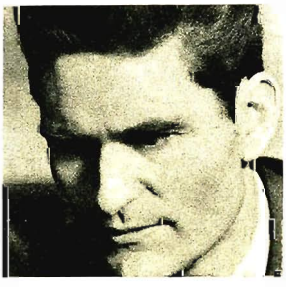
Ein Podiumgespräch

Mit dem Ruhrprogramm zur Weltstadt?

H. Neufang

G. Curdes

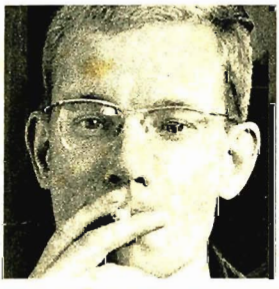
Dr. P. Dienel



W. Först

Dr. Gellinek

Fr. Riegels



E. Schulze-Fielitz

Dr. G. Schmitz

E. Thiemer

Kleine Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung e. V.

DV 6

Kleine Schriften des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung

Herausgeber: Deutscher Verband für Wohnungswesen,
Städtebau und Raumplanung e.V. – Köln-Mülheim 1968 –
Gestaltung: Atelier Lichtenford, Mettmann/Rhld.
Druck: Wilhelm Kluge Buch- und Offsetdruckerei, Berlin

Ein Podiumgespräch

in der Stadthalle in Mülheim/Ruhr
am 18. Juni 1968

Mit dem Ruhrprogramm zur Weltstadt?

mit

H. Neufang, Verbandsdirektor,
Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk

G. Curdes, Diplom-Architekt,
Staatskanzlei Nordrhein-Westfalen

Dr. P. Dienel, Evangelische Akademie Loccum

W. Först, Westdeutscher Rundfunk Köln

Dr. Ph. O. Gellinek, Baudirektor,
Stadtplanungsamt Mülheim/Ruhr

Fr. Riegels, Geschäftsführer in „Neue Heimat"
Nordrhein-Westfalen

E. Schulze-Fielitz, Dipl.-Ing., Architekt BDA

Dr. G. Schmitz, Beigeordneter,
Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk

E. Thiemer, Regierungsbaumeister a. D.,
Direktor der GEVAG Essen, Leiter der Bezirksgruppe Ruhr des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe

mit einer Einleitung von

W. Keil, Staatssekretär im Ministerium für Wohnungswesen und öffentliche Arbeiten des Landes Nordrhein-Westfalen

6

DV

**Kleine Schriften
des Deutschen Verbandes
für Wohnungswesen,
Städtebau und Raumplanung**

Mit dem Ruhrprogramm zur Weltstadt?

Podiumgespräch

KEIL:

Meine sehr verehrten Damen! Meine Herren! Ich darf die heutige Veranstaltung des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen, eröffnen und Sie herzlich willkommen heißen. Insbesondere begrüße ich Herrn Stadtdirektor Niehoff, der als Vertreter der Stadtverwaltung unter uns weilt.

Es sei mir erspart, hier noch andere Teilnehmer aus diesem Kreis besonders zu begrüßen, damit wir möglichst viel Zeit für das Podiumgespräch haben. Zunächst möchte ich jedoch einige einleitende Worte sagen.

Auf der letzten Veranstaltung in Düsseldorf sprach Herr Staatssekretär Dr. Rietdorf über „Stand der Verwaltungsreform in Nordrhein-Westfalen". Die Veranstaltung davor, auf der Herr Staatssekretär Professor Dr. Halstenberg über „Städtebau und Landesplanung im Rahmen der Landespolitik" sprach, fand in Essen, also im Zentrum des Reviers, statt. Wir kommen heute zu einer weiteren Veranstaltung wiederum im Ruhrgebiet zusammen und wollen diesmal ein Podiumgespräch führen, um Sie mit Problemen des Reviers vertraut zu machen bzw. die Probleme des Reviers zu vertiefen.

Das heutige Thema wurde gewählt, weil es im Augenblick besonders aktuell ist und weil die provokatorische Fragestellung unseres Podiumgespräches „Mit dem Ruhrprogramm zur Weltstadt?" in der Luft liegt. In den letzten Monaten und Wochen ist sehr viel über das Ruhrprogramm gesprochen und auch veröffentlicht worden.

Ich darf mir ersparen, die Probleme des Ruhrgebietes selbst aufzuzeigen. Ich will auch nicht mit dem Ruhrsiedlungsverband und seinen derzeitigen Aufgaben beginnen. Zutreffend ist, daß sich das Ruhrgebiet zu einer Agglomeration von Städten entwickelt hat und daß es keine Weltstadt ist. Ob es jemals eine Weltstadt werden kann, wird vielleicht durch das Podiumgespräch deutlich werden können. Es fehlen ihm zur Weltstadt einige wesentliche charakteristische Eigenschaften und Voraussetzungen, wie zum Beispiel die Verwaltungseinheit, die Machtkonzentration, die städtebauliche Gesamtkonzeption, ein Zentrum, ein monozentrisches Verkehrsgerüst und — ein typisches Merkmal aller Weltstädte — ein Anwachsen der Bevölkerung. Das Ruhrgebiet in

seiner gegenwärtigen und nach dem Gebietsentwicklungsplan des Ruhrsiedlungsverbandes auch geplanten Gestalt könnte kaum jemals Weltstadtatmosphäre gewinnen. Zur Zeit stellen wir jedenfalls Strukturkrisen und Wanderungsverlust fest.

Es hat in der Vergangenheit nicht an Reformvorschlägen gefehlt, zum Beispiel in der Denkschrift des Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten: „Grundlagen zur Strukturverbesserung der Steinkohlenbergbaugebiete in Nordrhein-Westfalen, 1. Teil Ruhrgebiet" aus dem Jahre 1964 und im Gutachten des Institutes Gewerbebetriebe im Städtebau (Ingesta): „Untersuchung zur Förderung von Nebenzentren im Ruhrgebiet", 1967, das im Auftrag des Ruhrsiedlungsverbandes erstellt wurde. In ein entscheidendes Stadium ist die Diskussion um das Ruhrgebiet durch das Ihnen allen bekannte „Entwicklungsprogramm Ruhr" vom 5. März 1968 getreten. Es stellt einen mittelfristigen Handlungsplan der Landesregierung dar. Durch ihn sollen innerhalb der nächsten Jahre die Voraussetzungen geschaffen werden, die dem Ruhrgebiet auch in der Zukunft die Qualität der leistungsfähigsten Industrielandschaft sichert.

Dieses Ruhrentwicklungsprogramm enthält eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Vitalsituation im Ruhrgebiet, die aus der notwendigen Anpassung des Gebietes an die durch die rückläufigen Entwicklungen in der Kohle-, Stahl- und Textilindustrie beeinflußten normalen Lebensverhältnisse erforderlich werden. Das Programm ist also nicht nach den Ideen einer Weltstadtkonzeption ausgerichtet, sondern stellt lediglich eine Instandsetzung und Verbesserung des vorhandenen Bestandes dar.

Parallel dazu sind auch die Überlegungen zur kommunalen und staatlichen Gebietsreform in ein neues Stadium getreten. Seit einer Reihe von Jahren gibt es den Vorschlag für einen Regierungsbezirk Ruhr. Nach vielen Spekulationen über den Inhalt der Gutachten der von der Landesregierung beauftragten Sachverständigen-Kommissionen für die kommunale sowie staatliche und regionale Neugliederung des Landes Nordrhein-Westfalen — auch Herr Staatssekretär Rietdorf wollte oder konnte uns bei seinem Vortrag am 29. März 1968 über dieses Thema noch nichts von dem Inhalt verraten — liegen diese Gutachten nun auch mit den Teilen B und C vom 8. und 9. April 1968 gedruckt vor. Sie enthalten u. a. die Vorschläge für eine Einteilung des Landes in drei Regionalverbände und flächengleiche Regierungsbezirke sowie für den Zusammenschluß der Ruhrgebietsstädte zu sechs großen kreisfreien Städten. Ich darf darauf hinweisen, daß eine Kommission der Landesregierung im Augenblick die Sachverständigengutachten B und C prüft. Die Landesregierung wird danach zu ent-

scheiden haben, welche Folgerungen aus den Gutachten zu ziehen sind.

Wir behandeln heute eine „Stadt Ruhrgebiet". Darf man das Revier als eine Stadt mit derzeit 4,3 Millionen Einwohnern bezeichnen? Der Gebietsentwicklungsplan sieht Möglichkeiten für etwa 5 Millionen Einwohner vor.

Eine Repräsentativumfrage hat stattgefunden, die Professor Dr. Ronneberger vorgenommen hat. Sie ergab, daß 67% der Befragten eine eigene Verwaltung des Ruhrgebiets und eine entsprechende Neuordnung für notwendig halten. Die hierfür erforderlichen Zielvorstellungen will der Ruhrsiedlungsverband in etwa zwei bis drei Jahren beschrieben und dargestellt haben und so ins Bewußtsein der Bevölkerung und der Beschlußgremien der Gemeinden bringen, daß sich neue Organisationsformen und Kompetenzen einfach aus der Notwendigkeit und Nützlichkeit anbieten.
Die Landesregierung hat demgegenüber ihre Zielvorstellungen für das Gebiet schwerpunktmäßig für die nächsten 5 Jahre im Entwicklungsprogramm Ruhr niedergelegt. Allerdings geht sie dabei von der augenblicklichen Verwaltungsstruktur aus. Entsprechend laufen bereits viele Maßnahmen des Programms oder sind eingeleitet. Ich nenne hier einige der Ihnen bekannten, zum Beispiel die S-Bahn, die Gründung einer Stadtbahngesellschaft – darüber ist die Entscheidung im September zu erwarten –, der Emscherschnellweg und die Schnellstraße Düsseldorf–Bochum–Dortmund, Stadtzentren und Stadtteilzentren, die großen Bildungseinrichtungen – die Universitäten Bochum und Dortmund – und auch das Bemühen um neue Industrieansiedlungen.

