

VIII a 12609

Aufsatz:

Halstenberg:

Ballungsraum Ruhrgebiet,
Aspekte - Perspektiven. -
S. 88 - 97. - 1966

Dr. Marius Grene
Dr. Peter Diemo
Kirchenrat
Dr. Johannes Doehring
Dr. Friedrich Halstenberg
Professor Dr. Gerhard Isbary
Professor Dr. Gerhard Koch
Heinz Langer
Dr. Rainer Mackensen
Professor
Manfred E. Manleitner
Ministerialdirigent
Dr. Hans-Gerhart Niemeier
Professor Dr. Hermann Priebe

Die Raumordnung berührt jeden. Aber der Zugang zum Mitdenken und Mithandeln sieht für jeden anders aus. Gesundheitliche Schäden in überballten Räumen, Zeitverlust auf verstopften Straßen, krasse kulturelle und wirtschaftliche Unterschiede zwischen Stadt und Land müssen überwunden werden, wollen wir das Ziel einer „freien“ Gesellschaft erreichen.

Darum wenden sich Theologen, Soziologen und Planer in diesem Heft an den mündigen Mitbürger, ihm Sachhilfe für seine Orientierung und politische Mitverantwortung an der künftigen Gestaltung und Verwaltung des Raumes unserer Demokratie zu geben.

Zur Charakteristik des Ruhrgebietes

Das Ruhrgebiet verdankt seine Entwicklung zu einem der größten zusammenhängenden industriellen Konzentrationsräume Europas zuerst dem Kohlenbergbau und der Eisenverhüttung. Auf dieser Grundlage ist — zusammen mit den teils nur indirekt von Kohle und Stahl abhängigen Industriezweigen — ein Fabrikationszentrum mit intensiven produktionstechnischen und wirtschaftlichen Verflechtungen nach innen und außen entstanden. Die ursprünglich nur als Brennstoff benutzte Kohle wurde mehr und mehr als Rohstoff weiterverarbeitet und veredelt. Diese Kohleveredelung zog die Großchemie in das Revier, wenn auch im chemischen Verfahren das Öl die Kohle inzwischen vielfach ersetzte. Als Energieträger bot die Kohle Industrien mit großem Energieverbrauch Standortvorteile. Auch an die Eisen- und Stahlindustrie schlossen weitere Be- und Verarbeitungsstufen an. Für die Zulieferer aller dieser Basisindustrien wurde das Revier ein bevorzugter Standort. Schließlich schaffte die räumliche Nachbarschaft von Industrie und Gewerbe mit einem dichten Verbrauchermarkt von fast 6 Millionen Menschen Fühlungsvorteile mannigfaltiger Art, die für viele gewerbliche Tätigkeiten, wie zum Beispiel Konsumgüter-Industrie, Handwerk, Groß- und Einzelhandel, Banken, Versicherungen usw. entscheidende Standort-Motive waren.

Der sprunghaften Entwicklung der Industrielandschaft entspricht die Siedlungsstruktur. Entscheidend für ihr gegenwärtiges Bild ist die Tatsache, daß der Steinkohlenbergbau seine Standorte primär nach geologischen Gegebenheiten und weniger nach verkehrs- oder siedlungsmäßigen Gesichtspunkten bestimmt hat. Die Verteilung der Zechen und der ihnen unmittelbar zugeordneten Wohnsiedlungsräume ihrer Belegschaften ist daher — vom Raum her betrachtet — häufig eine scheinbar wahllose, von den historischen Siedlungskernen unabhängige. Insbesondere im südlichen und mittleren Revier bietet sich so inzwischen eine fast lückenlose Folge von Städten mit Siedlungsschwerpunkten um Zechen und Industriewerke. Im Bereich des Rhein-Herne-Kanals ist ein ununterbrochenes Siedlungsband von 50 km Länge entstanden. So ist der Kern des Ruhrgebietes heute noch eine weithin regellose Mischung von Wohn- und Industriegebieten, vielfach durchschnitten von öffentlichen und privaten Verkehrsanlagen und mit nur wenig Grünflächen. Erholungsgebiete finden sich in größerem Umfang nur am Nord- und Südrand und sind damit für die Masse der Bevölkerung wegen der vorherrschenden Ost-West-Ausrichtung der Verkehrsmittel nur am Wochenende erreichbar.

