

## **Urbanisierung der Agglomeration Ruhr**

### **von Christoph Zöpel**

#### **1. Industrie-Agglomerationen des 19. Jahrhunderts**

Die Agglomeration zwischen Ruhr, Emscher und Rhein entstand im 19. Jahrhundert im Zuge der Industrialisierung und der rapiden Bevölkerungsvermehrung – beides Ergebnis wissenschaftlich-technologischer Innovationen, der Ingenieurkunst beziehungsweise der Medizin. Agglomerationen sind geballte Siedlungen mit mehr als einer Million Einwohner und einer Bevölkerungsdichte von über 1000 Menschen auf dem Quadratkilometer. Das Gebiet des Regionalverbandes Ruhr hat ca. 5,3 Millionen Einwohner und ca. 1200 an Dichte, sein Kern aneinander grenzender Großstädte ca. 3,4 Millionen Einwohner und eine Dichte von ca. 2035.

Die Entwicklung zu Industrieagglomerationen im 19. Jahrhundert war von drei unterschiedlichen Standortvoraussetzungen bestimmt

- der Erweiterung bestehender Hauptstädte um industriell-ökonomische Funktionen – London, Paris, Berlin, Wien, Budapest,
- der See mit dem Ausbau der Hafenstädte – New York, Chicago, St. Petersburg, Barcelona, Hamburg,
- den Kohlenlagerstätten – also Wales, Pennsylvania, Wallonie, in Preußen Oberschlesien und das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet.

Zwischen den Hauptstädten und den Hafenstädten einerseits, den Kohlenlagerstädten andererseits, bestand ein grundlegender Unterschied: Die Haupt- und Hafenstädte bewahrten ihren Kern und wurden erweitert, die Kohlenlagerstädte überlagerten vorher dünn besiedelte Gebiete, verschlangen Dörfer, ebneten die städtebaulichen Strukturen, wo sie denn historisch entstanden waren, ein. Die als Folge der Industrialisierung rasant wachsenden Agglomerationen des 19. Jahrhunderts passten sich entweder städtischen Strukturen an oder bildeten neue Siedlungsballungen, die städtebaulich nicht geplant wurden. Dabei gibt es in den Ländern Europas Unterschiede. Sie hängen mit den jeweiligen Standortvoraussetzungen zusammen und mit dem zeitlichen Einsetzen der Industrialisierung, also mit dem Grad der Verstädterung bei ihrem Beginn. Der Zeitpunkt der Anlagerung der Industrie an den älteren städtischen Baukörper war von entscheidender Bedeutung. In Großbritannien, wo die Industrialisierung 50 Jahre früher als in Deutschland begann, erfolgte diese Anlagerung in Form eines oft breiten Fabrikgürtels an die Altstadt. Weiter außen entstanden die monotonen Reihenhaus-siedlungen der Fabrikarbeiter. Dabei verlor die Stadtmitte ihre traditionelle Funktion als soziale Mitte der Stadt. Sie entvölkerte sich weiter, auch als sie später als City Ort von Dienstleistungen wurde.

Die USA orientierten sich an dieser Entwicklung, der Verfall von Downtown ist die Folge. Verlust an Urbanität wird deutlich.

In Kontinentaleuropa wurde wesentlich mehr historische Bausubstanz bewahrt, die Kerne blieben erhalten, in der Gründerzeit ergänzt und nur in den Metropolen wie exemplarisch in Paris zugunsten des Dienstleistungssektors abgerissen. Urbane Kontinuität war hier, beispielhaft in München, eher möglich. Der Kontrast zu Agglomerationen wie dem Ruhrgebiet war deshalb besonders deutlich, denn die Skepsis der Stadtforschung ist berechtigt, ob Industriesiedlungen wie in der Agglomeration Ruhr zu den Städten gezählt werden können.

Für das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet wurden zwei grundlegende, antiurbane Entscheidungen getroffen:

- nur Kohle und Stahl, keine Dienstleistungen,
- nur Agglomerationen, keine Stadt.

