)
33 (18b)	<p>Arbeitet Ihr Partner ...</p> <p>1: in Nordrhein-Westfalen 2: woanders in Deutschland oder 3: außerhalb Deutschlands?</p> <p>6: unterschiedliche Arbeitsorte 8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Partner berufstätig (F32=1 oder 2)
34 (18b)	<p>In welcher Stadt arbeitet Ihr Lebenspartner?</p> <p>PROG: Gemeindefliste NRW hinterlegen</p> <p>6: unterschiedliche Arbeitsorte 8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Partner arbeitet in NRW (F33=1)
35 (19)	<p>Und welche Verkehrsmittel nutzt Ihr Partner <u>üblicherweise</u>, um zu seinem Arbeitsplatz zu gelangen?</p> <p>INT: Bitte alle üblicherweise auf einem Weg zur Arbeit genutzten Verkehrsmittel aufnehmen. Falls in seltenen Fällen auch ein anderes Verkehrsmittel genutzt wird, ist das hier nicht relevant.</p> <p>1: zu Fuß 2: Fahrrad 3: Moped, Mofa, Motorrad 4: Auto aus dem Haushalt 5: Auto in einer Fahrgemeinschaft (nicht Haushalts-Pkw) 6: Bus 7: Straßenbahn oder U-Bahn 8: S-Bahn bzw. Regionalbahn 9: anderes Verkehrsmittel</p> <p>98: weiß nicht 97: verweigert</p>	Partner berufstätig (F32=1 oder 2)

Mobilitätsverhalten und Mobilitätsvoraussetzung
PROG: Zeittempel setzen

Frage		Filter
37 (7-9)	<p>a) Kommen wir nun zur Anbindung <u>Ihrer Wohnung</u> an die öffentlichen Verkehrsmittel.</p> <p>Wie viele Minuten liegt die nächste Haltestelle der <u>Straßenbahn oder U-Bahn</u> zu Fuß von Ihrer Wohnung entfernt? ___Minuten (Range 1-80), 98: weiß nicht, 97: verweigert</p> <p>c) <i>[PROG: falls F37a= 98]</i> Können Sie mir bitte sagen, wie viele Kilometer es ungefähr bis zur nächsten Haltestelle der <u>Straßenbahn oder U-Bahn</u> sind? ___km (Range 0-20), 98: mehr als 20 km [Button], 98: weiß nicht, 97: verweigert</p> <p>b) Wie viele Minuten liegt der nächste Haltepunkt der <u>S-Bahn oder Regionalbahn</u> zu Fuß von Ihrer Wohnung entfernt? ___Minuten (Range 1-80), 98: weiß nicht, 97: verweigert</p> <p>d) <i>[PROG: falls F37b= 98]</i> Können Sie mir bitte sagen, wie viele Kilometer es ungefähr bis zur nächsten Haltestelle der <u>S-Bahn oder Regionalbahn</u> sind? ___km (Range 0-20), 98: mehr als 20 km [Button], 98: weiß nicht, 97: verweigert</p>	
38 (10)	<p>a) Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt, die Sie privat nutzen können? ___Anzahl erfassen (Range 0-96), 98: weiß nicht, 97: verweigert</p> <p><i>PROG: falls mindestens ein Auto vorhanden (F38a>0 und F38a<97)</i></p> <p>b) Und wie viele davon sind Firmenfahrzeuge, die durch den Arbeitgeber gestellt werden? ___Anzahl erfassen (Range 0-96), 98: weiß nicht, 97: verweigert</p> <p><i>PROG: bitte prüfen, ob Angabe in F38b nicht größer ist als Angabe in F38a. Falls Angabe in F38b größer ist, bitte Interviewerhinweis einblenden: Die Summe der Dienstwagen im Haushalt ist größer als die Summe der Pkw im Haushalt. Bitte Angaben überprüfen und korrigieren.</i></p> <p>Button: Abweichungen akzeptieren</p> <p>c) Haben Sie einen PKW-Führerschein?</p> <p>1: ja 2: nein</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	

Einkaufen

PROG: Zeitstempel setzen

Frage		Filter
39 (24a)	<p>Nun möchten wir erfahren, in welchen Städten Sie in der Regel einkaufen und in welchen Sie Ihre Freizeit verbringen. Zunächst zu den Dingen des täglichen Bedarfs: Kaufen Sie diese Dinge <u>überwiegend</u> ...</p> <p><i>INT: Hier sind Lebensmittel, Kosmetika aber auch das Tanken des Autos gemeint.</i></p> <p>1: in Ihrem Stadtteil, 2: in Ihrer Stadt, 3: in einer anderen Stadt in Nordrhein-Westfalen oder 4: außerhalb von Nordrhein-Westfalen ein?</p> <p>0: kaufe diese Dinge anders ein (z.B. Internet) 8: weiß nicht 7: verweigert</p>	
39a	<p>In welcher Stadt kaufen Sie diese Dinge <u>überwiegend</u> ein?</p> <p><i>PROG: Gemeindefliste NRW hinterlegen</i></p> <p>96: unterschiedlich 98: weiß nicht 97: verweigert</p>	Einkäufe in NRW (F39=3)
40 (24b)	<p>Und wo kaufen Sie <u>überwiegend größere Dinge</u> ein, die über den täglichen Bedarf hinausgehen?</p> <p><i>INT: Hier sind Dinge wie Haushaltsgeräte, Kleidung und Möbel gemeint.</i></p> <p>1: in Ihrem Stadtteil, 2: in Ihrer Stadt, 3: in einer anderen Stadt in Nordrhein-Westfalen oder 4: außerhalb von Nordrhein-Westfalen ein?</p> <p>0: kaufe diese Dinge anders ein 5: ganz unterschiedlich 8: weiß nicht 7: verweigert</p>	