Ein weiteres Charakteristikum für das Ruhrgebiet sind schließlich die mit den Produktionsprozessen der hier vorherrschenden Grundstoffindustrie lange Zeit

unvermeidbar verbundenen Immissionen durch Staub, Rauch, Abgase sowie die großen Abwassermengen der Industrie. Die Dunstglocke bzw. der Smog und die Emscher als Abwassersammler des Reviers sind dafür vielgenannte Beispiele.

Aufgaben des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk

Träger der Regionalplanung und Durchführungsorgan für eine Fülle regional bedeutsamer Maßnahmen im nordrhein-westfälischen Industriegebiet ist der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR). Die führenden Gemeinden und Landkreise des Ruhrgebietes haben im Jahre 1919 die Initiative zur Schaffung des SVR als kommunalem Zweckverband ergriffen, um mit seiner Hilfe die wegen des schnellen und ungeordneten Wachstums des Industriegebietes auf alle Gemeinden zukommenden kommunalen Sorgen und Aufgaben zu bewältigen. Man war nach vielseitigen Überlegungen zu der Überzeugung gekommen, daß sich die schwierigen Probleme der räumlichen Ordnung und Entwicklung im stärksten industrialisierten und dichtestbesiedelten Raum Deutschlands und Europas am besten durch eine Selbstverwaltungskörperschaft lösen ließen, der die in diesem Gebiet liegenden kreisfreien Städte und Landkreise als Mitglieder angehören. Parlamentarisches Organ des SVR ist die Verbandsversammlung. Die kreisfreien Städte, Landkreise und kreisangehörigen Gemeinden und Ämter des Verbandsgebietes sind darin nach einem bestimmten Schlüssel vertreten. Diese kommunalen Repräsentanten stellen zwei Drittel der Mitglieder der Verbandsversammlung. Hinzugewählt werden Mitglieder aus den ansässigen Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern und Landwirtschaftskammern, den Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden, den Siedlungsgesellschaften und Heimstätten, den Verbänden des Wohnungswesens, des Verkehrs und der Wasserwirtschaft. Von diesem hinzugewählten Drittel der Verbandsversammlung soll je die Hälfte auf Arbeitgeber (Unternehmer) und Arbeitnehmer entfallen. In der stimmberechtigten Mitwirkung der Sozialpartner liegt ein für die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Wirtschaft besonders fruchtbares Element der Verbandspolitik.

Die Rechtsverhältnisse des SVR sind — den initiativen Vorschlägen aus dem Revier folgend — durch ein Gesetz des Landes Preußen, die Verbandsordnung vom 5. Mai 1920, geregelt worden. Danach ist der SVR auch heute noch ein kommunaler Zweckverband mit kommunalen und einigen staatlichen Aufgaben.

Kommunale Aufgaben

Nach der Verbandsordnung, die im wesentlichen bis heute unverändert geblieben ist, kann der SVR für Grünflächen und Verkehrsflächen von überörtlicher Bedeutung verbindliche Bauleitpläne im Sinne des Bundesbaugesetzes aufstellen. Die Befugnis, anstelle der Gemeinde Festsetzungen für ein bestimmtes Objekt in einem Bebauungsplan zu treffen, setzt nach der Verbandsordnung die Aufnahme in das sogenannte „Verbandsverzeichnis“ voraus.

Das Verbandsverzeichnis, das für Grünflächen und für Straßen geführt wird, hat bewirkt, daß die Flächen für bestimmte regionale Objekte rechtzeitig vor unerwünschten Planungen und Vorhaben gesichert werden konnten. Die Sanierung regionaler Grünflächen läßt sich erst auf der Basis der freigehaltenen Verbandsgrünflächen in Angriff nehmen. Die Trasse des für die Emscher-Städte wichtigen Emscher-Schnellweges hat der SVR bereits 1926 festgelegt, dessen Notwendigkeit in den letzten Jahren auch bei den Straßenbaubehörden anerkannt worden ist und der nunmehr gebaut wird. Auf weite Sicht sind Schienentrassen für Eisenbahnen, Anschlußbahnen und Straßenbahnen gesichert worden, so die Verkehrsflächen für zusätzliche Gleisanlagen an den Bundesbahnstrecken für den jetzt beginnenden Ausbau des Städteschnellverkehrs im Ruhrgebiet. Zur Zeit wird beim Verband auch die Sicherung eigener Schienenwege außerhalb der Trassen für Straßenbahnlinien von übergemeindlicher Bedeutung durch Bauungspläne vorbereitet.