Ich darf nun etwas provokatorisch zu dem Thema, das sich die Landesgruppe gestellt hat, fragen:

Ist das Ziel – die Weltstadt Ruhr – real oder eine Utopie? Ist es erstrebenswert und überhaupt erreichbar? Welche Vorteile bringt es oder ergeben sich auch Nachteile? Kann das Ruhrgebiet, das nach ganz anderen Gesetzmäßigkeiten entstanden ist, jemals zu einer Weltstadt etwa wie London, Paris, Berlin oder Moskau entwickelt werden? Würden die eigenständigen Städte zusammenwachsen? Sollte die Weltstadt eine oder mehrere Schwerpunkte – City – haben? Wo sollte die City liegen? Welche Veränderungen bestehender Gegebenheiten wären erforderlich? Welche Investitionen in welchen Zeiträumen? Können sie von den Generationen überhaupt aufgebracht werden?

Oder ist es richtiger, die jetzige Gestalt des Ruhrgebietes als polyzentrische Städteagglomeration im wesentlichen beizubehal-

ten, sie aber nur zu verbessern und den Anforderungen der Zeit anzupassen? Kann das Entwicklungsprogramm Ruhr eine Vorausleistung für die Weltstadt darstellen? Ist es schon ein Schritt dahin oder steht es einer solchen Entwicklung entgegen?

Fördert das Entwicklungsprogramm Ruhr nicht gerade die Polyzentralität, und stimmt das mit dem Weltstadtbild überein? Ist die Verdichtung der Stadt- und Stadtteilzentren an den Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs richtig?

Ich habe diese Fragen aufgeworfen, damit sie diskutiert werden können.

Der Leiter dieses Podiumgespräches ist Herr Verbandsdirektor Neufang. Er wird Ihnen die Herren, die beteiligt sind, selbst vorstellen.

NEUFANG:

Meine sehr geehrten Damen, meine Herren! Ich darf uns Ihnen zunächst zwanglos dem Alphabet nach vorstellen:

Herr Curdes, Diplom-Architekt, Mitarbeiter in der Staatskanzlei;

Herr Först, Leitender Redakteur des Westdeutschen Rundfunks;

Herr Dr. Dienel, Organisator der Loccumer Gespräche;

Herr Dr. Gellinek, Leiter des Stadtplanungsamtes Mülheim;

Herr Riegels, Geschäftsführer der „Neuen Heimat" Nordrhein-Westfalen, zuständig für den technischen Bereich;

Herr Schulze-Fielitz, Diplom-Architekt, Deubaupreisträger 1966;

Herr Dr. Schmitz, Beigeordneter beim Ruhrsiedlungsverband, zuständig für die Regionalplanung;

Herr Direktor Thiemer, Leiter der Bezirksgruppe Ruhr des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe und Geschäftsführer der Planungsgesellschaft, Direktor bei der GEVAG in Essen.

Meine Damen und Herren! Mit dem Fragenkomplex, der uns auf den Tisch gelegt ist, fahren wir gegenwärtig und glücklicherweise nicht in der Eingleisigkeit sektoraler Zielsetzungen. Wir stehen mit dieser Frage vielmehr inmitten einer umfassenden Überholung aller uns Wohlstands- und Eigentumsdenkern so liebgewordenen Liberalismen und Tabus, die vor rund 20 Jahren eine soeben von einem mörderischen Regime und einem mörderischen Krieg am Leben gelassene Generation in ihrer geteilten Lage wohl für ewig ausreichend gehalten hatte.

Um so notwendiger ist es allerdings, den Bereich unseres heutigen Gesprächs abzugrenzen und damit eine der wesentlichsten Vor-

aussetzungen zu schaffen dafür, daß wir alle einen anwendbaren Gewinn aus den Gesprächsergebnissen ziehen können.

Das Ruhrprogramm, wie wir es hier kurz genannt haben, ist seinen eigenen Aussagen nach kein Konzept für politische Organisation oder Verwaltungsorganisation, sondern ein Rahmenplan für das Handeln der Landesregierung und der Landesbehörden. An die Frage, ob und inwieweit die im Ruhrprogramm abgesteckten Handlungsziele in den heute vorhandenen Organisationsformen angegangen oder gar erreicht werden können, ist im Ruhrprogramm zwar ausdrücklich erinnert, sie ist darin aber nicht behandelt oder gar beantwortet worden.

Verwaltungsorganisation und Verwaltungssteuerung sind also nicht Gegenstand unseres Programms und damit auch nicht Gegenstand unseres heutigen Gesprächs. Daraus schon wird deutlich, daß auch die Weltstadt im Sinne unseres bevorstehenden Gesprächs nicht als organisierte oder noch zu organisierende Körperschaft der kommunalen Selbstverwaltung, nicht als Gemeindeverband zu verstehen ist. Hier wird vielmehr umfassend die funktionale Entwicklung der Verdichtung zwischen Ruhr, Rhein und Lippe unter einer zentralen Trägerschaft angesprochen. Mit anderen Worten: Wir fragen uns hier, wie weit unser Revier von einer Urbanität entfernt ist, wie sie seiner Einwohnerzahl, seiner Dichte und seiner möglichen Produktivität angemessen wäre. Wir fragen uns, ob und wie das Revier zu einer 100%igen Urbanität gebracht werden soll und gebracht werden kann und ob das Ruhrprogramm eine solche Entwicklung verfolgt und dafür ausreicht.

Wir fragen nicht – hier jedenfalls nicht – nach Vorschlägen und Stellungnahmen zum Komplex „Neuordnung der öffentlichen Verwaltung im Lande". Damit sind jedoch nicht ausgeschlossen Aussagen darüber, daß und wieso gegenwärtige Verwaltungshandlungen und -handhabungen die Verfolgung bestimmter Entwicklungsziele ausschließen oder beeinträchtigen.

Ich darf jetzt Herrn Dr. Gellinek bitten, das Wort zu nehmen.

Dr. GELLINEK:

Meine Damen und Herren! Das Entwicklungsprogramm Ruhr wurde im März 1968 verkündet. Es sind genau 71 Seiten Papier: ein mittelfristiger Handlungsplan der Landesregierung! Wie weit ist dieses Programm aus der Sicht kommunaler Praxis realistisch, oder ist es – wie die Opposition im Landtag gesagt hat – vielleicht doch nur „Ruhrlatein"?

Die Mülheimer Stadtplanung geht seit geraumer Zeit davon aus, daß trotz im Augenblick sinkender oder stagnierender Einwohnerzahlen die Bevölkerung auf lange Sicht gesehen in den Ballungsgebieten zunimmt, daß die öffentliche Hand – wie es im Gutachten der Rietdorf-Kommission heißt – durch ihre Maßnahmen die notwendigen Einrichtungen der Infrastruktur und damit die Voraussetzungen für eine weitere Steigerung der volkswirtschaftlichen Produktivität schaffen muß und daß ein vernünftiges Verkehrskonzept nur darin bestehen kann, daß die Verkehrsarbeit zwischen öffentlichem Nahverkehr und Individualverkehr sinnvoll aufgeteilt wird.

Dabei wird nicht übersehen, daß die Sättigung der Motorisierung noch lange nicht erreicht ist. Wir sind eine Stadt von 190000 Einwohnern; unser Flächennutzungsplan sieht Bauflächen für eine Bevölkerung von 225 000 Einwohnern vor. Große zusammenhängende Flächen sind nicht nur für Wohnbebauung, sondern auch für die Ansiedlung von Industrie ausgewiesen. Die Wirtschaftsförderung bemüht sich um die Ansiedlung von Betrieben, die von Kohle und Stahl unabhängig sind. Im Jahr 1967 kaufte die Stadt 80 ha Industrieland am Nordhafen der Ruhr; innerhalb eines Jahres ist das Gelände mit Ver- und Entsorgungsleitungen und leistungsfähigen Straßen voll erschlossen worden.

Die ersten Betriebe haben dort ihre Produktion aufgenommen. Die ehemaligen Zechengelände im Osten der Stadt sind abgeräumt und teilweise bereits wieder besiedelt. Weitere Flächen, besonders in der Nähe der Wohngebiete, sollen noch erschlossen werden. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Ansiedlung der Firma Kodak im Ortsteil Winkhausen. Hier entstehen 500 saubere Arbeitsplätze in unmittelbarer Nachbarschaft dicht besiedelter Wohngebiete. Die Verteilung der gewerblichen Bauflächen geschah unter dem Gesichtspunkt, unnötige Pendelbewegungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zu vermeiden.

Wir wissen, daß der Umstellungsprozeß in der Wirtschaft noch lange nicht beendet ist, vielleicht eben erst begonnen hat. Wir unterstützen die Umstellungsfähigkeit der Betriebe durch Bereitstellung oder Ausweisung geeigneter, verkehrsgünstig gelegener Grundstücke. Wir sind dankbar dafür, daß die Landesregierung schon vor Inkrafttreten des Ruhrprogramms diese Maßnahmen so nachhaltig gefördert hat.

Unser Stadtgebiet wird im Westen von der Bundesautobahn, im Norden vom Ruhrschnellweg und im Osten bzw. Südosten von den Bundesstraßen 1 und 288 tangiert. Kommt die im Ruhrprogramm vorgesehene Bundesautobahn Ruhrgebiet–Emden im

Osten der Stadt durch den Raum Heißen hinzu, so besäße Mülheim Mitte der 70er Jahre einen geschlossenen Fernstraßenring rund um die Stadt, eine der angesprochenen Infrastrukturmaßnahmen!

Auf dieses regionale Netz baut das Straßenverkehrsgerippe des Flächennutzungsplans auf. Die sich in dieses Netz einfügenden zwischengemeindlichen Straßenzüge wurden mit dem Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk und den Nachbarstädten Essen, Oberhausen und Duisburg eingehend abgestimmt.

Um die Innenstadt planen wir ein Tangentenviereck mit einem zweiten und später vielleicht dritten innerstädtischen Ruhrübergang, da die Schloßbrücke, der einzige heute vorhandene Ruhrübergang in der Innenstadt, mit fast 35000 Einheiten pro Tag völlig überlastet ist. Die zweite Ruhrbrücke ist Bestandteil des Ruhrprogramms.

Die Innenstadt soll Mittelpunkt unserer Gemeinde auch für 225000 Einwohner bleiben! Wir planen daher ihre Erweiterung. Das Ruhrprogramm nimmt hierauf ebenfalls Bezug. In der unmittelbaren Umgebung des Knotenpunktes Bahnhof Mülheim-Ruhr-Stadt werden wir über 1000 Wohnungen, ein Kaufhaus, 8000 qm gedeckte Fläche für Einzelhandelsgeschäfte und 2500 Parkplätze bauen. Die Vorüberlegungen hierfür sind so weit gediehen, daß der Bebauungsplan nunmehr aufgestellt werden kann; die ersten Wohnungen sollen als Initialzündung schon im Jahre 1969 begonnen werden. Die Stadt erwarb als Vorleistung in den vergangenen zehn Jahren 60 % des Grund und Bodens im Projektgebiet.