Frage		Filter
41 (24b)	<p>In welcher Stadt kaufen Sie diese Dinge <u>überwiegend</u> ein?</p> <p><i>PROG: Gemeindefliste NRW hinterlegen</i></p> <p>96: unterschiedlich 98: weiß nicht 97: verweigert</p>	Einkäufe in NRW (F40=3)
<p>Freizeit und Aktivitäten am letzten Wochenende <i>PROG: Zeitstempel setzen</i></p>		
Frage		Filter
42 (25)	<p>Verbringen Sie Ihre Freizeit außer Haus <u>überwiegend</u>...</p> <p>1: in Ihrem Stadtteil, 2: in Ihrer Stadt, 3: in einer anderen Stadt innerhalb Nordrhein-Westfalens oder 4: außerhalb Nordrhein-Westfalens?</p> <p>6: ganz unterschiedlich 8: weiß nicht 7: verweigert</p>	
43 (25)	<p>In welcher Stadt verbringen Sie Ihre Freizeit <u>überwiegend</u>?</p> <p><i>PROG: Gemeindefliste NRW hinterlegen</i></p> <p>96: unterschiedlich 98: weiß nicht 97: verweigert</p>	Freizeit NRW (F42=3)
44 (neu)	<p>Waren Sie in den zurückliegenden drei Wochen länger als eine Woche im Urlaub?</p> <p>1: ja 2: nein</p> <p>7: verweigert</p>	
46a	<p>Kommen wir zum letzten Wochenende – also letzten Samstag und Sonntag. Waren Sie an diesem Wochenende <u>außerhalb von NRW</u> unterwegs?</p> <p><i>INT: hier ist das letzte vollständig abgeschlossene Wochenende gemeint</i></p> <p>1: ja, Samstag und Sonntag 2: ja, zeitweise oder 3: nein, Samstag und Sonntag in NRW</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	

Frage	Filter
<p>48a (26)</p> <p><i>PROG: es sollen jeweils maximal 3 Aktivitäten für Samstag und Sonntag erfasst werden, für diese jeweils F52 bis F49 (neue Position)</i></p> <p>Kommen wir zu den <u>Freizeitaktivitäten</u>, die Sie am letzten Wochenende <u>in der Region</u> vielleicht unternommen haben. Wir würden diese gerne einzeln aufnehmen:</p> <p>Beginnen wir mit dem Samstag. Was haben Sie am <u>Samstag</u> gemacht?</p> <p><i>INT: nur Freizeitaktivitäten aufnehmen, die außer Haus stattgefunden haben bei Bedarf vorlesen, Aktivitäten zuordnen</i> <i>PROG: bitte Interviewerhinweis die bei jeder Nachfrage (48a) einblenden</i></p> <p><i>PROG: für zweite und dritte Aktivität am Samstag <u>und</u> am Sonntag:</i> Was haben Sie noch an diesem Tag gemacht?</p> <p><i>PROG: falls bereits drei Aktivitäten für Samstag erfasst wurden oder Code 96 oder 98 für Sa erfasst wurde:</i> Und am <u>Sonntag</u>: Was haben Sie da in der Region gemacht?</p> <p><i>PROG: Einfachnennung</i></p> <p>1: Einkaufsbummel, Shopping, Stadtbummel 2: Besuch kultureller Einrichtung (z.B. Kino, Theater, Museum) 3: Besuch einer Veranstaltung (z.B. Fußballspiel, Markt, Konzert) 4: Besuch Restaurant, Kneipe, Gaststätte, Disco 5: Besuch einer eintrittspflichtigen Einrichtung (z.B. Zoo, Freizeitpark, Freibad) 6: sportliche Aktivität (z.B. Radtour, Wandern) 7: in der Natur gewesen (z.B. See, Wald oder Landschaftspark) 8: bei Freunden gewesen 9: Aus- oder Weiterbildung (ab 17.08.2010 ergänzt)</p> <p>96: keine (weitere) Freizeitaktivität an diesem Tag außer Haus 98: weiß nicht 97: verweigert</p> <p><i>PROG: falls 97 genannt --> Ende der Schleife und weiter mit Frage 58</i> <i>Falls jeweils für Sa und So 3 Aktivitäten erfasst --> Ende der Schleife</i> <i>Oder falls So: Code 96 oder 98 genannt --> Ende der Schleife</i></p>	<p>ZP war zumindest teilweise in NRW F48a nicht 1</p>

Frage		Filter
52 (26)	<p><i>PROG: Aktivität einblenden</i></p> <p>War das überwiegend ...</p> <p>1: in ihrem Stadtteil, 2: in ihrer Stadt 3: woanders in Nordrhein-Westfalen 4: woanders außerhalb Nordrhein-Westfalens?</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Freizeitaktivität wurde unternommen (F48 ein Code zwischen 1 und 8)
53 (neu)	<p><i>PROG: Aktivität einblenden</i></p> <p>In welcher Stadt war das überwiegend?</p> <p><i>PROG: Gemeindefliste NRW hinterlegen</i></p> <p>98: unterschiedlich 98: weiß nicht 97: verweigert</p>	Aktivität in NRW (F52=3)
54 (26)	<p><i>PROG: Aktivität einblenden</i></p> <p>Welche Verkehrsmittel haben Sie auf dem Weg dorthin genutzt?</p> <p><i>INT: Bitte alle auf diesem Weg genutzten Verkehrsmittel aufnehmen.</i></p> <p>1: zu Fuß 2: Fahrrad 3: Moped, Mofa, Motorrad 4: Auto aus dem Haushalt 5: Auto in einer Fahrgemeinschaft (nicht Haushalts-Pkw) 6: Bus 7: Straßenbahn oder U-Bahn 8: S-Bahn bzw. Regionalbahn 9: Taxi 10: anderes Verkehrsmittel</p> <p>98: weiß nicht 97: verweigert</p>	Freizeitaktivität wurde unternommen (F48 ein Code zwischen 1 und 8)