In Erfüllung seiner Aufgaben hat der SVR auch ein auf die Entwicklungsplanung einerseits und auf den Umfang seiner Haushaltsmittel andererseits abgestimmtes System entwickelt, nach dem er solche Vorhaben der kreisfreien Städte, Landkreise und kreisangehörigen Gemeinden finanziell fördert, die der regionalen Planung, ihrer Sicherung und Verwirklichung dienen. Im einzelnen handelt es sich dabei um

regional bedeutsame Planungen anderer Planungsträger,
Sicherung von Planungsabsichten durch Grunderwerb,
Förderung der Durchführung regional bedeutsamer Maßnahmen.

Maßnahmen von regionalem Interesse fallen in einem Ballungsraum wie dem Verbandsgebiet zwangsläufig in weit höherem Maße und differenzierter an als in Gebieten ohne Ballungsprobleme. Sie haben einen Umfang angenommen, bei dem die Kräfte der allgemein berufenen und eingesetzten Träger oft nicht mehr ausreichen und der daher einen regionalen Träger erfordert. Unter die deshalb vom SVR geförderten Maßnahmen anderer Stellen fallen zum Beispiel:

Ausbau von regional bedeutsamen Straßen,
Ausbau von Radwegen,
Ausbau von Nahverkehrsanlagen,
Beseitigung von Plankreuzungen Eisenbahn/Straße,
Aufforstungen von Waldflächen,
landespflegerische Einzelmaßnahmen,
Begrünungsaktionen auf Kippen, Halden usw.,
Ausbau von Wanderwegen und Parkplätzen.

Darüber hinaus hat der SVR ein Programm der regionalen Grünflächensanierung in Angriff genommen. Diese hat zum Ziel, im Kern des Verbandsgebietes der Gliederung, Luftverbesserung und z. T. der Naherholung dienende Grünflächen zu sichern und auszugestalten. Vom Gelingen dieser Grünflächensanierung hängt entscheidend die Attraktivität des Reviers und seiner Gemeinden ab. Diese Aufgabe gehört ihrem Zwecke nach zum Aufgabenkreis der kommu-

nalen Gebietskörperschaften, weil hierzu Rechtshandhaben der Gemeinden aus dem Bundesbaugesetz gebraucht werden. Da die zu sanierenden Grünflächen durchweg in den Grenzbereichen der Gemeinden liegen, kommt aber als Träger für die Durchführung oder Sicherung in erster Linie der SVR als kommunale Körperschaft in Betracht.

Der Siedlungsverband hat einen seiner wesentlichen Zwecke stets darin gesehen, möglichst frühzeitig solche öffentlichen Aufgaben aufzugreifen, die nur in kommunaler Zusammenarbeit gelöst werden können.

Zu den öffentlichen Aufgaben im vorstehenden Sinne gehört zum Beispiel der zwischengemeindliche Nahverkehr. Die nunmehr 40jährigen Bemühungen um einen Ausbau der Nahverkehrsanlagen und um eine Fahrplan- und Tarifgestaltung, die den Bedürfnissen der Menschen im ganzen Ruhrgebiet entspricht, haben gerade in den letzten Monaten einen besonderen organisatorischen Erfolg gehabt. Die bedeutendsten kommunalen Nahverkehrsunternehmen im Verbandsgebiet haben sich zu einer Planungs-GmbH zusammengeschlossen. Die Planungsgesellschaft soll technische Betriebsplanung für die Gesellschafter betreiben und die Interessen der Gesellschafter bei öffentlich-rechtlichen Planungen sowie in sonstigen allgemeinen Angelegenheiten bei den Behörden wahrnehmen. Der SVR und die Gesellschafter sehen in der Planungs-GmbH den ersten Schritt zur Tarif- und Fahrplangemeinschaft und schließlich zur Betriebsgemeinschaft wenigstens der öffentlichen Nahverkehrsbetriebe im Ruhrgebiet.