Bereits seit 1½ Jahren arbeiten wir unter Federführung der Planungsgesellschaft Ruhr und des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk am Verknüpfungspunkt Bahnhof Mülheim-Ruhr-Stadt. Im Anfang noch als Verknüpfung von Straßenbahn, Omnibus und S-Bahn gedacht, wurde dieser Knotenpunkt durch die neuen Stadtbahnplanungen auf die Anforderungen dieses Schnellbahnsystems umgestellt. Das Konzept für den Verknüpfungspunkt Bahnhof Mülheim-Ruhr-Stadt im Maßstab 1:500 ist fertig. Die angrenzenden Teilstücke des Innenstadtringes bis zum Anschluß an die zweite Ruhrbrücke sind entworfen.

Der Verknüpfungspunkt sieht den Nahverkehrsbahnhof für Stadtbahn und Omnibus in der ersten Tieflage, den Bahnhofseingang mit unmittelbarem Übergang der Fußgänger in das Einkaufszentrum der Innenstadt und die Autovorfahrt in der Normalebene und die S-Bahn der Bundesbahn in der ersten Hochlage vor.

Die komplette Planung ist dem Land Nordrhein-Westfalen zur Bezuschussung eingereicht worden. Wir hoffen, Ende 1969 oder

Anfang 1970 mit den Bauarbeiten sowohl für die Straßen als auch für das Stadtbahnsystem beginnen zu können.

Die Stadt Mülheim hat mit großem Interesse die Arbeit des vom Land Nordrhein-Westfalen beauftragten Ingenieurbüros für das Stadtbahnnetz im Raum Duisburg—Mülheim—Essen—Oberhausen zur Kenntnis genommen. Sowohl der Planungsausschuß als auch der Ausschuß der Betriebe der Stadt haben diesem Netzkonzept im Raum Mülheim zugestimmt. Entlang der einzelnen Streckenabschnitte wurde im Flächennutzungsplan die Möglichkeit der Verdichtung der Wohnbebauung geprüft. Teilweise sind die Geschoßflächenzahlen erhöht worden.

In der Zusammenarbeit von Verkehrsplanung und Stadtplanung liefert Skandinavien hervorragende Beispiele. Die Planungen in Oslo, Göteborg und Stockholm, die ich in der letzten Woche besichtigen konnte, sehen eine hohe Verdichtung der Wohn- und Geschäftsbebauung um die U-Bahn-Haltestellen in einem Umkreis von 500 m Fußwegentfernung vor. Hier ist das Konzept des Ruhrprogramms, nämlich starke Konzentration der Bebauung an geeigneten Punkten, bereits städtebauliche Wirklichkeit. Ob wir hier im Ruhrgebiet beim Umbau unserer Städte nicht gerade jetzt ganz neue Wege beschreiten müssen — ich nenne das Stichwort „Raumstadt" —, das mag Herr Schulze-Fielitz vielleicht nachher beantworten.

Meine eingangs gestellte Frage ist beantwortet. Die Absichten des Ruhrprogramms entsprechen in Mülheim in vollem Umfang den Planungsabsichten der Stadt. Teilweise hat die Realisierung bereits begonnen. Ob wir mithelfen, damit den Weg zur Weltstadt zu gehen, Herr Neufang, mag offen bleiben. Wir bejahen aber ganz entschieden die städtische, die großstädtische, die weltstädtische Lebensform aus innerer Überzeugung.

FÖRST:

Die Titelformulierung ist sicherlich das, was Sie attraktiv und provokatorisch nennen. Als ich Ihre Einladung bekam und sie las, kam es mir zunächst so vor, als ob das Fragezeichen ein etwas verschämtes Fragezeichen sei, denn es soll ja wohl eher ein Ausrufezeichen sein!

Ich möchte zwei Fragen auf den Tisch legen. Man darf ja wohl nicht vergessen, daß das Ruhrprogramm der Landesregierung vom März — das Entwicklungsprogramm Ruhr — ganz wesentlich auch ein politisches Programm ist.

In der politischen Geschichte dieses Landes der letzten sechs bis acht Jahre ist ein Ruhrprogramm eigentlich immer verlangt worden und oft gefragt gewesen und nie erreicht worden. Nun liegt es vor, und es gibt Kenner und Sachverständige, die sagen, schon das Vorliegen dieses Programms – wenn es auch nicht in den Zeitphasen verwirklicht werden kann, die wir eigentlich möchten – hat das, was wir die normative Kraft des Faktischen nennen. Die Tatsachen zwingen dann dazu, sich an dieses Programm zu halten. Wir haben eben von Mülheim-Ruhr gehört – was ich einen sehr erfreulichen Fall finde –, daß das Entwicklungsprogramm Ruhr in Mülheim völlig mit der Stadtplanung von Mülheim übereinstimmt.

Der erste Punkt also: Es ist ein politisches Programm, und bei einem politischen Programm – das ist in der Politik nun einmal so – muß man einräumen, daß die Politik es in der Sache nicht 100%ig zu verwirklichen braucht und vielleicht auch gar nicht soll, daß sie aber einen Impuls geben soll. Und der Impuls, der damit gegeben worden ist, scheint mir, ist ein ziemlich weitreichender Impuls; denn landespolitisch gesehen kann man seit März dieses Jahres sagen: Die Landesregierung hat sich einige Gedanken gemacht, wie es mit der Entwicklung des Ruhrgebiets weitergehen soll. Das hat vielleicht in den letzten Jahren hier und da gefehlt.

Weil es ein Entwicklungsprogramm ist, braucht man natürlich nicht gleich in die politische und auch in die städtebauliche Utopie zu gehen, denn das, scheint mir, ist eine Utopie, zu erwarten oder zu wünschen oder zu verlangen, daß das Ruhrgebiet, das eine „Agglomeration" ist – oder wie die Fachausdrücke alle heißen mögen –, eine Weltstadt werden möge. Denn Weltstadt zu sein, hört sich vielleicht ganz gut an und macht sich in der Öffentlichkeit ganz gut, aber Weltstadt zu sein – sehen Sie sich die Weltstädte an! – ist eine sehr große Belastung; das, was Sie heute an Weltstädten kennen, von Tokio bis London, sind ins Uferlose gewachsene Städte, in denen städtebauliche Ordnung, in denen Urbanität im ganzen immer problematischer geworden ist.

Und das, meine ich, können doch die einzelnen Ruhrstädte nicht wollen, denn man darf ja wohl nicht vergessen, daß das Ruhrgebiet, so ungeordnet es seit seiner Entstehung vor über 100 Jahren immer gewesen ist in weiten Teilen, kein einheitliches Gebiet gleicher Struktur ist, sondern sich zusammensetzt aus einer Anzahl von Städten, von größeren Städten zumindest, die als Städte alle eine längere Geschichte haben. Die Frage ist also: Soll man eine Weltstadt Ruhrgebiet wollen?

Dr. SCHMITZ:

Vielleicht kann ich den Gedanken etwas fortführen, indem ich feststelle, daß das Ruhrgebiet Weltgeltung hat, zumindest hatte. Wenn man so etwas wie „Weltstadt" will, muß man zunächst danach fragen: Woher kommt der Rang? Welche Funktion soll dieser Raum haben, die ihm Weltgeltung einbringt und die ihn sich damit vielleicht auch zur Weltstadt entwickeln läßt? Das ist der kritische Punkt im Augenblick, daß wir zwar feststellen können: In der Vergangenheit und auch bis zur Gegenwart hin hatte das Ruhrgebiet bereits Weltgeltung, aber nur in ganz bestimmter Hinsicht.

Das Ruhrgebiet ist ein Begriff in der Welt. Es kommt also dem Ruhrgebiet in der Vergangenheit schon aus seiner wirtschaftlichen Bedeutung ein Rang zu, und gerade diese wirtschaftliche Bedeutung des Ruhrgebiets ist ja zur Zeit seit der Kohlenkrise, seit 1958, etwas in Frage gestellt, und ich meine, man müßte zunächst etwas tun, um diesen alten Rang, den das Ruhrgebiet hatte, wieder zu erneuern, bevor man an die „Konstruktion" der Weltstadt denkt.

Wir haben zunächst etwas aufzuholen, nämlich den Rang, den wir schon einmal hatten, aufzubessern, d. h. die industrielle Basis dieses Reviers zu verändern, zu verbessern, attraktiver zu machen – und das ist ja das Bestreben der Strukturverbesserung im Ruhrgebiet, auch des Entwicklungsprogramms Ruhr. Und wenn diese materielle Basis wieder da ist – und die Chancen dazu sind durchaus gegeben –, dann entsteht vielleicht „Weltstadt an der Ruhr".

Dr. DIENEL:

Ich würde ebenfalls gern Herrn Först munter widersprechen: Hinter unserem Thema steckt eine realistische Utopie!

Ich meine einmal zu sehen, daß das Ruhrgebiet für sein immenses Potential zu wenig „Stadt" hat.

Ich darf zweitens daran erinnern, daß die Bundesrepublik Deutschland eigentlich ein Land ohne Hauptstadt ist. Wer ist denn bei uns hier in diesem Raum – jede Leerstelle ist auch eine Chance – die Weltstadt?

Ich darf drittens darauf hinweisen, daß diese große Agglomeration Ruhrgebiet dabei ist – wenn wir 20 Jahre weiter denken –, sich Europa entsprechend anzupassen, sich mit den Rheinmündungshäfen etwas stärker zu verschwistern. Hier wächst etwas heran, dem man die Bezeichnung „Weltstadt", zumindest als Leitbild, als Zielvorstellung, nicht absprechen kann.