Beide polit-ökonomischen Entscheidungen wirken bis heute fort. Dabei entstand zwischen Ruhr, Emscher und Lippe die „Kohlenlagerstadt“ Europas an sich als größte neue Stadt agglomeration des alten Kontinents. Das Land war zuvor dünn besiedelt, überwiegend dörflich-agrarisch geprägt, mit versprengten Bauernschaften, Kirchdörfern, Klöstern und Herrnsitzen. Etwas städtischer sah es nur entlang des Hellwegs aus. Dort hatten sich Städte schon zu Beginn des Mittelalters entwickeln können. Ab der Mitte des 18. Jahrhunderts brachen dann industrielle Kohlenentwicklung, Erzverhüttung, Hochöfen, Stahlwerke und Gießereien über dieses Gebiet herein. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wanderte die Kohlegewinnung aus der Ruhrzone in die etwas stärker städtisch geprägte Hellwegzone, ab 1860 in die Emscherzone und um 1900 über die Lippe. Die Eisen- und Stahlindustrie folgte, allerdings nur bis zur Emscher. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs war die Industrialisierung des Gebiets abgeschlossen. Neben Kohle und Stahl, also dem Montanindustriellen Komplex, konnten sich andere Branchen nur schwer entwickeln. Die im 20. Jahrhundert expansiven Industrien, Maschinenbau, Chemie, Elektrotechnik, Feinmechanik und Optik, fanden keinen Platz. Gerade sie aber hatten bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ein längerfristiges Potential für technologische Innovationen, die sich so im Ruhrgebiet nicht ausbreiten konnten. Auch Handwerk und Mittelbetriebe entwickelten sich hier nur schwer, dazu fehlten die sozialen Voraussetzungen, die in vorindustriellen Städten hätten entstanden sein müssen. Am schwersten aber wog, dass dem Gebiet qualifizierte Dienstleistungsarbeitsplätze vorenthalten wurden. Die Verwaltungen der Ruhrkonzerne wie deren Verbände, und damit die unternehmerischen Dienstleistungen siedelten sich zu wichtigen Teilen außerhalb des Ruhrgebiets an, besonders in Düsseldorf. Die Universitäten waren in Münster, Bonn und Köln, die Technische Hochschule in Aachen. Fast lässt sich feststellen, dass der Preußische Staat und das Deutsche Reich bis zum Ersten Weltkrieg daran wirkten, die ökonomische Bedeutung des Ruhrgebiets eine vorübergehende wirtschaftsgeschichtliche Phase bleiben zu lassen.

Für diese Phase aber war Bevölkerungszuwachs notwendig, Bevölkerungszuwachs durch Zuwanderung. Als 1870 das einheimische Arbeitskräftepotential erschöpft war, organisierten die Unternehmen diese Zuwanderung, 300 000 Polen und 180 000 Masuren kamen bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges. Diese jüngeren Zuwanderer ließen auch die Geburtenrate steigen. Sie benötigten Wohnungen, die von Unternehmen möglichst zechen- oder werksnah errichtet wurden. Gleichzeitig wurde sowohl für die Produktion wie für die wachsende Einwohnermasse Infrastruktur geschaffen, Straßen, Schienen, Kanäle. Wie sonst nirgendwo in Kontinentaleuropa verlief dieser Prozess ungeplant und nirgendwo war deshalb die siedlungstheoretische Frage so berechtigt, wie zwischen Ruhr und, vor allem, Emscher und Lippe, ob sich hier Städte oder gar eine Stadt entwickelten. Das rheinisch-westfälische Industriegebiet blieb Agglomeration – von Industriefabriken, Verkehrswegen, Häusern, Koloniesiedlungen, ohne hervorragende Zentren mit vielen dörflichen Kernen. Und das geschah in einer Periode, als Paris, London und gerade auch Berlin weltstädtisch, also urban wurden. Dass diese Agglomeration im rechtlichen Sinne keine Stadt wurde, war nur die fast selbstverständliche Konsequenz.