Wo im Verbandsgebiet Absichten erkennbar werden, U-Bahnen oder ähnliche Einrichtungen zu schaffen, schaltet sich der SVR mit dem Ziele ein, technische Abmessungen „übereinstimmend“ zu halten, damit später eine etwaige Verbindung der vorerst nur örtlich vorgesehenen Anlagen nicht an solchen technischen Unterschiedlichkeiten scheitert.

Die Deutsche Bundesbahn hat das seit 1920 verfolgte Projekt der Einrichtung eines Städteschnellverkehrs auf Bundesbahngleisen im Ruhrgebiet wieder aufgenommen. Voraussetzung dafür ist der viergleisige Ausbau der Hauptstrecken, um den Fernverkehr vom Bezirksverkehr zu trennen. Der SVR hat durch Ausweisung der entsprechenden Verkehrsbänder die erforderlichen Flächen dafür seit Jahren freigehalten und zu dem Schnellbahnprojekt der Bundesbahn Ergänzungsvorschläge erarbeitet.

Landesplanung

Die Hauptaufgabe des SVR auf dem Gebiete der Landesplanung ist die Entwicklung der Ziele der Landesplanung für die räumliche Gestaltung des Ruhrgebietes und ihre Darstellung im Gebietsentwicklungsplan.

Der Siedlungsverband hat schon seit den ersten Jahren seines Bestehens an einer planerischen Gesamtkonzeption für den Ruhrkohlenbezirk gearbeitet. Diese Planungen sind immer wieder überprüft und neueren Erkenntnissen angepaßt worden. Sie haben unter verschiedenen Namen – „Generalsiedlungsplan“, „Verbandsplan“, „Wirtschaftsplan“, „Raumordnungsplan“ – und mit verschiedener rechtlicher Bedeutung immer dem gleichen Ziel gedient: aus regionaler Sicht

Richtlinien für die Abstimmung fachlicher und räumlicher Teilplanungen untereinander und mit der regionalen Gesamtentwicklung zu gewinnen.

Aufgrund des nordrhein-westfälischen Landesplanungsgesetzes vom 1. Juli 1962 hat der Siedlungsverband als Landesplanungsgemeinschaft die Aufgabe, unter Mitwirkung aller beteiligten Behörden, Gemeinden und Gemeindeverbände einen „Gebietsentwicklungsplan“ zu erarbeiten, der die Ziele der Landesplanung für die räumliche Gestaltung des Verbandsgebietes enthält.

Der Ausgangspunkt für die planerische Gesamtkonzeption des Entwurfs des Gebietsentwicklungsplanes ist die Überlegung, die im Ruhrgebiet erreichte Bevölkerungs- und Wirtschaftskonzentration im Interesse der ungestörten Funktionsfähigkeit und der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Ruhrgebietes so weiterzuentwickeln, daß gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie ausgewogene wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verhältnisse im Revier überall bestehen. Insbesondere ist für eine bessere Wirtschafts- und Siedlungsstruktur und bessere Verkehrsverhältnisse Sorge zu tragen. Die Luftbelastung muß entscheidend vermindert werden. Erholungsgebiete sind zu erhalten bzw. zu schaffen. Mit dieser Konzeption folgt der Verband sowohl den Grundsätzen der Raumordnung im Raumordnungsgesetz des Bundes als auch dem Landesentwicklungsprogramm Nordrhein-Westfalens.

Der Gebietsentwicklungsplan für das Ruhrgebiet geht von einer Schätzung der Bevölkerungsentwicklung – als dem wichtigsten Merkmal der Gesamtentwicklung – aus, die in den Grenzen der Wahrscheinlichkeit den künftigen tatsächlichen Bedürfnissen Spielraum läßt zwischen einem möglichen Minimum und einem möglichen Maximum. Es ist ebensowenig Ziel der Landesplanung, dieses Maximum zu erreichen, wie es nicht ihr Ziel ist, eine Entwicklung in Richtung auf das Minimum zu begünstigen. Einen Anhaltspunkt für eine wünschenswerte mittlere Entwicklungslinie gibt die natürliche Bevölkerungszunahme aus dem Geburtenüberschuß.