Frage		Filter
55 (26)	<p><i>PROG: Aktivität einblenden</i></p> <p>Waren auch andere Personen aus Ihrem Haushalt dabei?</p> <p>1: ja 2: nein</p> <p>98: weiß nicht 97: verweigert</p>	Freizeitaktivität unternommen und Mehrpersonenhaushalt (F48 ein Code zw. 1 und 8) und (F13= 2, 3 oder 4)
56 (26)	<p><i>PROG: Aktivität einblenden</i></p> <p>Wie viele Personen aus Ihrem Haushalt waren dabei?</p> <p>_____Anzahl erfassen</p> <p>98: weiß nicht 97: verweigert</p>	andere HH-Mitglieder dabei waren (F55=1)
57 (26)	<p><i>PROG: Aktivität einblenden</i></p> <p>Und wie viel Geld haben Sie dabei für Eintritt oder Dinge vor Ort ungefähr ausgegeben?</p> <p><i>INT: Eine grobe Schätzung reicht aus.</i></p> <p>_____Euro (ohne Nachkommastelle erfassen)</p>	Freizeitaktivität wurde unternommen (F48 ein Code zwischen 1 und 7)
49	<p><i>PROG: neue Position</i></p> <p><i>PROG: Aktivität einblenden</i></p> <p>Stand diese Aktivität im Zusammenhang mit RUHR2010?</p> <p>1: ja 2: nein</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	Veranstaltung besucht (F48=3)

Auswirkung des Ausstiegs aus dem Steinkohleabbau

PROG: Zeitstempel setzen

58 (27, 28, 29, 30)	<p>Wir hätten gerne noch Ihre Einschätzung zur Bedeutung der Steinkohle in Ihrer Region. Dazu haben wir einige Aussagen vorbereitet und würden von Ihnen gerne wissen, ob diese Ihrer Meinung nach zutreffen. Bitte antworten Sie mit ...</p> <p><i>PROG: bitte nur beim ersten Mal Einleitungstext vorlesen lassen -> Farbe PROG: Reihenfolge bitte randomisieren</i></p> <p>1: eher ja oder 2: eher nein</p> <p><i>INT: nicht vorlesen</i> 3: weder noch 98 weiß nicht, 97 verweigert</p> <p>b) Viele meiner Bekannten und Freunde arbeiten im Steinkohleabbau. c) Die Steinkohle ist ein entscheidender Wirtschaftsfaktor für die Region. d) Wenn die Steinkohlezechen geschlossen werden, werde ich [<i>PROG: „die Region“, wenn ZP außerhalb des Ruhrgebietes wohnt; sonst: „das Ruhrgebiet“</i>] verlassen. e) Von einer Schließung der Steinkohlezechen wäre ich finanziell stark betroffen. f) Die Region ist gut auf die Zeit nach dem Steinkohleabbau vorbereitet. g) Die Region steht wirtschaftlich genauso gut da wie andere Regionen in Deutschland. h) Ich halte die Entscheidung für richtig, die staatlichen Finanzhilfen für die Steinkohle möglichst bald einzustellen. i) Die Steinkohle macht das Flair des Ruhrgebiets aus. j) Symbole des Bergbaus sollten auch nach der Steinkohleförderung erhalten bleiben. (<i>ab 17.08.2010 ergänzt</i>)</p>
---------------------------------	--

Soziodemographische Angaben

PROG: Zeitstempel setzen

Frage		Filter
59 (32)	<p>Zum Abschluss des Interviews bitten wir Sie noch um einige Angaben zu Ihrer Person.</p> <p>Sagen Sie mir bitte wie alt Sie sind?</p> <p>_____Alter erfassen (18-110), 97: verweigert</p>	
60 (33)	<p><i>INT: Bitte Geschlecht notieren, nur in Zweifelsfällen nachfragen:</i></p> <p>1: männlich 2: weiblich</p> <p>97: verweigert</p>	
61 (4)	<p>Sind Sie...</p> <p>1: in Nordrhein-Westfalen geboren?</p> <p><i>INT: bei Bedarf vorlesen, sofern Person nicht in NRW geboren ist.</i></p> <p>2: außerhalb Nordrhein-Westfalens oder 3: außerhalb Deutschlands geboren?</p> <p>97: verweigert</p>	
62 (4)	<p>In welcher Stadt oder Gemeinde sind Sie geboren?</p> <p><i>PROG: Gemeindefliste NRW hinterlegen</i></p> <p>96: Gemeinde nicht in Liste 97: verweigert</p>	in NRW geboren (F81=1)
63 (4a)	<p>In welchem Land sind Sie geboren?</p> <p><i>PROG: UNO-Mitgliedstaatenliste hinterlegen</i></p> <p>96: Land nicht in Liste 97: verweigert</p>	außerhalb Deutsch- lands geboren (F81=3)