Ich meine aber, daß gerade von diesem Thema her „Mit dem Ruhrprogramm zur Weltstadt" ein anderer Gegensatz aufgezeigt werden soll. Ich würde gern eine Rede „gegen" Mülheim halten. Wir haben eben von den beachtlichen Entwicklungen und Plänen dieser Stadt gehört, von dem, was sie vorhat, und von dem, was sie schon erreicht hat. Ich meine aber: „Weltstadt" – das wird nicht Mülheim werden, sondern „Weltstadt" wird nur zustandekommen, wenn der berechtigte – darf ich das in Anführungsstrichen sagen? – Lokalpatriotismus, das Stolzsein auf das gewichtige Erbe, auf die alten Städte, die Sie, Herr Först, eben erwähnt haben, überwunden wird, und wenn wir zu einem Verwaltungskonzern höherer Ordnung kommen. Und ich meine, daß das Thema „Mit dem Ruhrprogramm zur Weltstadt" in der Tat diese neue Ebene setzt.

CURDES:

Damit wir zwei klare Parteien bekommen, möchte ich mich Herrn Dienel voll anschließen. Ich bin auch der Meinung, daß das Ruhrgebiet nicht ohne eine weitergehende Zielsetzung als wir sie heute haben, entwickelt werden kann. Deshalb müssen bestehende Gemeindegrenzen zunächst einmal in Frage gestellt werden dürfen, wenn angenommen werden kann, daß ein Teil der Probleme dieses Raumes aus seiner verwaltungsmäßigen Zersplitterung herrührt.

Auch wenn wir annehmen, daß in den Gemeinden fortschrittlicher geplant und besser koordiniert würde, blieben dennoch die Einflüsse der Gemeindegrenzen bestehen, und sie sind offenbar so beherrschend, daß so notwendige „Gemeinschaftsaufgaben" wie z. B. eine gemeinsam betriebene Gesamtplanung für Städtebau und Verkehr nicht zustandekommt. Deshalb besteht ein Bedarf nach einer den Gesamtraum umfassenden Organisation, gleichgültig, ob es eine Gesamtstadt Ruhr oder ein starker Regionalverband ist, an die Städte freiwillig und zum eigenen Nutzen sehr viel weitergehende Rechte abtreten als bisher. Diese Organisation müßte die Fähigkeit haben, präzisere Entwicklungsziele, als sie der Gebietsentwicklungsplan des Siedlungsverbandes bisher niedergelegt hat, zu entwickeln, möglicherweise auch so utopisch anmutende Entwicklungen wie die Förderung kommerzieller Vergnügungsparks (recreation areas) zur Erhöhung des Freizeitwertes, wie sie in der letzten Ausgabe der Zeitschrift TIME* am Beispiel neuerer Entwicklungen in Amerika beschrieben wurden. Diese Parks haben ein so vielfältiges Angebot an Erholungs- und Vergnügungseinrichtungen, daß eine Familie darin eine ganze

* The City – The Disneyland Effect, Time 16. 6. 1968, Atlantic Edition

Woche zubringen kann, und sie haben eine solche Anziehungskraft, daß sie verkümmernden Gebieten eine neue wirtschaftliche Basis geben können. Erste Ansätze dazu sind ja schon vorhanden. Welchen Freizeitwert und welchen wirtschaftlichen Effekt ein entlang der Ruhrstauseen großzügig entwickelter Vergnügungs- und Freizeitpark hätte, kann man nur ahnen. Dies wäre nur eine der Möglichkeiten, den tertiären Sektor im Ruhrgebiet stärker zu entwickeln, und ich sehe in einer gezielten Entwicklung des tertiären Sektors im Gegensatz zu Dr. Schmitz große Chancen.

FÖRST:

Es geht mir nicht darum, daß hier zwei Parteien entstehen; aber ich möchte doch sagen, daß das Thema „Weltstadt" aus zwei Worten besteht, aus „Welt" und aus „Stadt". Die Stadt ist nun einmal ein einheitlicher Raum, und diesen Begriff hielte ich für das Ruhrgebiet deshalb für falsch. Was Herr Curdes sagte, kann man alles nur unterstreichen, und ich glaube nicht, daß man so sehr skeptisch sein muß.

Aber wenn wir den Begriff „Weltstadt" formulieren, müssen wir ihn schließlich auch wörtlich nehmen und nicht als etwas Ungenaues, Vages hier behandeln, weil dann der Verdacht naheliegt, daß wir Weltgeltung nicht nur in dem Sinne, wie Sie das eben meinten, auffassen, sondern in dem Sinne, daß wir irgend etwas tun müßten, um das Ruhrgebiet wieder in der Welt bekanntzumachen, und sei es auf Kosten einer einheitlichen Weltstadt. Das ist mein Einwand gegen die „Weltstadt". Das „Weltstädtische" ist ganz etwas anderes, und ich habe mir erlaubt anzuführen, daß ich glaube, die Urbanität der Ruhrgroßstädte ließe sich sicherlich noch ausdehnen. Man sollte auf jeden Fall darüber reden, daß das Ruhrgebiet nicht mehr aus allzu vielen kleinen und mittleren Großstädten bestehen sollte, sondern aus einer kleinen Anzahl wirklicher Großstädte, die vielleicht — ähnlich wie Herr Rietdorf es haben möchte — eine Gesamtzahl von zwei oder drei Stadtkernen haben. Darüber ließe sich ja sprechen.

RIEGELS:

Ich bin der Auffassung, daß das Thema „Weltstadt" in Verbindung mit dem Ruhrplan zunächst etwas zu weit gegriffen ist. Meines Erachtens ist der Ruhrplan aus dem Gedanken geboren, mit den strukturellen Problemen des Reviers fertig zu werden.

Dabei sind eine ganze Reihe von förderungswürdigen Maßnahmen festgelegt worden, die sich insbesondere mit dem Verkehr, mit der Zusammenfassung bestimmter Siedlungskerne usw. beschäftigen, also Dinge, die man, wie ich glaube, in der

Notwendigkeit der Durchführung durchaus bejahen kann. Ob das Ergebnis solcher Maßnahmen nun zwingend zu einer Weltstadt führt – ob es das Ziel sein kann, mit dem Ruhrprogramm eine Weltstadt in dem Sinne dieses Wortes zu erreichen, ist im Augenblick meines Erachtens verfrüht, zu diskutieren.

Wenn die Bemühungen aller Städte des Ruhrgebietes dahin gehen, ähnliche Lösungen zu finden, wie wir diese in Mülheim kennengelernt haben, dann ergibt sich doch die Frage, ob diese vervielfältigten Bemühungen in allen Bereichen und in allen Städten nicht schließlich dazu führen, daß eine Stadt der anderen den Rang abläuft.

Die Gefahr nun, ein Wettrennen z.B. bei den Industrieansiedlungen zu veranstalten – ich übertreibe das bewußt einmal – in den Städten unabhängig und ohne Kontakt zueinander, ist nach meiner Meinung eine Sache, die einfach finanziell nicht verkraftet werden kann, aber auch zu viele Kräfte in den einzelnen Bereichen bindet und Fehl- und Doppelinvestitionen nicht ausschließt.

Herr Neufang, Sie haben eben gesagt, Sie verstünden unter diesem Ruhrprogramm eine funktionelle Zusammenfassung unter einer zentralen Trägerschaft. Ich meine, wir sollten über diesen Begriff noch einmal reden und Sie fragen, was Sie darunter verstehen, nachdem wir gehört haben, welche Bemühungen von der Stadt Mülheim unternommen worden sind, einen Teil zu dieser Lösung beizutragen.

Es wurde in der Mülheimer Sache auch vorgetragen, daß eine sehr sorgfältige Abstimmung der Verkehrsfragen mit den Nachbarstädten erfolgt ist. Ob aber auch eine Abstimmung im einzelnen erfolgte über die auszuweisenden Industrieflächen im Verhältnis zu Oberhausen und den anderen benachbarten Städten und ob eine Abstimmung in diesem Gesamtraum erfolgte, nun bestimmten Industrien den besten Standort zu geben, wie diese Fragen auch hinsichtlich der zeitlichen Durchführung gelöst werden, das scheinen mir Probleme zu sein, die im Augenblick interessanter und – wenn ich das provozierend sagen darf – wichtiger wären als die Diskussion darüber, ob wir auf dem Wege einer Weltstadt sind.

Ich möchte mich insoweit etwas gegen das Thema wenden und sagen: Wir sollten uns über die strukturellen Probleme des Reviers und darüber unterhalten, ob die Maßnahmen des Ruhrprogramms zu einer Lösung dieser Probleme führen. Erst später sollten wir über die Weltstadt sprechen. So meine ich, müßte man die Ausführungen im Ruhrprogramm sehen, die Maßnahmen dieses Programmes bejahen und sollte nun alle Anstrengungen

unternehmen, doch zu Lösungen — auch zu Teillösungen — zu kommen, ohne unbedingt zu meinen, damit den Weg zur Weltstadt gehen zu müssen.

NEUFANG:

Ich habe an Sie, Herr Riegels, noch eine zusätzliche Frage. Das Ruhrprogramm ist doch sicher kein Plan, bei dem etwas automatisch abläuft, sobald man eine Entscheidung aus einer Vielheit von Entscheidungen getroffen hat. Es gibt also in diesem Ruhrplan keinerlei Automatismus. Jede Maßnahme, die nach diesem Ruhrprogramm getroffen werden soll, bedarf ihrer eigenen Entscheidung hinsichtlich des Umfangs, der zeitlichen Einordnung, der Finanzierung und all dieser Dinge.

Und wo solch eine Freiheit der Entscheidung noch gegeben ist, braucht man, glaube ich, doch eine Entscheidungsrichtlinie, eine Richtschnur, an der man die Entscheidungen orientieren muß. Darf ich fragen, wie Sie sich diese Richtschnur vorstellen?

RIEGELS:

Vielleicht darf ich Ihre Frage mit einer Gegenfrage beantworten! Wie ist der Plan denn zu verwirklichen, wenn nun eine der im Programm angesprochenen Städte oder auch mehrere Städte nicht bereit sind, etwas zu tun? Dann wäre also nicht nur die Entwicklung des Ruhrprogramms behindert, sondern dann wäre praktisch auch nach unserem Thema die Entwicklung zur Weltstadt behindert. Die Gefahr ist aber doch durchaus gegeben!

Deswegen meine Frage: Wie verstehen Sie die zentrale Trägerschaft für die Erreichung der Ziele des Ruhrprogramms im Zusammenhang mit Ihrer Äußerung der funktionalen Zusammenfassung?

NEUFANG:

Ich habe nicht von einer funktionalen Zusammenfassung gesprochen, sondern von einer funktionalen Entwicklung unter einer zentralen Trägerschaft. Ich gehe von der Vorstellung aus, daß die wesentlichen unserer infrastrukturellen Aufgaben, vor denen wir hier stehen, von keiner Stadt und von keinem Kreis hier in unserem Raum mehr allein getragen werden können.

Alle diese Projekte und Objekte, die vor uns stehen, haben einen räumlichen und einen finanziellen Umfang und eine Auswirkung, die in jedem Fall über das Gebiet einer Stadt oder eines Landkreises hinausgehen, und sie bedürfen daher einer zentralen Steuerung sowohl in der Planung als auch im Ablauf.

Das ist nämlich das einzige, was ich hier zu dieser Frage einer Zusammenfassung des Reviers zu einer Einheit – in diesem Gespräch jedenfalls – sagen möchte. Aber was ich unter „Weltstadt" verstehe, ist nicht – wie ich eingangs schon sagte – eine Organisationsform. Ich frage hier nicht, wie wir diese Einheit regieren, mit welchen Verwaltungseinrichtungen, mit welchen Vertretungskörperschaften. Meine Frage ist: Wie statten wir diese Siedlungseinheit aus für ihre Bevölkerung?

Ich frage mich, Herr Dr. Schmitz – und das fragen wir uns auch beim Ruhrsiedlungsverband –: Welches Ziel haben wir in einem fortgeführten Gebietsentwicklungsplan zu verfolgen? – Wenn wir das Entwicklungsprogramm Ruhr nehmen, so fehlt darin eigentlich die oberste Zielsetzung für die Entwicklung des Ruhrgebiets; nur „Erleichterung der Umstrukturierung" ist noch kein tragendes Entwicklungsziel.

THIEMER:

Vielleicht darf ich jetzt zu diesem Zeitpunkt die Dinge einmal kurz vom Verkehr aus beleuchten. Ich glaube, ich habe es leicht, weil der Verkehr nie Selbstzweck, sondern immer nur Mittel zum Zweck ist. Ich habe es auch deswegen leicht, weil ich die Losung, die hier in den Raum gestellt wird – ich möchte sie übersetzen in: „Stadt mit Weltgeltung" – 100%ig bejahen kann.

Es ist ja nicht alles so negativ im Ruhrgebiet, wie man es dieser Diskussion manchmal entnehmen könnte. Vielmehr sind polyzentrische Strukturen mit regionalen Hauptzentren an sich ja für größere Regionen vom Architektonischen und Städtebaulichen her heute durchaus eine erstrebenswerte Konzeption. Benutzen wir doch diese Konzeption, die sich zwar im Ruhrgebiet aus anderen Voraussetzungen geschichtlich so entwickelt hat, um sie heute entsprechend umzuformen und aus dem Ruhrgebiet eine „Region mit Weltgeltung" zu machen!

Ich sagte schon: Der Verkehr ist nicht Selbstzweck. Er ist aber, glaube ich, ein sehr wesentliches Mittel zum Zweck. Wenn wir einmal die Planungen des öffentlichen Nahverkehrs, die ja schon mehrere Jahre in der „Planungsgesellschaft für den öffentlichen Personen-Nahverkehr im Ruhrgebiet" laufen, aus regionaler Sicht betrachten, so haben diese die Zielsetzung, endlich einmal die Stadtgrenzen zu überwinden. Ein Halt des Verkehrs an den Stadtgrenzen wäre geradezu widersinnig zu dem Wort „Verkehr"! „Verkehr" bedeutet Fließen, weiträumiges Fahren, weiträumiges Verbinden, und der Verkehr ist eins der geeignetsten Mittel, um

die Planungsziele hinsichtlich der Urbanität und des Funktionierens einer Stadt mit Weltgeltung verwirklichen zu können.

Gerade der Verkehr ist, glaube ich, eins der wesentlichsten Mittel für diesen Zweck, und unsere Planungen laufen daher schon seit mehreren Jahren in dieser Richtung, und wir begrüßen es, daß endlich durch das „Entwicklungsprogramm Ruhr" der Landesregierung hier die Weichen entsprechend gestellt sind, einen überfälligen Nachholbedarf für das Ruhrgebiet zu bringen, der in anderen Regionen mit Weltgeltung bereits zur Tatsache geworden ist oder noch zur Tatsache wird.

Ich darf einmal eine Frage stellen! Was wäre geworden, wenn die S-Bahn in den Jahren 1920 bis 1927 gebaut worden wäre, und was wäre aus der Struktur des Ruhrgebietes geworden, wenn man heute schon ein einheitlich ausgerichtetes Verkehrssystem hätte! Der Nachholbedarf von 1,6 bis 2 Milliarden DM wäre in diesem Fall nicht mehr erforderlich und die Finanzmittel könnten der echten Umstrukturierung in vollem Sinne zugeführt werden.

Ich stehe auf dem Standpunkt, man sollte diesen Begriff „Stadt mit Weltgeltung" als ein Leitbild für alle Bereiche nehmen, die heute einer Städteplanung im großen Sinne entsprechen.

Ich erinnere hier an die Worte des Rektors der Technischen Universität München, Professor Albers, die gerade auch dem Architekten eine neue Zielsetzung bringen: „Du bist im Grundsatz eigentlich der Arzt, der Koordinator aller Lebensfunktionen!" Wir dürfen meiner Ansicht nach den Begriff der Weltstadt nur unter dem Gesichtspunkt sehen: Entwicklung aller Lebensfunktionen in Anpassung an die heutigen Erfordernisse.

Hieraus entsteht eben diese Stadt mit Weltgeltung, und wenn sich alle Städte und alle Gremien auf dieses Zukunftsbild mit Weltgeltung ausrichten, dann sollte auch die Verwaltungsreform nicht hemmend wirken, sondern sie müßte sich diesem Leitbild anpassen.

Wir sollten das ganze als ein Leitbild ansehen und ohne schon eine ganz klare Vorstellung zu haben, was aus dem Ruhrgebiet wird, dieses Leitbild zumindest in den großstädtischen, weiträumigen Überlegungen konkretisieren. Dazu gehört allerdings ein Überspringen der Stadtgrenzen, auch im Denken. Dazu gehört, daß man nicht mehr festhält an Überkommenem, und dazu gehört vor allen Dingen, daß nicht jeder für sich Prioritäten in Anspruch nimmt. Ein gemeinsames Leitbild fürs Ruhrgebiet verlangt auch einmal Zurückhaltung gegenüber bestimmten innerstädtischen Dingen, wenn sie nicht in das große Leitbild passen.

Was im übrigen die Vorbilder angeht: Herr Dr. Gellinek führte schon aus, was in Stockholm entsteht, was in Oslo entsteht. Ergänzend möchte ich noch auf den Großraum Toronto hinweisen, in dem schon seit Jahren einige gemeinschaftliche Aufgaben – Verkehr, Entwässerung, Bewässerung, alles Funktionen, die schließlich zum Leben einer größeren Einheit gehören – regional verwaltet werden.

Trotz des föderalistischen Aufbaus der Gemeinden und Städte sollte das Leitbild bejaht werden. Ich kann jedenfalls das „Entwicklungsprogramm Ruhr" vom Verkehr aus nur 100%ig bejahen und damit die „Region mit Weltgeltung".

NEUFANG:

Ich danke Ihnen, Herr Thiemer. Sie haben den Verkehr angesprochen. Ich glaube in der Tat, daß die Sorge um den Verkehr eine nicht zu übersehende Sorge hier im Revier ist, denn an der Verkehrsplanung muß unmittelbar die Planung unserer künftigen Siedlungen hängen. Es ist wohl jedem klar, daß man nicht mit dem Verkehr, besonders nicht mit der Stadtbahn, dem Einfamilienhausbau folgen kann. Das kann kein Mensch bezahlen. Wir müssen hier zu deutlichen Verdichtungen kommen. Herr Schulze-Fielitz, vielleicht können Sie uns dazu etwas sagen.

SCHULZE-FIELITZ:

Ich hole etwas weiter aus. Der Titel des heutigen Gespräches scheint mir einigermaßen euphorisch. Man kann diese Dinge nur bis zu einem gewissen Grade wollen, und sie sind von sehr vielen nicht beeinflußbaren Fakten abhängig. Das Revier war ja nie eine Weltstadt, denn Weltstadt heißt doch, daß die Region über gewisse überlokale oder nationale Funktionen verfügt oder gar, wie London oder Paris, Verwaltungsfunktionen für ganze Weltreiche hat. Das hat es hier nicht gegeben und das wird es auch in Zukunft hier nicht geben. Die Bedeutung des Ruhrgebiets lag eigentlich in der zufälligen Tatsache, daß es hier Kohle gab und sich im Zuge der ersten Industrialisierungsepoche eine sehr bedeutende Industrie entwickelt hat. Diese Industrie hat Deutschlands Weltgeltung, aber auch zwei Weltkriege zum Schaden der Menschheit ermöglicht, sie hat also auch negative Konsequenzen für das Revier selber und für Deutschland gehabt. Heute hat das Revier diese Funktion, die eines bedeutenden Industriegebietes, zu verteidigen. Die erste Voraussetzung, daß man vielleicht einmal vom Ruhrgebiet als einer Weltstadt sprechen kann, ist, daß diese Funktion erfolgreich verteidigt werden kann, daß kein Funktionsverlust eintritt. Da scheint es mir wichtig, daß alle Anstrengungen

gemacht werden, wirkliche Zukunftsindustrien, die es hier kaum gibt, anzusiedeln. Zukunftsindustrien sind meiner Ansicht nach heute Veredelungsindustrien, nicht mehr so sehr Grundstoffindustrien, Industrien, die nicht mehr nur Material produzieren, sondern mehr Intellektion enthalten: Kybernetik, Chemie u.a.m.

Wenn ich diese Tendenz weiterführe, dann muß ich sagen, daß hierzulande – ich glaube als ein Erbe der Adenauer-Ära – eine merkwürdige Indifferenz oder gar Angst, eine furchtsame Attitüde gegenüber der Zukunft vorhanden ist, die, wenn das Revier im besonderen und Deutschland im allgemeinen überhaupt noch eine bedeutende Rolle in der Zukunft spielen will, so schnell wie möglich beseitigt werden müßte.

Der Punkt 1 meiner These ist also: Das Ruhrgebiet hat eine Funktion zu verteidigen. Da es keine überregionalen oder nationalen Verwaltungsfunktionen bekommen kann, muß es seine traditionelle Rolle als Industriegebiet mit allen Mitteln zu erhalten versuchen.