Für die sachlichen Teilbereiche Wirtschaft, Verkehr und Siedlung stellt der Entwurf des Gebietsentwicklungsplans zusammengefaßt die nachfolgenden Ziele auf:

Wirtschaft

Für die künftige wirtschaftliche Entwicklung, deren Schwergewicht sich stärker von der Grundstoffindustrie auf die verarbeitende Industrie verlagern muß, wenn der Anschluß an das Wachstum der Gesamtwirtschaft nicht verlorengehen soll, sind im Rahmen der unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten die erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen. Neben den räumlichen Voraussetzungen für eine quantitative Steigerung der wirtschaftlichen Leistung müssen diejenigen für die qualitative Verbesserung der Wirtschaftsstruktur geschaffen werden. Die strukturellen Schwächeerscheinungen des Ruhrgebietes bestehen, abgesehen von den typischen sozialhygienischen Belastungen dieses dichtbesiedelten Gebietes, vor allem im Vorherrschen des Bergbaues und der Schwerindustrie und einem geringen Anteil an Arbeitsplätzen für Frauen. Dieser strukturellen Schwä-

che kann nur durch eine weitere Umstrukturierung der Wirtschaft begegnet werden, für die eine allgemeine Verbesserung der Anziehungskraft des Gesamtgebietes Voraussetzung ist. Daraus ergeben sich drei Forderungen:

1. Die Wirtschaftskraft des Ruhrgebietes als Existenzgrundlage seiner Bewohner ist zu erhalten;
2. die notwendigen Strukturwandlungen der Ruhrgebietswirtschaft sind zu erleichtern;
3. eine weitere wirtschaftliche Entwicklung des Gesamtgebietes im Rahmen der räumlichen Möglichkeiten und der sozialhygienischen Notwendigkeiten ist zu sichern.

Die in vielen Gemeinden des Ruhrgebietes vorhandene einseitige Wirtschaftsstruktur, die auf die Standortgebundenheit der bisher bestimmenden Wirtschaftszweige zurückzuführen ist, bedarf einer Korrektur. Durch die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur soll erreicht werden, daß die einseitig auf ertragsschwache Industriezweige angewiesenen Gemeinden in ihrer Leistungsfähigkeit gestärkt werden. Es muß verhindert werden, daß sie ihren entscheidend wichtigen Beitrag für die Sicherung eines angemessenen Lebensstandards der Bevölkerung nicht leisten können.

Verkehr

Die natürliche Gunst der Verkehrslage kann sich in manchen Bereichen des Ruhrgebietes infolge unzureichenden Ausbaus der innergebietslichen Verkehrswege nicht voll auswirken. Nicht zuletzt dadurch droht das Ruhrgebiet hinter anderen Bereichen der Bundesrepublik, deren natürliche Verkehrslage an sich ungünstiger ist, zurückzubleiben. Für den künftigen Ausbau der Verkehrsanlagen im Ruhrgebiet wird deshalb angestrebt, die Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen zu steigern. Dazu soll der Wesel-Datteln-Kanal zur Entlastung des Rhein-Herne-Kanals ausgebaut und der Dortmund-Ems-Kanal in seiner Leistungsfähigkeit verbessert werden.

Die Elektrifizierung der Bundesbahn soll beschleunigt weitergeführt werden und die Nord-Süd-Strecken, auch soweit sie nur dem Binnenverkehr im Ruhrgebiet dienen, einbeziehen. Für den Personenverkehr ist ein Schnellverkehr mit starrem Fahrplan vordringlich einzurichten. Dafür sind Ausbau der vorhandenen Strecken und die Verbesserung ihrer Verbindung untereinander erforderlich. Eine intensive Förderung des Ausbaus der öffentlichen Nahverkehrsmittel (Straßenbahn und Omnibus) gilt als unerläßliche Voraussetzung für die Bewältigung der innerstädtischen Verkehrsprobleme. Die Straßenbahn ist möglichst auf eigenem oder besonderem Bahnkörper, in den Innenstädten ggf. unterirdisch, zu führen. Sämtliche öffentlichen Nahverkehrsmittel sollen in Streckenführung, Umsteigeverkehr und Tarifgestaltung so aufeinander abgestimmt werden, daß ein möglichst reibungsloser und schneller Verkehr erreicht wird. Dabei ist auch eine Einheitsfahrkarte anzustreben.