## **2. Urbanität**

Die Folge ist offenkundig: keine Stadt – keine Urbanität. So spiegelt es sich in feuilletonistischen Beiträgen wieder – Wanne-Eickel und Urbanität, das ist assoziative Karikatur an sich. Erleichtert wird diese feuilletonistische Ironie durch begriffliche Unklarheiten. Der Blick ins Lexikon birgt nämlich Überraschungen. Im neuen „Zeit“-Lexikon kommt der Begriff Urbanität gar nicht vor. Dem Adjektiv urban werden zwei Bedeutungen zugeschrieben: „1. Städtisch, für das Städtische (besonders das kulturelle) Leben charakteristisch (z.B. Yuppie); 2. Weltläufig, weltgewandt und gebildet.“

Diese Definitionen erklären die ironischen Feuilleton-Beiträge. Dann gibt es noch das Stichwort „Urbanisierung“, für das auf „Verstädterung“ verwiesen wird. Diese bedeutet im deutschsprachigen Verständnis Vermehrung, Vergrößerung oder Ausdehnung der Städte im Gegensatz zur „Urbanisierung“, die Ausbreitung städtischer Lebens-, Wohn-, Sozial- und Wirtschaftsformen bezeichnet. Diese deutschsprachige Differenzierung ist nicht im Einklang mit dem international gebräuchlichen Wording, bei dem Urbanisierung und Verstädterung synonym sind. Das wird deutlich bei der „Suburbanisierung“, der „flächenhaften Ausbreitung städtischer Siedlungsweise, beziehungsweise Bevölkerung in das ländliche Umland“.

Klarheit über Urbanität vermitteln vertiefte historisch orientierte Analysen. Hier wird Walter Siebels Beitrag im von Hartmut Häußermann herausgegebenen Band „Großstadt“ (Opladen 1998) gefolgt. Konstitutiv für Urbanität ist die Differenz von Stadt und Land. In der Stadt bildet sich urbane Lebensweise heraus, die normativ verstanden werden kann. Wird diese „Norm“ verletzt, lässt sich von Verlust an Urbanität sprechen. In städtischer Siedlungsweise zu leben, reicht nicht aus. Urbanität ist auch Befreiung, Perspektive von Emanzipation, Recht auf Individualität. Das war in der Antike die Freiheit von Arbeit, die Sklaven zu erledigen hatten, im Mittelalter die Möglichkeit, in der Stadt als

Markort die Güter einzutauschen, die begehrt wurden und nicht selber produzieren zu müssen. Dazu gehört die politische Partizipation der städtischen Bürger. Für Urbanität prägend wurde weiter die Wechselbeziehung zwischen Öffentlichkeit und Privatheit der städtischen Bevölkerung, die auf Austausch mit Fremden angewiesen war, was kulturelle Vielfalt und Differenz ermöglichte. Dabei war die Einwohnerzahl durch Jahrhunderte eine konstante Größe. Das änderte sich mit der Industrialisierung und der Bevölkerungsvermehrung. Jetzt barg Stadt Risiken, die in der mangelnden Fähigkeit zur sozialen Integration der Zuwandernden liegt. Weiterhin beschert Zuwanderung die gewünschten Differenzierungen und damit kulturelle Vielfalt, aber gleichzeitig entstanden soziale Disparitäten und die Notwendigkeit, soziale Integration in der Stadt als wesentliche Aufgabe anzunehmen.

Siebel fasst Urbanität für die Stadt an der Jahrtausendwende zusammen als entfaltete Individualität, Befreiung von Arbeitszwang, produktive Differenzierungen, soziale Integration und durchgesetzte Demokratie.