Ein weiterer Punkt, der bisher nur vage und am Rande angesprochen worden ist, scheint mir außerordentlich wichtig zu sein – ich hänge ihn an eine Aussage auf, die Professor Ellwein vor einigen Tagen in Essen gemacht hat –, nämlich die Behauptung, daß in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1980, also in zwölf Jahren, im Durchschnitt nur noch 28 Stunden in der Woche gearbeitet wird.

Das wäre eine Revolution, die die Lebensweise in einem Maße ändern wird, wie wir uns das heute noch nicht vorstellen können. Auf diese Änderung der Lebensweise ist das Ruhrgebiet meiner Ansicht nach besonders schlecht vorbereitet. Beispielsweise München, eine Stadt, die immerhin bereits als „Weltstadt mit Herz" apostrophiert worden ist, bei nur 1 Million Einwohnern im Gegensatz zum Ruhrgebiet mit 5 Millionen Einwohnern, hat wegen ihres Freizeit- oder Spielwertes eine enorme Attraktivität.

Das Ruhrgebiet hat das in keiner Weise. Mir kommt es immer so vor, als ob in der Vergangenheit und bis zum Jahre 1968 der Mensch hier eigentlich in erster Linie als Arbeitsfaktor und nicht als Mensch gesehen worden ist. Indiz dafür ist die Umwelt, die wir den Bewohnern des Reviers zumuten. In dem Moment, da der Mensch durch Rationalisierung und Automation seine Bedeutung als Arbeitsfaktor verliert, wird er aus solchen Gebieten mit geringem Freizeit- oder Spielwert abwandern. Man könnte eine vielleicht utopische Vermutung wagen, indem man sagt, daß das Ruhrgebiet bis zu einem gewissen Grade von Menschen entleert nur noch der Standort für eine weitgehend automatisierte Industrie

sein wird, also gar keine Weltstadt in dem Sinne, wie sie hier als urbaner Lebensraum für Menschen angestrebt wird, sondern als ein Produktionsgebiet, das es in der Vergangenheit auch immer war, nur mit dem Unterschied, daß bei automatisierter Produktion die Bedeutung des Menschen als Arbeitsfaktor sehr schnell zurückgehen wird. Vielleicht also ist in einigen Jahrzehnten das Ruhrgebiet der „Lebensraum für Automaten".

Um die Umwelt für Menschen, nicht für Maschinen zu verbessern, sind meiner Ansicht nach einige wesentliche Voraussetzungen nötig. Das wäre einmal die Verdichtung der Bausubstanz. Sie ist meiner Ansicht nach proportional zur Sozialintensität einer Region oder einer Stadt. Aus verständlichen historischen Gründen, nämlich weil die Lagerstätten der Kohle weit verbreitet waren, ist das Ruhrgebiet sehr viel mehr verstreut als andere Regionen. Man kann sich kaum vorstellen, wie diese Gegebenheiten geändert werden können, dennoch könnte man aber einige Leitlinien abstecken: Ich glaube, daß es heute schon im Ruhrgebiet eine gewisse Verdichtungszone entlang des Hellweges gibt, die auch verkehrsmäßig sehr viel besser erschlossen ist als z. B. Bereiche, die weit im Norden des Reviers liegen. Alle Verdichtungsmaßnahmen sollte man daher eher im Bereich dieser Achse Dortmund/Duisburg anlegen, also in diesem bereits gut erschlossenen Gebiet, und nicht an der Peripherie des Reviers. So würde man tendenziell – man wird es nie ganz erreichen – der Ruhr ein Rückgrat, eine Art Bandzentrum einziehen können. Ich halte ein solches Konzept für richtiger als die Vorstellung eines polyzentrischen Ruhrgebiets, in dem auch Kleinstädte, die sehr weit von der Hauptachse entfernt liegen, in gleicher Weise entwickelt werden. Welche verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen oder Folgerungen das hat, kann ich nicht beurteilen, das liegt außerhalb meiner Kompetenzen.

Die Zusammengehörigkeit einer Stadt, einer Region, eines bebauten Gebietes hängt ja weitgehend davon ab, was ich in vertretbarer Zeit erreichen kann. Es ist also nicht so sehr eine Frage der räumlichen Entfernung als vielmehr der zeitlichen Entfernung. Wenn ich billige und schnelle Massenverkehrsmittel habe, könnte sogar ein so zerstreutes Gebiet, ein solcher Salat wie das Ruhrgebiet, zu einer Stadt zusammenwachsen. Um allerdings die Rentabilität solcher Massenverkehrsmittel zu erhalten, ist wiederum Verdichtung nötig. Im Augenblick kann ich mir nur vorstellen, daß eine Ost-West-Achse im Revier mit weniger frequentierten Nebenarmen zur Erschließung der historisch besiedelten Gebiete im Norden und Süden ein ökonomisch realisierbares Konzept für das Ruhrgebiet der Zukunft sein könnte.

NEUFANG:

Es wurde u. a. die Frage der Werte angesprochen. Ich glaube, Herr Dr. Dienel, das ist eine Frage, zu der Sie uns hier etwas sagen können: Welche Wertvorstellungen sollten für unsere Zielvorstellungen in der Entwicklung des Reviers maßgebend sein?

Dr. DIENEL:

Wertvorstellungen spielen in den Äußerungen, die hier gemacht worden sind, schon eine Rolle.

Zunächst möchte ich aber doch darauf hinweisen, daß Herr Schulze-Fielitz ja eine konkrete Zielvorstellung für das Industriegebiet vorgelegt hat. Wenn man sich darüber einigen könnte, daß das eine mögliche Leitvorstellung für räumliche Entwicklung ist, scheint mir die Frage zu sein, wie man so etwas erreicht. Wenn man diese Frage stellt, würde man vermutlich wieder da landen, wo wir schon am Beginn unseres Gespräches einmal gewesen sind, als die Äußerung fiel, daß das, was in diesem Industriegebiet zu leisten sei, eigentlich nur in einer gemeinsamen Anstrengung mit einem bestimmten Minimum an organisatorischer Einheit geleistet werden kann.

Mir scheint zweitens, daß das, was Herr Schulze-Fielitz eben zum Ausgang seiner Betrachtung machte, nämlich die Funktion des Industriegebietes zu verteidigen, ebenfalls bei dem enden wird, was wir schon in der ersten Gesprächsrunde angeschnitten haben, als wir von dem etwas globalen Begriff Weltstadt sprachen. Das, was Sie mit den Begriffen: Freizeit, Verdichtung, Nicht-an-den-Peripherien-bauen, ein Band entwickeln, nur noch 28 Stunden arbeiten, meinen, ist, wenn ich recht sehe, präzise das, was von den Veranstaltern mit dem Begriff Weltstadt definiert wurde.

Dieser Begriff ist, zugegeben, etwas hochgegriffen, vor allem, wenn man das mit anhört, was hier mehrfach angesprochen wurde: Weltgeltung, Stadt mit Weltgeltung. Mir klingt das immer etwas nach „Flotte". (Heiterkeit)

Ich möchte das reduzieren, möchte aber andererseits danach fragen, wo die möglichen Funktionen über das hinaus sind, was Herr Schulze-Fielitz „Verteidigung des Industriegebietes" nannte. Stimmt es denn überhaupt, daß es das Schicksal dieses Industriegebietes ist, auf Kohle gewachsen zu sein und nie einen Anspruch auf weltstädtische Lebensform mit Erfolg stellen zu können? Muß es nicht vielmehr so sein, wenn wir dieses Industriegebiet zu einer ihm entsprechenden Zukunft führen wollen, daß man dann auch die Dinge wünschen muß, die in dem Begriff „Weltstadt" hier im Thema mit signalisiert sind?

Dr. SCHMITZ:
Ich möchte Ihnen da gern zustimmen, Herr Dr. Dienel, und zwar einfach aus dem Grunde, weil das, was Herr Riegels vorhin als Funktion des Entwicklungsprogramms Ruhr bezeichnete, mir auch zuwenig ist. Wir kommen nicht sehr viel weiter, wenn wir nur die augenblicklichen Strukturprobleme bereinigen wollen. Wenn nur das das erklärte Ziel des Entwicklungsprogramms Ruhr wäre, wäre es ein Sanierungsprogramm. Die Maßnahmen des Entwicklungsprogramms Ruhr weisen aber weit darüber hinaus. Strukturpolitik kann man nicht ohne eine langfristige Zielsetzung betreiben. Das deutete auch Herr Verbandsdirektor Neufang an. Die vielleicht etwas weitgreifende Zielsetzung „Weltstadt" – ich habe sie vorhin bewußt mit dem Begriff Weltgeltung zu variieren versucht – setzt einen neuen Maßstab für die Entwicklung des Ruhrgebiets. Ich glaube, die Vorstellung wäre zu wenig tragfähig, daß das Ruhrgebiet eben als „Kohlenpott" ein Zentrum der Schwerindustrie sei, auch in Zukunft, und daß es sich darauf eben auch zu beschränken habe.

SCHULZE-FIELITZ:
Das habe ich nicht gesagt!

Dr. SCHMITZ:
Das kann ja nicht die alleinige und ausrückende Basis der Zukunft sein: Kohle und Stahl. Ich glaube auch nicht, daß es die Basis der Zukunft des Reviers sein kann, daß wir uns nur als Industrieregion verstehen. Fourastié und andere haben uns gelehrt, daß die Beschäftigtenzahl in Zukunft im industriellen Sektor stark abnimmt und im tertiären Sektor stark zunimmt, d.h., auch im Ruhrgebiet wird die Zukunft z. B. durch die Universitäten in Bochum und durch die Technische Hochschule in Dortmund eingeleitet, also durch hochqualifizierte tertiäre Funktionen, weniger durch veredelte Produktion auf dem Stahl- oder sonstigen Industriesektoren. Wir brauchen also mehreres. Wir brauchen eine in die Zukunft weisende, vielleicht utopische Zielvorstellung, die uns weiterbringt. Wir können sie aber nur realisieren, indem wir mit den gegenwärtigen Strukturproblemen fertigwerden. Die Zukunft liegt nicht in der Bewahrung der Struktur der Vergangenheit, in der Ausprägung dessen, was wir schon hatten, sondern die Zukunft liegt in dem Neuen, darin, daß wir im Ruhrgebiet Aktivitäten entfalten, die es bisher noch nicht hier gab. Wie uns Industriezweige im Ruhrgebiet, wie erwähnt wurde, fehlen, so fehlen uns andere Einrichtungen, vor allem auf dem Gebiet des tertiären Sektors, im Bildungswesen, im Schulwesen, im Forschungswesen usw.

Ich glaube nicht, daß wir uns im Ruhrgebiet mit dem abfinden können, was wir bis heute geworden sind, wenn wir die alte Geltung, die wir schon einmal hatten, behalten und mehren wollen. Dazu brauchen wir anderes, Neues, nicht nur in der wirtschaftlichen Basis dieses Gebietes, sondern auch in den Ausdrucksformen unserer Gesellschaft, wie sie baut, wie sie lebt. Vielleicht brauchen wir viel mehr Neues und viel mehr neue Gestaltung und weniger von dem, was wir schon im Übermaß haben. Wir haben auch wenig Neues und Zukunftweisendes im Städtebau.

SCHULZE-FIELITZ:
Ich gebe Ihnen im Grundsatz recht, aber ich möchte dennoch ein wenig den Skeptiker spielen. Wir leben in einer sogenannten parlamentarischen Demokratie, wo jeder – jedenfalls außerhalb des Notstandes – seinen Wohnsitz wählen kann. Die Leute gehen eben heute dahin, wo sich angenehmer leben läßt. Das ist eine Art Volksabstimmung mit den Füßen. Sie „laufen" nach München, sie bleiben nicht hier. Wenn ich recht sehe, mag das bei der älteren Generation, die das Ruhrgebiet gewohnt ist und zu ihm traditionelle Bindungen hat, nicht so sein. Aber gerade die aktiven, intelligenten jüngeren Leute wandern ab. Diese können Sie mit der neuen Zielsetzung nicht davon abhalten, wenn Sie nicht dafür sorgen, daß das Ruhrgebiet attraktiver wird.

Dr. SCHMITZ:
Zunächst muß man einmal die Zielsetzung, den politischen Willen haben, aus dem Ruhrgebiet mehr zu machen, als es bisher war und dem Ruhrgebiet mit finanzieller Unterstützung helfen, aus den gegenwärtigen Schwierigkeiten herauszukommen. Am eigenen Schopf können wir uns selbst nicht „aus dem Sumpf" ziehen. Dazu brauchen wir im Ruhrgebiet die tatkräftige Unterstützung des Landes und des Bundes. Wenn dieser Ansatz gemacht ist – das Entwicklungsprogramm Ruhr hat ja diesen Anfang gemacht –, müßte man jetzt mehr wollen als nur die Bereinigung der unbefriedigenden und unzuträglichen Verhältnisse im Ruhrgebiet. Dazu ist die Idee von der Weltstadt Ruhr, in der richtigen Weise verstanden, eine Zielsetzung, die dem Ruhrgebiet einen weltstädtischen Maßstab anlegt, besonders dienlich. Es geht mir nicht in erster Linie um die Organisation dieser Weltstadt, die uns als Ziel vorschwebt, sondern darum, daß wir im Ruhrgebiet an alles und jedes weltstädtische Maßstäbe anlegen sollten, besonders auch im Nahverkehr. Im Ruhrgebiet leben fast sechs Millionen Menschen konzentriert zusammen. Uns fehlt die adäquate Verwaltungsstruktur seit 100 Jahren, aber auch

die diesem Ballungsraum adäquate Infrastruktur. Dabei sollten wir endlich einmal nicht den kleinbürgerlich engen städtischen Maßstab anlegen, sondern im vollen Bewußtsein dieses Potentials einen weltstädtischen Maßstab.

CURDES:

Das Problem scheint in den vielen konkurrierenden Zentren zu liegen, deren Zahl sich auch nicht verringern würde, wenn wir z.B. in einem halben Jahr eine „Weltstadt Ruhr" aus der Taufe heben könnten. Hätte das Ruhrgebiet durch die Eingemeindungen in den zwanziger Jahren ein dominierendes Zentrum erhalten, hätten wir vielleicht heute eine „Weltstadt". Gegenwärtig jedoch würde die Zusammenfassung aller Gemeinden zu einer Gesamtgemeinde an der realen Situation der Verteilung von Arbeitsstätten, Bevölkerung und zentralen Einrichtungen zunächst nichts ändern. Ob eine solche Einheit überhaupt diese Entwicklung bewerkstelligen kann, ist durchaus offen. Deshalb interessiert zunächst die Frage: Läßt sich aus dieser polyzentrischen Struktur, zumindest theoretisch, eine „Weltstadt Ruhr" entwickeln? Würde diese polyzentrische Agglomeration aufgrund der ihr innewohnenden Gesetzmäßigkeiten die qualitative Schwelle zur Weltstadt in absehbarer Zeit überhaupt erreichen können? Müßte diese Frage schon theoretisch verneint werden, brauchen hier auch weitere Erörterungen nicht angestellt zu werden. Lassen Sie mich diesen Versuch kurz unternehmen.

Eine Weltstadt ist dadurch gekennzeichnet, daß sich in ihr die am höchsten spezialisierten tertiären Funktionen eines Landes konzentrieren. Erst die räumlich enge Konzentration dieser Funktionen und ihrer Austauschbeziehungen untereinander und mit der Nation, wenn nicht mit der ganzen Welt, erzeugen jene Leistungs-, Fähigkeits-, Angebots- und Erlebnisdichte, die die Weltstadt kennzeichnen. Diese Dichte geht verloren, wenn wir die Funktionen zu stark streuen. Essen ist eben in Wirklichkeit, weil es keine Solitärstadt wie Köln ist, trotz annähernd gleicher Einwohnerzahl aufgrund eines fehlenden Hinterlandes nur in der Lage, ein Angebot bereitzustellen, wie es einer Solitärstadt von vielleicht 350000 bis 400000 Einwohnern entspricht. Die potentiell mögliche Tiefe und Breite des Angebotes kommt durch die Konkurrenz der Nachbarstädte nicht zustande. Aus dem gleichen Grund ist Essen auch nicht d e r attraktive Standort für überregionale und nationale Konzernverwaltungen und Dienstleistungen. Spinnen wir von hier ab das Thema „Weltstadt" weiter, so kommen wir zu dem Schluß, daß eine „Weltstadtentwicklung" die Bevorzugung eines stark entwickelten Kerns

vor anderen erzwingen würde. Dieser Kern brauchte nicht Essen zu sein, müßte aber sicher halbwegs in der geographischen Mitte des Ruhrgebietes liegen. Das soll nicht bedeuten, daß das mehrpolige Ruhrgebiet in eine einpolige Ballung zurückgeführt werden sollte, im Gegenteil! Es würde sich vielmehr ein vorteilhafter Kompromiß der Arbeitsteilung zwischen den Zentren verschiedener Stufen herausschälen.

Daß die Entwicklung, wenn man das Ziel „Weltstadt" wirklich will, in diese Richtung laufen müßte, scheint mir auch deshalb glaubhaft, da mir keine mehrpolige Weltstadt bekannt ist, in der sich die stärksten Pole nur so geringfügig unterscheiden wie im Ruhrgebiet.

An diesem Punkt angelangt, sollten wir die dem Gespräch gestellte Frage „Mit dem Ruhrprogramm zur Weltstadt?" prüfen: Ich will der Frage, wie sie Herr Staatssekretär Keil provozierend in seiner Einleitung formuliert hat, nämlich ob das Ruhrprogramm hinsichtlich der Zielsetzung „Weltstadt" möglicherweise ein Rückschritt sei, nicht ausweichen. Die Zielsetzung „Weltstadt" steht ja nur theoretisch und ungeprüft im Raum, aber interessant ist es doch zu wissen, welche Änderungen vorgenommen werden müßten, wenn man dieses Ziel ernsthaft verfolgen wollte. Unterstellen wir deshalb einmal, Essen sollte die dominierende Zentrale dieser Weltstadt werden, dann müßte zweifellos die Geschoßflächenkapazität der Essener Innenstadt um das drei- bis vierfache erweitert werden. Selbst wenn diese Erweiterung weniger in der Horizontalen und mehr in der Vertikalen stattfinden könnte, müßte mit einer vergleichbaren, wenn nicht sogar stärkeren Zunahme des Verkehrs gerechnet werden. Das heißt, es würden wesentlich mehr Parkplätze und breitere Straßen notwendig. Vielleicht würde man feststellen, daß das bisher geplante innerstädtische Straßennetz völlig verändert werden müßte. Wahrscheinlich würde sich aber an der S- und Stadtbahn wenig ändern müssen. Ähnliches trifft auf das regionale Straßennetz und die anderen im Entwicklungsprogramm Ruhr enthaltenen Investitionen zu.

Bei der Aufstellung des Entwicklungsprogramms Ruhr haben wir natürlich nicht die Weltstadt im Auge gehabt, sondern die bestehende Städteagglomeration als im wesentlichen so weiterbestehend angesehen und versucht, die Städte durch ein Schnellverkehrsnetz und die Forderung nach Verdichtungen um die Knotenpunkte enger zusammenzubinden. Die positiven Auswirkungen dieser Entwicklung sind für das Selbstverständnis der Einheit dieses Raumes kaum zu unterschätzen. Daran würde auch die Zielsetzung „Weltstadt" nichts Wesentliches ändern.

Da das Schlagwort nun in die Diskussion gekommen ist, wäre ich dafür, daß überprüft würde, ob etwas daran sein kann. Es wäre daher wünschenswert, wenn eine Arbeitsgruppe überprüfen würde, ob das Schlagwort „Weltstadt" eine sinnvolle Zielsetzung für diesen Raum werden kann oder ob das nicht der Fall ist. Ergebnisse einer solchen Untersuchung könnten schon in einem Jahr vorliegen, so daß Korrekturen noch rechtzeitig durchgeführt werden könnten oder aber sich die Meinung jener bewahrheitet, die diese Zielsetzung nicht nur für utopisch und unrealistisch, sondern schlichtweg für falsch halten. Beides wäre ein Gewinn. Für eine exakte wissenschaftliche Beantwortung der Fragestellung jedoch kommt diese Idee zu früh und zu spät. Zu früh, weil die wissenschaftliche Diskussion noch nicht an dem Punkte angelangt ist, an dem man exakt sagen könnte, wie Ballungsräume entwickelt und gegliedert werden müssen und zu spät, weil die Unbefangenheit der Parlamente aus den zwanziger Jahren verlorengegangen ist, als man meinte, durch Eingemeindungen Probleme lösen zu können und sich in einigen Städten des Ruhrgebietes die Mehrpoligkeit mit ihren negativen Folgen für eine Stadt als Schicksal aufbürdete. Vielleicht kommt auch daher die Ablehnung der im Gutachten B der Verwaltungsreform-Kommission vorgeschlagenen Erweiterung der Ruhrgroßstädte nach Norden, die zu ungünstigen, weil zu lang- und nicht kreisförmigen Gemeindegebieten führt und die Probleme, die Duisburg bis heute mit seinem nördlichen Teil hat, wahrscheinlich über das ganze Ruhrgebiet ausdehnt. In dieser Form werden die Probleme dieses Raumes wahrscheinlich nicht gelöst werden können. Auf der anderen Seite ist uns allen klar, daß etwas geschehen muß und deshalb halte ich eine Diskussion über eine völlig neue Zielsetzung, wie sie mit dem Schlagwort „Weltstadt" aufgetaucht ist, durchaus für sinnvoll.

RIEGELS:

Wenn ich das gleich anders formulieren darf: Ich bin ganz Ihrer Auffassung. Ich meine, ob das Ruhrgebiet historisch gesehen seinen Raum zu verteidigen hat, ist zwar wichtig, aber doch von sekundärer Bedeutung. Ich glaube, entscheidend ist, daß im Ruhrgebiet zirka fünf Millionen Menschen leben und für diese müssen optimale Lebensvoraussetzungen geschaffen werden. Das Leben dieser Leute hier muß so attraktiv wie möglich gestaltet werden. Dazu sind eine ganze Reihe von Maßnahmen erforderlich, die im Entwicklungsplan Ruhr auch ausdrücklich angesprochen worden sind.

Eine wesentliche Frage ist dabei die des Verkehrs als Bindeglied zwischen den Siedlungskernen. Die geplante Verkehrsführung wird meines Erachtens nicht zu einer „Weltstadt Ruhr" führen, weil die Entfernungen von Westen nach Osten und von Norden nach Süden auch bei günstigsten Voraussetzungen dennoch einfach zu groß sind, um zu einer klareren urbanen Zusammenfassung und Zentralverwaltung einer Weltstadt zu führen.

Ich meine vielmehr: Bei den Entfernungen, die im Ruhrgebiet vorhanden sind, wird man Regionallösungen statt einer Gesamtlösung suchen müssen.

Ich kann mir einfach nicht vorstellen, daß in der „Weltstadt Ruhr" bei besten verkehrlichen Voraussetzungen der Mülheimer Bürger als Erholungsgebiet etwa das Sauerland aussucht oder daß er möglicherweise weit ins Münsterland hineinfährt. Ich glaube, er sucht zunächst sein Erholungsgebiet, das er hier in der näheren Umgebung vor der Tür hat – also regional.

Ich könnte mir auch nicht vorstellen, daß die Bewohner von Unna nun bei besten verkehrlichen Möglichkeiten, allerdings in überfüllten Zügen und bei überlasteten Straßen, das Erholungsgebiet hier im Westen aufsuchen werden. Ich glaube, man sollte die Verkehrsmöglichkeiten auch insoweit nicht überschätzen, denn für den normalen Bürger ist es auch in München gar nicht möglich, an einem Sonnabend in die Alpen zu fahren und an einem Sonntagabend zurückzukommen; dann sind die Straßen ebenso verstopft, wie zur Zeit die Straßen im Ruhrgebiet verstopft sind.

Ich glaube, man kann das Ganze einfach gar nicht zusammen in einen Topf werfen, um von da her eine Generallösung für dieses Gebiet zu finden. Ich glaube vielmehr, daß man regional vorgehen muß. Man wird zu prüfen haben, in welchen Regionalbereichen sich die optimalen Voraussetzungen für die Frage des Wohnens, für die Frage des Angebots der Kommunikation und die Frage des Angebots von Arbeitsplatz und Erholung ergeben. Das setzt aber voraus, daß man solche Größenordnungen untersucht.

CURDES:

Ich habe Zweifel, ob man es so sehen darf! Unsere heutige Situation ist doch die: Gelingt es, aus dem Ruhrgebiet eine attraktive, lebensfähige Einheit zu machen? Gelingt es nicht, dann haben wir vielleicht in 20 oder 30 Jahren nur noch die Hälfte oder nur noch ein Drittel der jetzt ansässigen Bevölkerung hier,

(Zustimmung)

nicht weil wir einen Abwanderungsprozeß haben, sondern auf-

grund der Tatsachen, die Herr Schulze-Fielitz andeutete, daß eben Industrien – wenn sich das Ruhrgebiet anschickt, seine industrielle Vergangenheit mit modernen Industrien auch zu seiner Zukunft zu machen – dann weniger Menschen benötigen und weil neue Industrien nicht in der erforderlichen Anzahl herkommen werden. So viel Wachstumsindustrie gibt es gar nicht, wie sie überall im Bundesgebiet gesucht wird.

Da aber der Bevölkerungsreichtum die eigentliche Stärke des Ruhrgebietes ist, muß das Ziel zur Weiterentwicklung dieses Raumes eine massive Ausweitung des Tertiärbereiches sein. Wenn dieses Ziel bei der Vielzahl miteinander konkurrierender Städte und Zentren nicht erreichbar ist, sollte ein bevorzugter Standort geschaffen werden, der für die „Anlagerung" hochspezialisierter Dienstleistungen Raum und das erforderliche Klima aufweist. Dazu bedarf es vielleicht nicht gleich einer Großstadt Ruhr, obwohl sie, da alle Gemeinden gleichviel gewinnen und verlieren, eigentlich leichter zu realisieren sein sollte als Zwischenlösungen. Möglicherweise reicht der geplante Regionalverband vollständig aus. Sollte es jedoch dazu nicht kommen, könnte überlegt werden, ob nicht die City von Essen als dominierendes Zentrum durch einen Städteverband mit den umliegenden Städten entwickelt werden könnte, wobei die umliegenden Städte, ähnlich wie in Groß-London, einen Teil eigener Verwaltungskompetenzen behalten müßten. Eine solche Großstadt mit etwa 1,7 Millionen Einwohnern hätte eine Finanz- und Verwaltungskraft, durch die ihr Verhältnis zu den anderen großen Städten des Ruhrgebietes nicht mehr das der Konkurrenz, sondern das der Arbeitsteilung sein würde. – Ich glaube, wir sollten diese sich aus dem Thema ergebende Konsequenz nun nicht weiter verfolgen und diese Überlegungen so wie das ganze Gespräch bewerten, nämlich als den Versuch, für das Bestehende neue Entwicklungsperspektiven zu finden oder es dadurch zu bestätigen, daß sich diese als nicht schlüssig erweisen.

RIEGELS:

Darf ich vielleicht eine Anmerkung machen, um nicht falsch verstanden zu werden! Ich verstehe darunter nicht die Beibehaltung des derzeitigen Status! Ich könnte mir eine Lösung vorstellen – ohne darüber jetzt eine Aussage zu machen –, die sich vielleicht in drei oder vier zentralen Standorten ergeben kann. Ich weiß hier auch kein Rezept. Ich glaube aber nicht, daß ein zentraler Standort, der ja doch eine Weltstadt prägt, vorhanden ist oder gefunden werden kann, sondern daß vielmehr mehrere Standorte gebildet werden, die jeweils für einen bestimmten Einzugsbereich

die optimalen Voraussetzungen bieten. – So habe ich meine Ausführungen eben gemacht!

NEUFANG:

Ich glaube, wir haben hier einen gewissen Abschluß erreicht. Die Fragen, die hier aufgeworfen worden sind, die Hinweise, die gegeben worden sind, haben eine Breite, wie sie eigentlich hier nicht mehr übertroffen werden kann.

Um jetzt zu Ihrer ersten Frage zurückzukehren: Kann man eine Weltstadt machen? – Ich glaube, das kann man nicht, naturgemäß nicht; aber darum geht es eigentlich auch nicht, sondern es geht hier darum, ein für jedermann im Revier sichtbares und verfolgbares Leitbild aufzustellen, an dem er mitwirken kann durch seine Organisation, durch seinen Verband, durch seine Interessenvertretung.

Dieses Leitbild kann nicht ein Werk der Verwaltung allein sein, insbesondere nicht der Verwaltung, wie wir sie bisher gehabt haben. Aber ohne ein solches Leitbild, möchte ich sagen, werden wir das Revier nicht in einen solchen Stand bringen, der seine Einwohner dazu veranlaßt, hier zu bleiben und hier ihre volle Leistungskraft einzusetzen.

Wir dürfen nicht vergessen, welche Bedeutung der Vorhaltung von Bildungsmöglichkeit zukommen wird. Die Mehrzahl der Arbeitsplätze wird künftig im Sektor der Bildung liegen, und daran, meine ich, kann auch das Revier nicht vorübergehen. Es kann sich nicht damit begnügen, nur gewerbliche Arbeitsplätze zu schaffen.

Sie warfen die Frage auf, ob das Entwicklungsprogramm Ruhr etwa ein Rückschritt sei gegenüber einer solchen Zielvorstellung. Nun, das kann es unter gar keinen Umständen sein, schon deswegen nicht, weil wir im Entwicklungsprogramm Ruhr erstmals die Selbstbindung einer Landesregierung an ein Bündel von Maßnahmen haben, die getroffen werden sollen, und zwar aus der Gesamtschau über das ganze Revier heraus. Schon deswegen kann es kein Rückschritt sein, schon deswegen ist es ein erster sichtbarer Fortschritt. Aber es gilt, ihn jetzt zu untermauern und fortzuführen.

Ich möchte noch hören, ob unsere Zuhörer hierzu eine Frage stellen wollen. Wenn ja, sind sie dazu freundlichst aufgefordert. Das scheint nicht der Fall zu sein. Ich ziehe daraus den Schluß, daß dies ein Zeichen allgemeiner Befriedigung über den Verlauf des Gespräches ist! – Aber Ihnen, meine Herren, danke ich für das Gespräch. (Beifall)