Das Straßennetz des Ruhrgebietes muß dichter werden. Dazu sind besonders die Nord-Süd-Verbindungen zu verbessern, um so auch die großen Erholungsgebiete

im Norden und Süden durch leistungsfähigere und schnellere Straßen besser erreichbar zu machen. Die Straßen mit regionaler Bedeutung sind nach Führung und Ausbau so auszugestalten, daß sie dem steigenden Verkehrsbedürfnis gewachsen sind. Sie sind in der Regel kreuzungsfrei auszubilden.

Die Errichtung eines Flughafens für den interkontinentalen Verkehr ist im Ruhrgebiet verkehrswirtschaftlich nicht notwendig und wäre wegen der damit verbundenen Lärmbelästigung und Unfallgefahr nicht vertretbar. Dagegen sind für die Errichtung von Zubringerflugplätzen, die zugleich dem Nahluftverkehr dienen können, geeignete Flächen freizuhalten.

Siedlung

Die Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes, insbesondere des Kerngebietes, ist das Ergebnis einer Entwicklung, die durch ein periodenweise außerordentlich rasches und z. T. planloses Wachstum bestimmt wurde. Die sozial und städtebaulich bruchstückhaften Siedlungskomplexe — ehemalige Dörfer, Landstädte, Zechenkolonien und Werkanlagen — wuchsen zu Stadtgebilden zusammen, die den Namen „Stadt“ z. T. eigentlich nicht verdienen. Dieser Zustand kann nur durch eine tiefgreifende planmäßige Neuordnung des inneren Ruhrgebietes verbessert werden.

Infolge der stürmischen und unüberschaubaren Anfangsentwicklung, in der die Grundstruktur des Ruhrgebietes entstanden ist, sind Grünflächen oft nur als zufällige Restbestände erhalten geblieben. Das trifft nicht nur für die Baugebiete zu, sondern auch für die zum großen Teil mit überalterter Splitterbebauung durchsetzten Außenbereiche, die als Zwischenräume regelrecht „übriggeblieben“ sind. Es lag nun nahe, diese Bereiche zusammenzufassen und zu breiten, das Revier gliedernde Trennzonen auszuweiten. Da diese Trennzonen etwa nord-südlich und damit quer zur Hauptwindrichtung verlaufen, vermögen sie auch zugleich sozialhygienische Funktionen zu übernehmen, indem sie zur Luftverbesserung beitragen. Darüber hinaus können Teile dieser Trennzonen auch als Naherholungsgebiete dienen.

Das innere Ruhrgebiet ist aber nicht nur in Ost-West-Richtung, sondern auch in Nord-Süd-Richtung baulich verdichtet. Um ein Zusammenwachsen des Kerngebietes zu verhindern, ist es notwendig, eine breite ostwestlich verlaufende Trennzone am nördlichen Rand des Kerngebietes zu erhalten.

Strukturförderung

Die Geschichte der Industriewirtschaft des Ruhrgebietes ist für seine heutige Struktur maßgeblich. Die Vergangenheit zeigt, daß Wandlungen der Struktur sich ständig vollzogen haben. Das ist besonders deutlich am Beispiel der Kohle zu erkennen, die zunächst nur gefördert, dann als Koks verarbeitet in der Hüttenindustrie Verwendung fand. Zunehmend wurde sie dann Ausgangspunkt für die chemische Industrie im Revier. Schließlich gewann ihre Umwandlung in Sekundär-Energie — Gas, Elektrizität — zunehmende Bedeutung. Heute nun stehen wir vor der Tatsache, daß sie sich in hartem Wettbewerb mit anderen

Energiearten behaupten muß. Das gilt auch für ihre Rolle als Rohstoff für die im Revier ansässige chemische Industrie. Die Strukturwandlungen, die sich in diesem dynamischen Wirtschaftsraum in der Vergangenheit vollziehen konnten, waren die Voraussetzungen für die einzigartige Stellung des Reviers im europäischen Wirtschaftsraum. Im Revier sind immer wieder neue expansionsfreudige Betriebe zu den vorhandenen gestoßen und haben diese, wenn sie ihre Aufgabe nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll erfüllen konnten, abgelöst.