### **3. Ruhr als urbane „Neue Stadt“**

Allgemeine Verstädterung der europäischen Länder – in Deutschland leben 88% der Bevölkerung in Städten – und Deindustrialisierung haben die Agglomerationen verändert. Die Verstädterung hat die Differenz Stadt – Land aufgehoben, die Deindustrialisierung die Überlagerung städtebaulicher Strukturen und gebauter Geschichte durch industrielle Nutzung beendet; Monumente kultureller Identität aus vorindustrieller wie industrieller Zeit können neuen Wert gewinnen. Thomas Sieverts hat diese Veränderungen zusammenfassend in seinem Konzept der Zwischenstadt beschrieben. Aus dieser Zwischenstadt, die er gerade auch aus seinen Erfahrungen bei der Mitarbeit an der Internationalen Bauausstellung Emscher Park gewann, lässt sich für die weitere Entwicklung der Agglomeration Ruhr so etwas wie eine „Neue Stadt“ denken, in der Stadt und Landschaft in einem sind.

Was sind die Stadt verändernden Entwicklungen, die diesen Begriff „Neue Stadt“ für Ruhr rechtfertigen? Sie haben zu tun mit den Motiven und mit neu bewerteten Folgen der Suburbanisierung. Das industrieinduzierte Wachstum der Bevölkerung konzentrierte sich zunächst auf die größeren Städte, führte dort zu übermäßiger Dichte und ansatzweise zur Verslummung, zur Überbelegung der Arbeiterquartiere. Der Ausweg war die Suche nach mehr Wohnraum, verbunden mit der Flucht aus diesen Verslummungstendenzen. Das führte zur Zersiedlung, zum Verbrauch von Landschaft, zur Suburbanisierung. In der Folge wurde die große Stadt merkwürdig widersprüchlich bewertet. War sie kompakt, wurde sie zum sozial unerträglichen Moloch, breitete sie sich in die Landschaft aus, wurde damit sozial erträglicher, verlor sie ihre Charakteristika und wurde zum ökologischen Problem. Der Gegensatz von Stadt und Natur verlor sich.

Im Ruhrgebiet gingen diese Ausweitung des Siedlungsraumes und die Industrialisierung von Landschaften in einander über. Siedlungen und Industriestandorte wuchsen auf einander zu, die Zäsuren zwischen Stadt und Grün verschwanden, natürliche Begrenzungen einzelner Orte sind nicht mehr erkennbar. Das bedeutet eindeutig Zersiedlung, aber ein Zwang zu übermäßiger Verdichtung ist nicht entstanden. Wohnen mit Grün, auch in Arbeitersiedlungen war möglich, eine Perspektive, die erst mit der Deindustrialisierung erkannt werden kann.

Seit Ende der 80er Jahre wendet sich in den hochentwickelten Ländern die Bewertung von Städten ins Positive, entsprechend ihrer Wahrnehmung durch Bewohner und Besucher. In den Vereinigten Staaten ist das im Alltag erfahrbarer als in Europa. Die Brandruinen des New Yorker Stadtteils Bronx, noch zu Beginn der 1980er Jahre Menetekel für das Scheitern der großen Stadt, sind verschwunden. Es wohnen wieder Menschen in den restaurierten Häusern.

Im Ruhrgebiet sind zuvor verschlossene Industrieareale geöffnet, sie zeigen sich als Orte industrieller Monumentalität wie frei wachsendes Grün – auf Zollverein in Essen, Rheinelbe in Gelsenkirchen, City West in Bochum. Weil die systematische Schädigung der Natur, die durch die Emissionen der industriellen Prozesse auf die Menschen zurückschlug, als soziale und ökologische erkannt und eingedämmt wurde, sind Stadt und Natur wieder sichtbar, aber nicht getrennt, sondern verwoben. Das hat das Verständnis von Landschaft verändert, sie wird erkannt als das, was sie immer war, als kultivierte Natur, als Kulturlandschaft.

Der Kulturlandschaft entspricht die Kulturstadt. Die Erkenntnis, dass Natur in der Wirklichkeit Kulturlandschaft ist, und der Wunsch, städtische Kultur zu leben, in die Bäume hineinragen, bestimmen die neue Stadt. Der Begriff für aus der Lebensform und den Bedürfnissen der Stadt heraus kultivierter Landschaft ist der Park, vom Schlosspark über den Kurpark eben zum Stadtpark dominiert dabei noch das gepflegte Grün. Beim asphaltierten Parkplatz fürs Auto ist es verloren gegangen, im Industriepark zunächst auch, beim Wohnpark und beim Freizeitpark kommt es wieder hervor, beim Arbeiten im Park und, in Ruhr einzig, beim Park der Industriekultur kann es prägend für die europäische Stadt in der Wissensgesellschaft werden.

Sieverts sieht dabei die Auflösung der kompakten europäischen Stadt und den Umgang mit einer anderen, weltweit sich ausbreitenden neuen Stadtform, eben der verstädterten Landschaft, beziehungsweise der verlandschafteten Stadt. „Es ist die Stadt, zwischen den alten historischen Stadtkernen und der offenen Landschaft, zwischen dem Ort als Lebensraum und den Nicht-Orten der Raumüberwindung, zwischen den kleinen örtlichen Wirtschaftskreisläufen und der Abhängigkeit vom Weltmarkt.“ Er sieht dann die Aufgabe, neue Formen einer europäischen Stadt zu finden und zu entwickeln, in der die historische Stadt geschützt und als besonderer, weil wenn einmal zerstört, nicht zu reproduzierender Stadtteil, aufgehoben ist. Freilich wird sie im Interesse der Erhaltung ihrer historischen Wesenszüge bestimmte zentrale Aufgaben abgeben müssen und damit zu einem – wenn auch einzigartigen – Stadtteil unter anderen werden. Europa könnte so zu einer europäischen Ausprägung des globalen Stadtmusters einen eigenständigen Beitrag leisten:

Dieser verknüpft die großen Traditionen der europäischen Stadt, aber nicht in einer defensiven Weise, sondern in offensiver Wahrnehmung neuer Möglichkeiten. Wie konkretisiert sich das für die Agglomeration Ruhr? Ruhr hat historische Kerne, Hattingen oder Langenberg, in Duisburg wird die mittelalterliche Stadt wieder gefunden, Dortmund und Essen haben ein reiches Erbe romanischer und gotischer Kirchen. Die Gründerzeit dokumentiert sich nicht in Form von Mietskasernen, sondern, im Rückblick, ihrer Zeit weit voraus weisenden Arbeitersiedlungen. Die Stadtteile um die Kathedralen der Industriekultur sind noch eine großartige Gestaltungsaufgabe.

Ruhr ist historisch singulär verstädterte Landschaft als kulturelles Ergebnis ausgreifender industrieller Überformung, mit anderen Landschaften und mit anderen Städten nicht zu vergleichen. Hierin besteht die spezifische Chance zu neuer Urbanität in einer neuen Stadt. Dieser neuen Urbanität muss ein nachhaltiges Verständnis ihrer weiteren Stadtentwicklung entsprechen, ein Verständnis mit zwei Dimensionen: Rückblickend die Wiedergewinnung, das Erkennen der Nachhaltigkeit von industriell überschütteter Kultur, zukunftsgerichtet die Vermeidung neuer Risiken und Gefahren, das urbane Leben mit Wasser und Grün. Dabei kann deutlich werden, dass in der Agglomeration Ruhr das Erlebnis von Wasser fehlt. Die Ruhrindustrie ist mit Wasserläufen in extremer Weise naturbeherrschend umgegangen. Sie wurden zu Kanälen der Wasserversorgung und -entsorgung umfunktionalisiert. Erst jetzt stellt sich die Möglichkeit einer wasserökologischen Umbauvision. Zwei Drittel der Flächen zu beiden Seiten der Emscher sind Polder-Gebiete, die nur trocken bleiben, wenn auf unbegrenzte Zeit Pumpen tätig sind. Das lässt sich ändern, wenn Polder-Gebiete unter Wasser gesetzt würden. Mit diesem Projekt wird Natur nicht nur als grün wahrgenommen, denn Natur ist auch Wasser. Die neue Stadtlandschaft muss beides gestalterisch integrieren. Die Verhängnisse nicht nachhaltiger Vergangenheit zeigen sich in den ewigen Pumpen des Bergbaus, die Risiken vorsätzlicher Zerstörung schimmern in Zeiten terroristischer Gefahr auf.

Sieverts versteht seine neue Konzeption von europäischer Stadt als global beispielgebend. Hierin kann die globale Wirkung des neuen Urbanitätsverständnisses liegen. Gelingt es Ruhr, für seine fünfeinhalb Millionen Einwohner die hier geschilderte Stadtentwicklung zu verwirklichen, so wird das attraktiv für andere Teile der Welt werden, deren Millionenagglomerationen sich in vergleichbarer Weise, meist aber später, wie in Ruhr entwickelt haben. Diesem möglichen Export von Urbanität muss weiter der Import von Differenzierungen entsprechen. Urbanität ist auf Dauer nur mit Zuwanderung möglich. Die urbane Stadt kann nur so Ort von Heterogenität, Größe und Dichte, hochspezialisierter Arbeitsteilung und Fremdheit sein, die Individualisierung vorantreiben. Diese Norm von Urbanität muss aber um Zustimmung ringen, denn Zuwanderung erfordert soziale Integration, und die postindustrielle Stadt zeigt Tendenzen, ihre Fähigkeit zur sozialen Integration zu verlieren. Das hat zu tun mit Arbeitslosigkeit und als deren Ursache der Notwendigkeit zu immer wieder gesteigerter beruflicher Qualifizierung, die geeignet ist für die Arbeit in der Wissensgesellschaft. Nicht jeder, gerade auch nicht jeder Zuwanderer, erreicht das. Seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist die Aufgabe der sozialen Integration mehr und mehr von der Stadt auf den Staat, in Europa auf den Sozialstaat, übergegangen. Die Zukunft des Sozialstaats und damit die Fähigkeit einer Gesellschaft zur sozialen Integration stehen zur Diskussion. Die Frage, ob Ruhr tatsächlich Urbanität gewinnen kann, gehört in

diesen Zusammenhang. Aufgabe des Staates wird es sein, soziale Sicherungssysteme für Alte und Kranke, Qualifizierungssysteme für Junge und Eingliederungsstrategien für Arbeitslose zu entwickeln. Aufgabe der Stadt kann es in neuer Weise werden, die Wohnungsverhältnisse sozial integrativ bleiben zu lassen, Nachbarschaften zu ermöglichen. Das schon zitierte Menetekel der Bronx beruhte auf dem spekulativen Abriss, der spekulativen Devastierung von Wohnungen, die für ihre Investoren wertlos geworden waren. Europa hat diese Erfahrung bisher kaum gekannt. Die Politik sozialen Wohnungsbaus stand dem in fast allen europäischen Ländern, vor allem nach den Weltkriegen, entgegen. Heute erlebt Deutschland einen Verkauf großer Mietwohnungsbestände an private Investitionsunternehmen, deren Unternehmensziel die hohe Rendite ist. Welche Auswirkungen dieses auf die soziale Sicherheit des Wohnens und auch auf die städtebauliche Stabilität haben wird, ist offen. Dieser Frage gehört, weil sie alarmierend ist, gesteigerte Aufmerksamkeit.

Ob diese städtische Aufgabe in der Agglomeration Ruhr geleistet werden kann, hängt auch von ihrer städtischen Verfasstheit ab. Im Nachhinein gab es Gründe, dass diese Industrieagglomeration nicht Stadt werden konnte. Nachdem Industriegesellschaft und Industriegesellschaft Geschichte geworden sind, bietet sich bei neuer Zustimmung zur Stadt, bei der Chance zu neuer Urbanität auch die Möglichkeit, ja die Notwendigkeit, aus Ruhr eine Stadt werden zu lassen. Eine dreistufige Stadt, in der die übergreifenden Aufgaben zentral, die meisten weiter durch die bisherigen Städte und viele sozial integrative, nachbarschaftliche, vor allem Bildung, dezentral in gewachsenen Bezirken erledigt werden. Diese Stadt mit Anspruch auf Weltgeltung korrespondiert notwendig zur Chance auf neue Urbanität.