Frage		Filter
64 (35)	<p>Sind Ihre Eltern in Deutschland geboren?</p> <p><i>INT: Code 2 und 3 können zusammen ausgewählt werden</i></p> <p>1: ja beide 2: nein, Mutter ist nicht in Deutschland geboren 3: nein, Vater ist nicht in Deutschland geboren</p> <p>97: verweigert 98: weiß nicht</p>	
65 (35a)	<p>In welchem Land ist Ihre Mutter geboren?</p> <p><i>PROG: UNO-Mitgliedstaatenliste hinterlegen</i></p> <p>96: Land nicht in Liste 97: verweigert</p>	Mutter außerhalb Deutschlands geboren (F64=2)
66 (35a)	<p>In welchem Land ist Ihr Vater geboren?</p> <p><i>PROG: UNO-Mitgliedstaatenliste hinterlegen</i></p> <p>96: Land nicht in Liste 97: verweigert</p>	Vater außerhalb Deutschlands geboren (F64=3)
67 (34)	<p>Sind Sie deutscher Staatsbürger?</p> <p>1: ja 2: nein</p> <p>97: verweigert</p>	
68 (34)	<p>Welche Staatsbürgerschaft besitzen Sie?</p> <p><i>PROG: UNO-Mitgliedstaatenliste hinterlegen</i></p> <p>96: Land nicht in Liste 97: verweigert</p>	Staatsbürgerschaft nicht deutsch (F67=2)

Frage		Filter
69a (38)	<p>Welchen höchsten Schulabschluss haben Sie?</p> <p><i>INT: nicht vorlesen, zuordnen und höchsten Schulabschluss aufnehmen</i></p> <p>1: Schule beendet ohne Abschluss, 2: Volks- oder Hauptschulabschluss bzw. POS 8. Klasse, 3: mittlere Reife, Realschulabschluss bzw. POS 10. Klasse, 4: Fachhochschulreife bzw. eine Berufsausbildung mit Abitur, 5: Hochschulreife, Abitur bzw. EOS 12. Klasse</p> <p>96: anderer Abschluss 97: verweigert</p>	
69b (38)	<p>Haben Sie ...</p> <p><i>INT: Mehrfachnennung möglich</i></p> <p>1: eine abgeschlossene Ausbildung bzw. Lehre, 2: einen Meister, 3: Fachhochschulabschluss oder 4: Universitätsabschluss?</p> <p><i>INT: nicht vorlesen</i> 5: kein Abschluss</p> <p>96: anderer Abschluss 97: verweigert</p>	
70 (1)	<p>Die Befragung soll für unterschiedliche Typen von Städten und Stadtteilen ausgewertet werden. Dazu ist es am einfachsten, wenn Sie mir die Straße Ihrer Wohnung nennen.</p> <p><i>INT: Auswertungshintergrund: Die Angaben sollen für verschiedene Typen von Städten und Stadtteilen ausgewertet werden. Diese Zuordnung erfolgt über die Straße und die Postleitzahl. Nach der Zuordnung werden die Angaben gelöscht.</i></p> <p><i>INT: bitte auswählen:</i> Straße: _____</p> <p>99996: Straße nicht auf Liste 99997: verweigert 99998: weiß nicht</p>	
71 (1)	<p>Können Sie mir bitte auch die Postleitzahl Ihres Wohnortes angeben?</p> <p><i>INT: Verweigerung und weiß nicht ohne Nachfrage akzeptieren</i></p> <p>PLZ: _____</p> <p>99997: verweigert 99998: weiß nicht</p>	

Frage		Filter
71a	<p>Über wie viele Telefonnummern im deutschen Festnetz ist Ihr Haushalt erreichbar? Bitte zählen Sie hierzu <u>nicht</u> Telefonnummern mit, die ausschließlich für Faxgeräte oder PCs genutzt werden.</p> <p>Anzahl der Festnetznummern: _____</p> <p>99997: verweigert 99998: weiß nicht</p>	
74	<p>In Deutschland gibt es sehr wohlhabende Haushalte, aber auch solche, die nur wenig Geld zur Verfügung haben. Wie würden Sie die wirtschaftliche Situation Ihres Haushalts auf einer Skala von 0 „wirtschaftlich sehr schlecht“ bis 10 „wirtschaftlich sehr gut“ beschreiben?</p> <p>Skala 0-10, 98: weiß nicht, 97: verweigert</p>	
74a	<p>Und wie würden Sie die wirtschaftliche Situation Ihres Haushalts im Vergleich zu Ihrer umliegenden Nachbarschaft einschätzen?</p> <p>1: eher besser 2: ungefähr gleich oder 3: eher schlechter</p> <p>98: weiß nicht, 97: verweigert</p>	
72 (31)	<p>Können Sie mir bitte sagen, wie hoch ungefähr das monatliche Einkommen Ihres Haushalts nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen ist? Bitte denken Sie auch an Einkünfte wie z.B. Rente, Kinder- und Arbeitslosengeld.</p> <p><i>INT: Gemeint ist hiermit das gesamte Einkommen aller Personen, die zum Haushaltseinkommen beitragen jeweils nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen - also die monatliche Summe aus</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Lohn, Gehalt, Einkommen aus selbständiger Tätigkeit, - Rente oder Pension, - Kindergeld, - Arbeitslosengeld, Wohngeld, Sozialhilfe oder - sonstigen Einkünften. <p><i>Bei Selbständigen nach dem durchschnittlichen Einkommen des Haushalts abzüglich der Betriebsausgaben fragen</i></p> <p><i>Interviewer: Von Zielperson Betrag nennen lassen</i> <i>Hinweis: Schätzung oder ungefähre Angabe genügt</i></p> <p>_____ ohne Nachkommastelle erfassen (Range 0 – 99995)</p> <p>99996: mehr als 99.995 EURO 99998: weiß nicht 99997: verweigert</p>	

Frage		Filter
73 (neu)	<p>Wie groß ist der Anteil Ihres Einkommens am Gesamteinkommen Ihres Haushalts?</p> <p><i>INT: bitte vorlesen</i></p> <p>1: weniger als ein Viertel 2: etwa ein Viertel 3: etwa die Hälfte 4: etwa drei Viertel 5: mehr als drei Viertel</p> <p>8: weiß nicht 7: verweigert</p>	selbst berufs- tätig und weitere Berufs- tätige im HH (F16>0 und F18=1 oder 2)
	Das waren alle unsere Fragen. Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme.	

Anhang Kapitel 4

Aktuelle Initiativen im Ruhrgebiet

Im vierten Kapitel werden unterschiedliche theoretische Ansätze für Kooperationen dargestellt. Schaubild 4.1 kategorisiert existierende Kooperationen im Ruhrgebiet in ein Raster aus Aufgabenumfang und Institutionalisierungsgrad, um die unterschiedlichen Kooperationen vergleichbarer zu machen. Die dort genannten und im weiteren Verlauf des Kapitels zu Teilen auch detaillierter dargestellten Kooperationen stellen nur eine Auswahl der im Ruhrgebiet existierenden Zusammenarbeiten dar. Die getroffene Auswahl soll die Vielfältigkeit der Kooperationsbestrebungen verdeutlichen. Nachfolgend ist die dem Gutachten zugrundeliegende komplette Kooperationsübersicht aufgeführt, die Kooperationen werden hierin nur so weit skizziert, dass möglichst ihre Zielsetzung, ihr Kooperationszeitraum und -raum deutlich werden. Bei der Übersicht wird kein Anspruch auf die vollständige Erfassung aller Kooperationen erhoben.

Name	AGR – Abfallentsorgungs-Gesellschaft Ruhrgebiet mbH
Zeitraum	seit 1982
Raum	Der Raum ergibt sich aus den Entsorgungsaufträgen, ist aber nicht mehr an das Ruhrgebiet gebunden.
Zielsetzung	Seit den 1960er Jahre besteht das Bestreben eine ruhrgebietsweite Abfallentsorgung zu installieren. Dieses wurde mit der AGR umgesetzt. Die AGR ist heute ein Abfallwirtschaftsunternehmen, das im weltweiten Wettbewerb steht.
Name	Betreiber-Gesellschaft Silbersee II Haltern am See GmbH
Zeitraum	seit 2005
Raum	Kreis Recklinghausen, Haltern am See
Zielsetzung	Durchführung des laufenden Badebetriebes sowie die Unterhaltung und Pflege des für die Freizeitnutzung notwendigen Geländes einschließlich der Infrastruktur am Silbersee II
Name	Bogestra
Zeitraum	seit 1896
Raum	Bochum, Gelsenkirchen, Herne, Witten, Castrop-Rauxel, Hattingen
Zielsetzung	Betreiben und Verbessern des Straßenbahn- und Öffentlichen Nahverkehrs.
Name	Bürgerliche Initiative Pro Ruhr
Zeitraum	seit 2008
Raum	Ruhrgebiet
Zielsetzung	Gründung eines eigenen Ruhr-Bezirks, eine öffentliche Darstellung der Initiative gibt es jedoch nicht mehr.
Name	Emscher Genossenschaft und Lippe Verband
Zeitraum	seit 1899
Raum	Kommunen im Flusseinzugsgebiet der Emscher
Zielsetzung	Abwasserbeseitigung, Sicherung des Abflusses, Hochwasserschutz und Gewässerunterhaltung, naturnaher Umbau des Emscher-Systems.
Name	Entsorgungskooperation EKOCity Abfallwirtschaftsverband
Zeitraum	seit 2002
Raum	Bochum, Ennepe-Ruhr-Kreis, Herne, Recklinghausen, Mettmann, Wuppertal, Remscheid,
Zielsetzung	Langfristige Entsorgungssicherheit zu günstigen Konditionen durch optimale Kapazitätsnutzung bestehender Anlagen

Name	Euregio Rhein-Waal
Zeitraum	seit 1968
Raum	Duisburg, Kreis Wesel, Kreis Kleve, Städte und Gemeinden aus dem niederländischen Grenzraum.
Zielsetzung	Grenzüberschreitende interkommunale Kooperation, Förderung der gesellschaftlichen Integration, Bereitstellung von Informationen und Beratung der Bewohner der Grenzregion, Verteilung von Mitteln des INTERREG-Programms der EU.
Name	Filmstiftung NRW
Zeitraum	seit 1991
Raum	NRW
Zielsetzung	Unterstützung bei Filmproduktionen in allen Entwicklungsstufen und Nachwuchsförderung
Name	Freizeitzentrum Kernade GmbH
Zeitraum	seit 1971
Raum	Bochum, Witten, Ennepe-Ruhr-Kreis
Zielsetzung	Förderung der Jugendpflege und Jugendfürsorge sowie der körperliche Ertüchtigung, Kulturveranstaltungen und Denkmalpflege
Name	Freizeitzentrum Xanten GmbH
Zeitraum	seit 1974
Raum	Xanten, Kreis Wesel
Zielsetzung	Förderung des Sports und der Erholung, Förderung der Jugendpflege und Jugendfürsorge, öffentlichen Gesundheitspflege, Umweltschutzes, Heimatgedankens, Bildung und Erziehung.
Name	Gemeinschaftsinitiative „Das Ruhrtal“
Zeitraum	seit 1998
Raum	seit 2001: Bochum, Hagen, Hattingen, Herdecke, Wetter und Witten seit 2005 zusätzlich: Dortmund, Essen, Mülheim a.d. Ruhr und Oberhausen
Zielsetzung	Weiterentwicklung und Vermarktung touristischer Potenziale des südlichen Ruhrgebiets.
Name	GEW (Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft) –Masterplan Bildung
Zeitraum	seit 2006
Raum	Bochum, Essen, Oberhausen
Zielsetzung	Fachdiskussion und öffentliche Diskussion über Bildung in industriegeprägten Regionen anstoßen/ befördern und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen
Name	Glörtalsperre GmbH
Zeitraum	seit 2000
Raum	Ruhr, Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis, Hagen, Breckerfeld, Schalksmühle, Halver
Zielsetzung	Förderung des Sports und der Erholung für die Bevölkerung
Name	Initiative Fluss Stadt Land
Zeitraum	2000-2009
Raum	Emscher-Lippe-Gebiet, Kreis Recklinghausen und Unna
Zielsetzung	Aufarbeitung des Fluss- und Kanalnetzes
Name	Initiativkreis Ruhrgebiet
Zeitraum	seit 1989
Raum	Zusammenschluss von 60 führenden Wirtschaftsunternehmen aus dem Ruhrgebiet und dem Umland.
Zielsetzung	Der Initiativkreis agiert in verschiedenen Projekten für die Zukunftsgestaltung des Ruhrgebiets. Wirtschaftliche Leitbranchen stellen dabei die Felder „Energie“, „Logistik“ und „Werkstoffe“ dar. Das Ruhrgebiet oder einzelne Städte werden dabei als Pilotregionen für innovative Projekte der Mitgliedsunternehmen genutzt (Bsp. Innovation City). Die Leitung des Initiativkreises wird durch bekannte Persönlichkeiten übernommen, die die Aufmerksamkeit auf Aufgaben des Ruhrgebiets richten sollen.

Name	Interkommunale Zusammenarbeit östliches Ruhrgebiet
Zeitraum	
Raum	23 Städte und Gemeinden des östlichen Ruhrgebiets
Zielsetzung	Der Arbeitskreis „Interkommunale Zusammenarbeit der Planungs- und Baudezernenten von Städten und Gemeinden des östlichen Ruhrgebiets (IKZ)“ ist ein seit mehr als 15 Jahren bestehender informeller Arbeitskreis der Planungsdezernenten im östlichen Ruhrgebiet. Die IKZ dient dem Erfahrungs- und Informationsaustausch bei planungsrelevanten Themen und Projekten von überörtlicher Bedeutung. Derzeitige Arbeitsschwerpunkte sind z.B. der großflächige Einzelhandel, der „überörtliche Verkehr“ und „Wohnen“.
Name	Kemnader Kreis e. V.
Zeitraum	seit 1989
Raum	Hagen, Herdecke, Haltern am See, Lünen, Hamm, Mülheim, Hattingen, Dorsten Recklinghausen, Kamp-Lintfort, Bochum, Schwerte, Moers, Unna, Bergkamen, Schwelm, Selm, Witten, Bottrop, Ennepetal, Datteln, Werne u. v. m.
Zielsetzung	Der Kemnader Kreis e.V. ist auf eine Anregung der Mitglieder des Initiativkreises Ruhr entstanden. Ziel ist die Förderung regionalbezogener Projekte aus den Bereichen Wissenschaft und Kultur.
Name	KIT-Initiative Deutschland e. V.
Zeitraum	August 2007 gegründet, ab 2010 aktive Teilnahme am Projekt Kulturhauptstadt Ruhrgebiet
Raum	Bundesweit
Zielsetzung	Die KIT-Initiative unterstützt den Gedanken einer Metropole Ruhr durch Öffentlichkeitsarbeit, Projekte und Impulse zur Vernetzung.
Name	Konzept Ruhr
Zeitraum	seit 1.1.2007
Raum	Kernruhrgebiet
Zielsetzung	Gemeinsame Strategie zur nachhaltigen Stadt- und Regionalentwicklung der Städte und Kreise der Metropole Ruhr.
Name	Kooperation Östliches Ruhrgebiet KÖR
Zeitraum	seit 1999
Raum	Städte der BoGeStra, der DSW 21, der HCR und der Vestischen
Zielsetzung	Bündelung der Kompetenzen für Fahrgastvorteile bei den Bahnbetreibergesellschaften der o.g. Städte. Schwerpunkte sind dabei der Erfahrungsaustausch, abgestimmte Einkaufspolitik und gemeinsame Angebote für die Kunden.
Name	Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG)
Zeitraum	seit 1970
Raum	Dortmund, Düsseldorf, Bonn, Münsterland
Zielsetzung	Städtebau, Quartiersmanagement, Hilfe bei der Wohnungssuche.
Name	Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe
Zeitraum	seit 1953
Raum	Ruhrgebiet/ Nordrhein-Westfalen
Zielsetzung	Die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe sind öffentlich-rechtliche Körperschaften, die in ihrer heutigen Form vor allem eine Reihe sozialer Aufgaben sowie Aufgaben der landschaftlichen Kulturpflege obliegen. Die Grenze zwischen den beiden Landschaftsverbänden verläuft mitten durch das Ruhrgebiet.
Name	LogistikRuhr e.V. EffizienzCluster
Zeitraum	seit 2003
Raum	Duisburg/Niederrhein, Gelsenkirchen, Herne, Herten, Dortmund
Zielsetzung	Nationales und internationales Standort-Marketing der Metropole Ruhr, Bündelung der kommunalen Dienstleistungen aus einer Hand, Unterstützung von Unternehmenskooperationen und innovativen Projektansätzen.
Name	Networker Ruhr
Zeitraum	seit 2000
Raum	Bergisches Land, Dortmund, Duisburg, Emscher-Lippe, Ruhr-Mitte

Zielsetzung	Forum für Erfahrungs- und Informationsaustausch für Unternehmer im Bereich IT und Medien
Name	Netzwerk Ruhrgebiet
Zeitraum	
Raum	Bochum, Bottrop, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Hattingen, Herne, Mülheim a. d. R., Oberhausen, Kreis Recklinghausen
Zielsetzung	Überregionalen Erfahrungsaustausch von kommunalen Stellen, Freiwilligenzentralen sowie ehrenamtliche Initiativen im Ruhrgebiet durch Plattform unterstützen.
Name	NFN – NaturFreizeitverbund Niederrhein GmbH
Zeitraum	seit 2003
Raum	Stadt und Kreis Wesel, Hamminkeln, Rees,
Zielsetzung	regionalen Strukturwandel im Sinne einer nachhaltigen, umweltverträglichen Nutzung/Entwicklung der niederrheinischen Kulturlandschaft unter Berücksichtigung der Auskiesungsflächen fördern.
Name	Planungsgemeinschaft Regionaler Flächennutzungsplan
Zeitraum	2004 - 2009
Raum	6 kreisfreie Städte im Kernruhrgebiet: Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen
Zielsetzung	Verbindung der Handlungsfelder Regionalplanung und Flächennutzungsplanung um an Effizienz zu gewinnen und eine Planungsebene einzusparen.
Name	ProjektGemeinschaft für soziale und kulturelle Ziele e.V.
Zeitraum	seit 1.1.2007
Raum	alle 53 Städte im Ruhrgebiet (vertreten durch den RVR)
Zielsetzung	Wohnprojektinitiativen; Einwirken auf zukünftige Stadtentwicklung.
Name	Pro Ruhrgebiet
Zeitraum	seit 1981
Raum	flächendeckend; indirekte Beteiligung der Kommunen über die Regionalräte
Zielsetzung	Standort- und Imageaufwertung, besondere Unterstützung des Mittelstandes, Förderung von Kultur und Sport, Initiierung des Dialoges zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung sowie die Verbesserung der Berufs- und Existenzgründungschancen junger Menschen. Darüber hinaus Förderung des bürgerschaftlichen Engagement und Stärkung der Identifikation.
Name	Regionalagentur Westfälisches Ruhrgebiet
Zeitraum	seit 1989
Raum	Dortmund, Hamm, Kreis Unna
Zielsetzung	Die Regionalagentur übernimmt Aufgaben in der Beratung, Koordination und Organisation der Arbeitssuche sowie der Wirtschaftsförderung.
Name	Regionalagenturen des Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen
Zeitraum	seit 2004
Raum	Ruhrgebiet
Zielsetzung	Zur Unterstützung der Umsetzung der Arbeitsmarktpolitik des Landes in den Regionen wurden 16 Regionalagenturen eingerichtet. Diese decken sich in weiten Teilen mit den ehemaligen Regionen der regionalisierten Strukturpolitik (s.o.) und dienen u.a. der Umsetzung von Aufgaben im Zusammenhang mit dem Europäischen Sozialfond (ESF), z.B. wirken diese bei der Analyse von regionalen Handlungsbedarfen mit und übernehmen Beratungs- und Kooperationsaufgaben. Das Ruhrgebiet ist in den Zuständigkeitsbereich von sechs Regionalagenturen untergliedert.
Name	Regionale 2016
Zeitraum	2007 – 2016
Raum	Städte und Gemeinden aus den Kreisen Borken und Coesfeld sowie sieben Städte und Gemeinden aus dem nördlichen Ruhrgebiet (Dorsten, Haltern am See, Hamminkeln, Hünxe, Schermbeck, Selm und Werne)
Zielsetzung	Stärkung der regionalen Zusammenarbeit und Bewältigung des Strukturwandels.

Name	Regionales Einzelhandelskonzept „Westliches Ruhrgebiet und Düsseldorf“
Zeitraum	seit 2004
Raum	Kreisfreie Städte Mülheim, Essen, Oberhausen, Duisburg und Düsseldorf sowie die Städte und Gemeinden des Kreises Wesel
Zielsetzung	Zukunftsweisende, nachhaltig wirkende Positionierung der Region für Handelseinrichtungen sowie Herstellung eines überörtlichen Konsenses für einen Rahmen, der die weitere Entwicklung im Einzelhandel unterstützt. Aufzeigen regional und städtebaulich geeigneter Standorte und Vermeidung eines ruinösen Wettbewerbs. Es soll auch mehr Transparenz und Berechenbarkeit für Investoren geschaffen werden.
Name	Regionalkonferenz Ruhr
Zeitraum	seit 2009
Raum	Ruhrgebiet
Zielsetzung	Diskussionsrunde und Ideenfindung zum Thema: „Strukturwandel zu Metropolen? Organisation – Kultur – Produktion“
Name	Regionalrat
Zeitraum	Seit 1975 unter der Leitung der Bezirksregierungen; ab 2009 dem Regionalverband Ruhr unterstellt.
Raum	flächendeckend; indirekte Beteiligung der Kommunen über die Regionalräte
Zielsetzung	Der Regionalrat legt als Träger der Regionalplanung die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Entwicklung des Regierungsbezirks im Regionalplan fest.
Name	Regionalverband Ruhr (RVR)
Zeitraum	seit 1.10.2004; vormals Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) (1979-2004), Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (1920-1979)
Raum	Verbandsmitglieder sind die kreisfreien Städte Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim, Oberhausen und die Kreise Ennepe-Ruhr-Kreis, Recklinghausen, Unna und Wesel.
Zielsetzung	Erstellung von Masterplänen, die Weiterentwicklung des Emscher Landschaftspark und die regionale Wirtschaftsförderung. Nach der Kommunalwahl 2009 erhält der RVR darüber hinaus die Regionalplanungskompetenz für das Verbandsgebiet.
Name	Revierpark Nienhausen GmbH
Zeitraum	seit 1969
Raum	Essen, Gelsenkirchen
Zielsetzung	Förderung des Sports und der öffentlichen Gesundheitspflege, der Kinder- und Jugendhilfe, der Kultur und des Landschaftsschutzes
Name	Revierpark Vonderort GmbH
Zeitraum	seit 1971
Raum	Bottrop, Oberhausen
Zielsetzung	Förderung des Sports und der öffentlichen Gesundheitspflege, der Kinder- und Jugendhilfe, der Kultur und des Landschaftsschutzes.
Name	Initiative Ruhrstadt
Zeitraum	seit 2006
Raum	Mitglieder aus allen 53 Städten im Ruhrgebiet
Zielsetzung	Die Initiative setzt sich zum größten Teil aus Privatpersonen zusammen, die durch die Teilnahme ihren Willen zur Ruhrstadt bekunden. Ziele sind hauptsächlich die gemeinsame Außenvertretung der Ruhrgebietsstädte und weiterreichende Kooperationen zwischen den Kommunen im Ruhrgebiet.

Name	Ruhr Tourismus GmbH (gehört zum RVR)
Zeitraum	seit 1998
Raum	Ruhrgebiet
Zielsetzung	Bündelung von Produktentwicklung, Marketing und Vertrieb und der Entwicklung eines eigenständigen touristischen Regionalprofils für die Metropole Ruhr
Name	Ruhr.2010 GmbH
Zeitraum	2001 - 2012
Raum	Alle Städte und Gemeinden im RVR-Gebiet.
Zielsetzung	Vorbereitung und Durchführung des Kulturhauptstadt-Jahres, sowie die regionale Kultur- und Wirtschaftsförderung.
Name	Seegesellschaft Haltern GmbH
Zeitraum	seit 1930
Raum	Haltern am See, Kreis Recklinghausen
Zielsetzung	Betrieb des bestehenden Seebades am Halturner Stausee sowie die Bewirtschaftung und die Verpachtung des der Gesellschaft gehörenden gastronomischen Betriebes. Seit 2002 jedoch nur noch Betrieb des Freibades als Freizeitangebot für die Bürger.
Name	Spurwerk NRW – Kooperation der Stadtbahnunternehmen
Zeitraum	seit 2006
Raum	Bochum, Gelsenkirchen, Dortmund, Bielefeld, Köln, Bonn, Duisburg, Mülheim, Essen
Zielsetzung	wirtschaftliche Vorteile, insbesondere in den Bereichen Ersatzinvestition und Instandhaltung der Infrastruktur und Fahrzeuge zu generieren
Name	Städtereion Ruhr 2030
Zeitraum	seit 2000
Raum	Seit 2000: Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim a.d. Ruhr, Oberhausen; ab 2007 zusätzlich: Bottrop, Hagen, Hamm
Zielsetzung	Zusammenarbeit in einem regelgeleiteten Projektverbund. Das Erstellen von themenbezogenen Masterplänen.
Name	Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur
Zeitraum	seit 1995
Raum	Das gesamte Ruhrgebiet, dem Sinn entsprechend vor allem in Orten mit Industriedenkmalern
Zielsetzung	Laut Satzung ist das Ziel der Stiftung, die ihr übertragenen Industriedenkmalern zu schützen und zu erhalten, sinnvoll zu nutzen, wissenschaftlich zu erforschen und öffentlich zugänglich zu machen.
Name	Stiftung jeden Kind ein Instrument
Zeitraum	seit 2003
Raum	Hagen, Herdecke, Haltern am See, Lünen, Hamm, Mülheim, Hattingen, Dorsten, Recklinghausen, Kamp-Lintfort, Bochum, Schwerte, Moers, Unna, Bergkamen, Schwelm, Selm, Witten, Bottrop, Ennepetal, Datteln, Werne u. v. m.
Zielsetzung	Bis zum Jahr 2010 soll jedem Grundschulkind des Ruhrgebiets die Möglichkeit offen stehen, ein Musikinstrument zu erlernen, das es sich selbst ausgesucht hat.
Name	Tourismus-Region
Zeitraum	seit 1997
Raum	Flächendeckend für NRW
Zielsetzung	Touristisches Marketing, Förderung der touristischen Kooperationen in NRW sowie der Profilierung der nordrhein-westfälischen Regionen und Orte.
Name	Universitätsallianz Metropole Ruhr
Zeitraum	seit 2007
Raum	Universitäten Bochum, Dortmund und Duisburg-Essen
Zielsetzung	Gemeinsame Forschungs- und Lehrscherpunkte weiterentwickeln und zur Internationalisierung der Hochschullandschaft beitragen.

Name	VIA
Zeitraum	seit Mitte 2010
Raum	Duisburg, Essen, Mülheim
Zielsetzung	Ziele der VIA sind eine gemeinsame Beschaffung, die gemeinsame Nutzung von Infrastruktur und Standardisierung der gemeinsamen Technik zur besseren Daseinsfürsorge im Bereich Mobilität der Bürger.
Name	VRR
Zeitraum	7 Kreise und 19 Städte im Rhein-Ruhr und Niederrhein
Raum	seit 2006 in Form eines Zweckverbandes VRR und Beteiligung des NVN
Zielsetzung	Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs-Leistungsangebotes und die Finanzierung der Infrastruktur.
Name	Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr
Zeitraum	seit 1.1.2007
Raum	alle 53 Städte im Ruhrgebiet (vertreten durch den RVR)
Zielsetzung	Versteht sich als Serviceunternehmen, zentraler Dienstleister und Ansprechpartner für alle wirtschaftsrelevanten Fragen in der Region in Ergänzung zur kommunalen Wirtschaftsförderung.
Name	Wissenschaftsforum Ruhr
Zeitraum	seit 2004
Raum	39 (überwiegend außeruniversitäre) Forschungsinstitute im Ruhrgebiet
Zielsetzung	Innere Vernetzung der Forschungsinstitute und ihre Vertretung nach außen.