Trotz dieses sich ständig vollziehenden Wandels zeigt die gegenwärtige wirtschaftliche Situation des Ruhrgebietes in eindrucksvoller Weise die starke Abhängigkeit der regionalen Entwicklungen von den wirtschaftlichen Strukturveränderungen. Das ist insbesondere aus der Entwicklung des Sozialprodukts als dem Ausdruck der gesamten Wertschöpfung zu ersehen. Während im Zeitraum von 1957—1963 das Sozialprodukt im Bundesgebiet um 64% und in Nordrhein-Westfalen um 53% zunahm, liegt die Steigerung für das Ruhrgebiet in diesem Zeitraum mit nur 38% wesentlich niedriger. Die Industrie des engeren Ruhrgebietes unter Einschluß des Bergbaues und der Bauindustrie hat von Ende 1956 bis Ende 1964 rund 88000 Arbeitsplätze verloren. Das bedeutet einen absoluten Rückgang der industriellen Arbeitsplätze um 8,3%. Betrachtet man den Bergbau für sich, nahm die Zahl seiner Beschäftigten von 1957 bis 1964 um 163000 ab.

Anlaß zur Sorge ist auch die Bevölkerungsbewegung. In ihr schlagen sich die Nöte des Tages und die getrübt Hoffnungen für die Zukunft nieder. Es stimmt bedenklich, wenn die Bevölkerung des Reviers in den letzten Jahren nur noch um ein Drittel ihres natürlichen Bevölkerungszuwachses zunahm. Eine Einwohnerzahl, die in ihrer Höhe zwei Drittel des Geburtenüberschusses ausmacht, wandert also ab. Es muß das Ziel sein, allen Einwohnern des Reviers das feste Vertrauen zu geben, daß an Ort und Stelle ihre Zukunft gesichert ist.

Eine Politik der Strukturverbesserung, wie sie im Ruhrgebiet zu betreiben ist, geht von den Chancen aus, die das Revier für die Zukunft bietet. Dazu gehört an erster Stelle die Feststellung, daß Steinkohlenbergbau — die Zechen des Reviers zählen zu den besten Europas — und Hüttenindustrie wesentliche Produktionszweige in der Wirtschaft des Ruhrgebietes bleiben werden. Als positiv für die wirtschaftliche Situation müssen auch die günstigen Voraussetzungen gelten, die ein so großer und so beweglicher Arbeitsmarkt, wie ihn das Ruhrgebiet darstellt, bietet. Eine über Jahrzehnte in industrieller Erfahrung gewachsene Zahl von mehr als zwei Millionen Arbeitern und Angestellten ist für wachstumsintensive Wirtschaftszweige ein Fundus, auf den sie sonst nirgendwo in der Bundesrepublik zurückgreifen können. Der Umbau in der Produktionsstruktur des Reviers, insbesondere die Rationalisierungsbemühungen des Steinkohlenbergbaus und der Montanindustrie, haben diesen Arbeitsmarkt in Mobilität gebracht. In diesen Industriegruppen freigesetzte Arbeitskräfte stehen für wachstumsstärkere Industrien zur Verfügung und erlauben so den notwendigen Umbau der Wirtschaftsstruktur des Ruhrgebietes. Langfristig sind also diese Verschiebungen in den Arbeitsplätzen als Vorteil aufzufassen. Diese rein wirtschaft-

lichen Überlegungen dürfen jedoch nicht dazu führen, die sozialen Härten eines solchen Wandels gering zu erachten. Sie für den Betroffenen möglichst gering zu halten, muß unsere ganze Sorge sein.

Standortgünstig sind auch die Wasser- und Energieversorgung des Reviers, die großräumigen Transportbedingungen über Wasserstraßen, Eisenbahnen und Autobahnen, die Marktlage im großen Wirtschaftsraum sowie die Nähe und die Spezialisierung von Lieferanten, Reparaturwerkstätten, Banken, Versicherungen, Behörden und sonstigen Ergänzungs- und Hilfseinrichtungen.

Schließlich verfügt das Revier auch noch über bedeutende, für die Industrieansiedlung geeignete Flächen. Nach einer Untersuchung des SVR kommen bei einer optimistischen Schätzung im Ruhrrevier innerhalb der bereits ausgewiesenen Industrie- und Gewerbefläche etwa noch 5000 ha für die Ansiedlung von Ergänzungsindustrien in Frage. Voraussetzung hierfür ist aber, daß eine umsichtige Bodenpolitik überhaupt ermöglicht und das Bergschadenproblem gelöst wird. Sollte diese Fläche dem angestrebten Zweck nutzbar gemacht werden können, so wäre es möglich, auf ihr etwa 250 000–300 000 Arbeitsplätze zu schaffen. Das entspräche rund einem Viertel der heutigen Beschäftigtenzahl der Industrie im Verbandsgebiet.

Einen nicht zu unterschätzenden Vorteil für die Zukunft des Reviers stellt schließlich der Markt dar, den nahezu sechs Millionen Konsumenten bilden. Das Ruhrrevier wird darum auch immer ein günstiger Standort für Konsumgüterindustrien sein. Die Tatsache, daß diese Industrien häufig auf Frauen als Arbeitskräfte Wert legen und gerade unter den Frauen des Reviers noch Arbeitskraftreserven nicht genutzt sind, erhöht diese Standortgunst. Sie gilt im übrigen auch für den Dienstleistungssektor, für den ebenfalls Einwohnerzahl und Kaufkraft des Reviers gute Zukunftschancen bieten.

Für das Ruhrgebiet bedeutet Strukturpolitik, so auf den zeitlichen Ablauf und die Erscheinungsformen der in diesem alten Industriegebiet besonders intensiven wirtschaftlichen Wandlungsprozesse einzuwirken, daß der Wohlstand der Bevölkerung, das wirtschaftliche Wachstum und die Sicherheit des Arbeitsplatzes in allen Gemeinden gewährleistet werden. Zur Strukturpolitik zählen darum alle Maßnahmen, die die wirtschaftlichen Anpassungs- und Umstellungsprozesse, die wir zur Zeit vor allem im Steinkohlenbergbau und in der Eisen- und Stahlindustrie erleben, erleichtern. Eine ausreichende Zahl von Wohnungen, innerstädtische und regionale Sanierung der vorhandenen Bebauung und damit Verbesserung der Wohnlichkeit des Reviers gehören ebenso dazu wie der Ausbau von Kultur- und Bildungseinrichtungen, die Maßnahmen zur Lärmbekämpfung und Luftreinhaltung, die weitere Entwicklung des Straßennetzes und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs. Denn nur, wenn im Ruhrgebiet über die Befriedigung der elementaren Lebensbedürfnisse hinaus das geboten wird, was der Bürger nach der Wirtschaftskraft eines solchen Industriezentrums erwarten kann, wird es in der Lage sein, für Menschen und Betriebe genügend Attraktivität zu entwickeln.

Schließlich ist es notwendig, das Bild des Reviers in der Vorstellung seiner Be-

völkerung und der interessierten Unternehmer des In- und Auslandes zu verbessern. So schmutzig und grau, wie man sich das Ruhrgebiet draußen vorstellt, ist es nicht. Hier sind eine Menge Vorurteile auszuräumen, vor allem bei denjenigen, die durch ihre Entscheidungen die Strukturverbesserung in die Tat umsetzen müssen. Wenn das Revier in allen seinen Teilen, seine Menschen, Betriebe und Gemeinden, zusammensteht und die von Bund, Land und Wirtschaft angekündigte und gewährte Hilfe weiter fließt, braucht man um die Zukunft des Ruhrreviers keine Sorge zu haben.

Das Ruhrgebiet in Zahlen

	Ruhrgebiet ¹	Nordrhein-Westfalen	Bundesgebiet
Fläche qkm	4 591	33 958	248 529
Anteil SVR in %	—	14	2
Einwohner 1964 in 1000	5 707	16 554	58 587
Anteil SVR in %	—	35	10
Einwohner- dichte 1964	1 243	487	236
Beschäftigte 1963 in 1000	2 392	6 950	22 595
Anteil SVR in %	—	34,4	10,6
Beschäftigte in der Industrie 1964 in 1000	1 007	2 873	8 548
Anteil SVR in %	—	35,1	11,8
Bruttoinlands- produkte 1963 DM/Einwohner	6 907	6 960	6 500
Zunahme gegenüber 1957	1690	2 080	2 300

Dr. Friedrich Halstenberg

¹ In der Abgrenzung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk