



KULTURWISSENSCHAFTLICHES  
INSTITUT ESSEN

-----  
INSTITUTE FOR ADVANCED  
STUDY IN THE HUMANITIES

**KWI-Interventionen**

**N° 2 / 2010**

[www.kulturwissenschaften.de](http://www.kulturwissenschaften.de)

## **Das Ruhrgebiet — eine europäische Metropole?**

**von Friedrich Lenger**

für Jürgen Reulecke zum 12.2.2010

### **Zusammenfassung**

Im Jahr der Kulturhauptstadt Europas RUHR.2010 und in einem Jahrzehnt, in dem der Begriff „Ruhrstadt“ immer wieder fällt, geht der Historiker Friedrich Lenger der Frage nach, inwieweit es sich beim Ruhrgebiet um eine Metropole handelt und warum das Ruhrgebiet — trotz seiner Fläche und Einwohnerdichte — keine Weltstadt geworden ist. Er problematisiert die verbreitete Anwendung des Metropolenbegriffs auf die Städteregion des Ruhrgebiets. Der Autor vergleicht die Entwicklung der Region einerseits mit der anderer europäischer Montanregionen in Nordfrankreich, Oberschlesien oder der Donbass-Region und fragt zum anderen nach dem Wandel des Metropolenverständnisses in der Stadtforschung seit den 1960er Jahren. Aus dieser doppelten Perspektive heraus wird deutlich, weshalb es wenig sinnvoll erscheint, den Metropolenbegriff auf die polyzentrische Städteregion des Ruhrgebiets anzuwenden, und warum dies einige Städteforscher von der Mitte der 1960er Jahre bis in die späten 1980er Jahre hinein dennoch taten. Das ist relevant für, wenn auch keine direkte Einmischung in, die das gesamte 20. Jahrhundert durchziehenden Diskussionen der kommunalen und regionalen Politik.

Lengers Ausführungen entstanden aus einem Vortrag, den er im Rahmen der vom Kulturwissenschaftlichen Institut Essen veranstalteten Tagung „Metropole im Wandel. Die europäische Metropole Ruhr zwischen Industrialisierung und postkarbonem Zeitalter“ im Januar 2010 gehalten hat.

## Einleitung

Das unlängst eröffnete Jahr, in dem Essen stellvertretend für das gesamte Ruhrgebiet als europäische Kulturhauptstadt firmiert, provoziert geradezu Fragen wie die nach dem europäischen und dem metropolitanen Charakter dieser Region. Dabei ist die erste dieser beiden Fragen sicherlich schwerer zu beantworten. Erste Hinweise, wie sie etwa die Werbearbeit „ein starkes Stück Deutschland“ oder die von den Rappern der Eröffnungsveranstaltung auf Herne gereimte Absage an die Ferne bieten, deuten kaum auf ein dominant europäisches Selbstverständnis hin. Aber sie tragen auch nicht weit. Sind die Baden-Württemberger europäischer, weil und wenn ihr regionales Marketing die Kooperation mit Katalonien oder der Region Rhones-Alpes als anderen Innovationszentren hochhält? Mehr als ein zögerliches „vielleicht“ wird man vermutlich auch von überzeugten Schwaben hierzu kaum hören — auf dieser Ebene vermuteter Einstellungen bleibt die Frage nach der Europäizität des Ruhrgebiet spekulativ.

Konzentrieren wir uns stattdessen auf die

### Info

#### Das Ruhrgebiet

Das Ruhrgebiet gilt mit seiner Fläche von 4435 Quadratkilometern und über fünf Millionen Einwohnern als der größte Ballungsraum Deutschlands und der fünftgrößte Europas. Die Grenzen orientieren sich bis heute am 1920 gegründeten Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, dem heutigen Regionalverband Ruhr. Dazu gehören die Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Hamm, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen sowie die Kreise Recklinghausen, Unna, Wesel und der Ennepe-Ruhr-Kreis.

zweite Frage, ob das Ruhrgebiet eine europäische Metropole ist, und wenn ja, wie es dazu geworden ist, wenn nein, warum das nicht gelungen ist? Die Metropolproblematik legt es nahe, an die stadthistorische Forschung anzuknüpfen, in der auf europäischer Ebene das Ruhrgebiet regelmäßig zweimal vorkommt: einmal als einer der schwerindustriell geprägten Ballungsräume der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die in den jeweiligen Nationalstaaten die Orte des stärksten Bevölkerungswachstums und der raschesten Siedlungsverdichtung waren, dann von der Mitte der 1960er bis in die 1980er Jahre als eine der großen europäischen Metropolen. Diese europäische Metropolendiskussion ist aber kaum verbunden mit den Auseinandersetzungen vor Ort um eine Ruhrstadt oder andere Formen einer politisch stärker integrierten Stadtregion Ruhr. Das mag selbst schon etwas über die Europäizität des Ruhrgebiets aussagen. — Im ersten von fünf Kapiteln soll hier zunächst für die Zeit bis zum Ersten Weltkrieg an einige Probleme der Urbanisierung in europäischen Montanregionen wie dem Ruhrgebiet erinnert werden. Dann werden für die Zeit von den 1920er bis in die 1960er Jahre Probleme der regionalen Planung, der wirtschaftlichen Entwicklung und der Zuwanderung diskutiert, im dritten Schritt Krise und Strukturwandel in Beziehung zur Metropolendiskussion der 1960er bis 1980er Jahre gesetzt, viertens der seit herige Wandel der Metropolendebatte im Lichte einiger Strukturprobleme des Ruhrgebiets knapp skizziert und schließlich mit Blick auf die Diskussion des frühen 21. Jahrhunderts um Ruhrstadt, Neunte Stadt etc. Position bezogen. Die Voraussetzungen

für einen systematischen Vergleich sind dabei kaum gegeben, auch wenn für Teilgebiete wichtige Vergleichsstudien von René Leboutte, Klaus Tenfelde u.a. vorliegen.

## **1. Die schwerindustrielle Verstädterung**

Kohlelagerstätten spielten schon in England und Wales eine bedeutende Rolle im Industrialisierungsprozess. Mit dem Ausgreifen dieses Prozesses auf einige kontinentaleuropäische Regionen zur Mitte des 19. Jahrhunderts hin, war ihre wirtschaftliche Bedeutung auch in Belgien und Nordfrankreich, im Saarland und Oberschlesien, in der Donbass-Region und eben an der Ruhr unübersehbar. Dass diese rasant wachsenden Standorte des Kohlenbergbaus und der Eisen- und Stahlindustrie auch im zeitgleich verlaufenden Prozess der Verstädterung eine zentrale Rolle spielten, war schon den Zeitgenossen bewusst.

So führte etwa Werner Sombart die Sonderstellung der schwerindustriell geprägten Städte maßgeblich auf den Übergang der Eisenindustrie zum Koksverfahren zurück, der ihre Standorte auf die Kohlenlagerstätten hin orientiert hätte. Um diesen schwerindustriellen Kern hätten sich dann alle möglichen Hilfs- und Komplementärindustrien herumgruppiert, insonderheit die weiterverarbeitende Metallindustrie, oft unter Einschluss des Maschinenbaus. Die direkte städtebildende Kraft der Industrie sah der Nationalökonom auf diesen Typus der Industriestädte beschränkt. In ihnen, so konnte er statistisch belegen, waren jeweils mehr als zwei Drittel der Beschäftigten in

der Industrie tätig. Noch höher, so mutmaßte er in Ermangelung statistischen Materials, läge dieser Anteil in kleineren Industriegemeinden, die er auch als industrielle Teilstädte bezeichnete, weil in ihnen „der Regel nach der in ihr gewonnene Unternehmerprofit nicht zum Verzehr gelangt. (...) Die industrielle Teilstadt ist somit eine reine Arbeiterstadt, in der außer dem Industrieproletariat nur gerade soviel Direktoren und Beamte wohnen, als die Werke zu ihrer technischen Leitung durchaus gebrauchen.“ — Die industrielle Vollstadt dagegen habe stets „die Neigung (...) sich zur Großstadt auszuwachsen.“ Die Großstadt aber war für Sombart „ein mehrgliedriger Typ: sie ist Industrie-, Handels- und Verkehrsstadt, kapitalistisches Dispositionslager, jedoch vor allem auch Konsumtionsstadt“.

Diese bis heute durchaus hilfreiche Typologie ist auch auf Standorte der chemischen Industrie wie Leverkusen oder Ludwigshafen anwendbar, entwickelt aber war sie am Modell der schwerindustriellen Zentren. Nicht zufällig war das obereschlesische Königshütte das von Sombart als Beleg gewählte Beispiel. Über der typologischen Einordnung dürfen aber wichtige Unterschiede nicht übersehen werden, welche die Vergleichbarkeit der von mir ja nicht einmal vollzählig genannten Bergbauregionen einschränkt. Zwar zogen die Region Nordfrankreich/Pas-de-Calais, das Ruhrgebiet und vor allem die Donbass-Region gegen Ende des 19. Jahrhunderts verstärkt Arbeitskräfte aus weiter entfernten Regionen an, aber Oberschlesien gab insgesamt noch Arbeitskräfte ab. Und für die konkrete Ausformung der städtebildenden Kraft der

Schwerindustrie war eben wichtig, ob sich die Bergleute in der Nähe der Zechen dauerhaft niederließen oder wie im Saarland dörflich verankert blieben. Und schließlich spielten auch die zahlenmäßigen Größenordnungen eine Rolle. Französische Standorte kamen vor dem Ersten Weltkrieg nie über 75.000 Einwohner hinaus und waren oft sehr viel kleiner, während selbst einige Industriedörfer der Ruhrregion mehr als 100.000 Einwohner zählten, zu denen schon um 1900 nicht weniger als sechs eigentliche Großstädte hinzutraten. Mit Blick auf die schiere Bevölkerungszusammenballung sind aber das Ruhrgebiet und Oberschlesien mit jeweils 2,2 Millionen Einwohnern am Vorabend des Ersten Weltkriegs durchaus vergleichbar, und das zwischen 1870 und der Russischen Revolution von 170 auf fast 55.000 Einwohner anwachsende Iuzovka kann es hinsichtlich des Wachstumstempos mit jedem Industriedorf der hiesigen Region aufnehmen.

Die Urbanisierung dieser Montanregionen ist häufig als defizient beschrieben worden, so etwa von Lutz Niethammer, Franz-Josef Brüggemeier und anderen für das Ruhrgebiet. Damit ist mehr gemeint als die schon in Sombarts Typologie aufscheinende Schwäche bürgerlicher Schichten. Neben einer defizienten Infrastruktur wird nicht zuletzt das Fehlen städtischer Zentren immer wieder genannt, wie sie auch in dem Buchtitel „Revier der großen Dörfer“ anschaulich zum Ausdruck kommt. Die äußerst rasant verlaufende Besiedlung orientierte sich eben selbst dort, wo es wie in der

**„Das Ruhrgebiet  
war zunächst nicht  
mehr als das  
Revier der  
großen Dörfer“**

Hellwegzone traditionsreiche, wenngleich kleine Stadtkerne gab, nicht primär an diesen alten Stadtzentren, sondern stärker an den Standorten der Zechen und Hüttenwerke. Dabei kam dem auch in anderen europäischen Ballungszentren der Schwerindustrie verbreiteten Werkwohnungsbaue zentrale Bedeutung zu. Die Wohnungen in den von Zechen und anderen Unternehmen errichteten Siedlungen waren begehrt und hoben das Niveau der Wohnungsversorgung der Arbeiterschaft über den Durchschnitt großstädtischer Verhältnisse der Zeit. Diesbezüglich scheint das Adjektiv „defizient“ also problematisch, wenngleich außer Frage steht, dass die Wohnverhältnisse dennoch ungeheuer beengt waren. Und auch mit Blick auf die städtische Infrastruktur ist ihre Kennzeichnung als defizient zu pauschal. „Zwar gehörten die Hauptorte der Hellwegzone“, so hat Jürgen Reulecke geurteilt, „nicht gerade zu den Pionieren der Entwicklung städtischer Leistungsverwaltung in Preußen, doch konnten sie durchweg mit der allgemeinen Entwicklung Schritt halten“.

Darin ist eine stolze Leistung zu sehen, denn trotz ihrer langen Tradition wurden auch Duisburg, Essen und Dortmund von ihrem sich innerhalb weniger Jahrzehnte vollziehenden Aufstieg von klein- und kleinststädtischen Verhältnissen zur Großstadt mit den für schwerindustrielle Ballungsräume in ganz Europa typischen Problemen konfrontiert. Ihre überwiegend proletarische Sozialstruktur führte im Zusammenspiel mit einer aufgrund hoher Kinder-

zahlen und fehlender Frauenarbeitsplätze geringen Erwerbsquote zu unterdurchschnittlichen Steuerleistungen. Umgekehrt ließ die vom Kinderreichtum der meisten Bergarbeiterfamilien geprägte Altersstruktur die Kosten für den Unterhalt der Volksschulen explodieren. Jürgen Reulecke hat das am Beispiel von Herne eindrucksvoll vorgeführt. Bekanntlich spitzte sich diese Grundkonstellation in den Städten der Em-scherzone in besonderer Weise zu, aber auch hier, so hat Heinz Reif für Oberhausen überzeugend argumentiert, wurde bis zum Ersten Weltkrieg erfolgreich das Grundgerüst einer städtischen Infrastruktur geschaffen. Fraglos „defizient“ waren dagegen die wild wuchernden Industriegemeinden, denen lange das Stadtrecht verwehrt wurde und die sich auch in den übrigen schwerindustriellen Ballungsräumen Europas einer eindeutigen Kennzeichnung als ländlich oder städtisch entzogen. Oft wurden sie aber schon vor dem Ersten Weltkrieg in eine der Großstädte der Region eingemeindet und erhielten auf diesem Weg Anschluss an die infrastrukturelle Versorgung. Dass diese nicht für das gesamte Stadtgebiet gleich ausfiel, dass vielmehr Eingemeindungsverträge den Charakter ehemals selbständiger Gemeinden als Industriestandorte oder als Villenvorort fest-schrieben, ändert an diesem Grundbefund nichts. Denn solche Festschreibungen, die nicht zuletzt extreme Umweltbelastungen auf Dauer stellten, gehörten auch andernorts zum allmählich Verbreitung findenden Instrumentarium der Stadtplanung.

## 2. Probleme der Planung und der Integration

Nun stellten hinsichtlich der Raum- und Stadtplanung die Montanregionen besondere Herausforderungen dar, mussten doch für viele Probleme kommunenübergreifende Lösungen gefunden werden. Gemessen am Projekt der Dreistädte-Einheit (s. Info-Kasten), das in Oberschlesien Beuthen, Gleiwitz und Hindenburg — um hier der Einfachheit halber die deutschen Namen zu benutzen — zusammenführen sollte, waren die im Ruhrgebiet gegründeten Zweckverbände vielleicht weniger ambitioniert. Dafür blieb ihnen — allen voran dem 1920 etwa zeitgleich mit dem oberschlesischen Vorhaben gegründeten Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) — ein gänzlichliches Schei-

### Info

#### Die Dreistädteeinheit

Die Dreistädteeinheit Gleiwitz-Hindenburg-Beuthen war ein geplanter Zusammenschluss der Städte Gleiwitz, Hindenburg O.S. und Beuthen O.S. vor dem Hintergrund des Anschlusses des verbliebenen oberschlesischen Industriereviers an Polen. Nach der Volksabstimmung in Oberschlesien 1921 wurde Ostoberschlesien im Jahre 1922 Polen zugeteilt. Damit verlor das Deutsche Reich den größten Teil seines oberschlesischen Industriereviers. Beim Reich verblieben die Städte Gleiwitz und Beuthen sowie der Landkreis Hindenburg, aus dem kurz darauf die gleichnamige Stadt hervorging. Mit dem Plan zur Städteeinheit einhergehend sollten auch in den umliegenden Landkreisen neue Städte entstehen und weitere Städte ausgebaut werden. Als erster Schritt zur Dreistädteeinheit schließen sich 1924 die Theater in Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen zum „Oberschlesischen Theater“ (zwischen 1924 und 1927 „Theater Dreier Städte“) zusammen. Der endgültige Zusammenschluss der Städte wurde aber nie verwirklicht.

tern erspart. Aufschlussreich ist, wie unterschiedlich seine Bewertung ausfällt. Der SVR „war jedoch auf einige Aufgaben beschränkt, in seiner Existenz gefährdet und stellte deshalb wohl auch keine Forderungen auf Kompetenzerweiterungen.“ So vor kurzem noch Karl Ditt, der den SVR an den ähnlich wie in Oberschlesien gescheiterten Projekten einer Ruhr-Großstadt aus der Zwischenkriegszeit misst. Dagegen zeigte sich einer der führenden Stadtplanungshistoriker der Welt, Peter Hall, schon Mitte der 1960er Jahre beeindruckt sowohl von den Kompetenzen des SVR im Bereich der Verkehrsplanung und bei der Erstellung von Bebauungsplänen als auch von seinen Durchsetzungsmöglichkeiten. „The SVR“, so sein euphorisches Gesamturteil, „is unique not merely in Germany, but virtually in the world.“ — Städtekonkurrenz, so könnte der Umkehrschluss lauten, war eben kein Ruhrgebietsspezifikum, sondern verhinderte anderenorts in noch höherem Maße eine integrierte Regionalplanung.

Jenseits dieser und einer ganzen Reihe anderer Probleme und ungeachtet der kriegs- und konjunkturbedingten Schwankungen war die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts insgesamt in allen bislang angesprochenen Montanregionen eine Zeit dynamischen Wachstums, wenngleich etwa im Ruhrgebiet die Zahl der in der Schwerindustrie Beschäftigten schon mit der Ruhrbesetzung von 1923 ihren Höhepunkt überschritten hatte. Dennoch blieb das Ruhrgebiet bis in die zweite Jahrhunderthälfte hinein proletarisch geprägt, und innerhalb der Arbeiterschaft waren die Bergleute und Hüttenarbeiter unverändert dominant. Das gilt, wie

Klaus Tenfelde gezeigt hat, mit Blick auf die Sozialstruktur, es gilt aber auch für die Außenwahrnehmung, wie etwa Georg Kreislers im Revier so ungnädig aufgenommene Satire „Das gibt es nur bei uns in Gelsenkirchen“ aus dem Jahre 1958 deutlich macht. Der seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts zu beobachtende Prozess einer Diversifizierung der Erwerbsstruktur, die ja ganz der Sombartschen Kennzeichnung einer industriellen Vollstadt als auf dem Weg zur Großstadt entsprach, schlug hier noch nicht voll durch. Und das scheint für die nordfranzösisch-belgischen, oberschlesischen und südrussisch-ukrainischen Bergbauregionen in eher noch höherem Maße zu gelten. Anzeichen für eine Diversifizierung gab es aber auch dort. So war die 1899 in Ekaterinoslav eröffnete Bergbauakademie zwar von einem Potemkin erbaut, entfaltete aber eine höchst reale Wirkung.

Es handelte sich also keineswegs um kaum der Veränderung unterworfenen Großstrukturen, die seit den späten 1950er Jahren zunehmend in Frage gestellt wurden. Zumindest die Fördergebiete an der Ruhr und im belgisch-französischen Kohlenrevier gerieten nun angesichts der Konkurrenz anderer Kohleproduzenten und alternativer Energieträger zunehmend in die Krise, während die Donbass-Region und Oberschlesien eigentlich erst mit dem Zusammenbruch der Comecon-Strukturen vor vergleichbare Herausforderungen gestellt wurden. Ablesbar sind diese Unterschiede u.a. an der Entwicklung der Zuwanderung. Denn während etwa das Ruhrgebiet bei der Anwerbung ausländischer Arbeitskräfte schon von der Mitte der 1950er Jahre bis

zur Ölkrise von 1973 deutlich hinter anderen deutschen Stadtregionen zurückblieb, erfuhr Oberschlesien noch in den 1970er Jahren einen migrationsbedingten Wachstumsschub. Da überdies die Zuwanderung ins Ruhrgebiet vor allem aus türkischen Bergbauregionen erfolgte, ist es zumindest sozialhistorisch irreführend, wenn Franz-Josef Degenhardt 1966 die Migrationsgeschichte des Tonio Schiavo dort ansiedelt. Sein „Sklave“ — schiavo — aus dem Mezzogiorno „zog in die Ferne, ins Paradies, und das liegt irgendwo bei Herne“.

Nun war das Migrationsgeschehen vor dem Ersten Weltkrieg prägender gewesen, auch wenn das Ruhrgebiet anders als Oberschlesien keine seit langem multiethnisch geprägte Region war und auch nicht eine solche Herkunftsvielfalt wie die zunehmend russifizierte Donbass-Region aufwies. In Luzovka z.B. wurden vor dem Ersten Weltkrieg nicht weniger als 34 ethnische Gruppen gezählt. — Die allermeisten der 450.000 polnischen Muttersprachler des Ruhrgebiets besaßen zwar die preußische Staatsangehörigkeit, weshalb in einer Stadt wie Duisburg Italiener und Niederländer die stärksten Ausländergruppen stellten, doch spielte das für die Integration keine entscheidende Rolle. Retrospektiv läßt der Blick auf „Schimanski, Kuzorra und andere“ — wie ein neuerer Buchtitel heißt — allzu sehr zur Romantisierung ein und läßt die durch Sprache, zum Teil auch Konfession, Wohnsituation, separate gewerkschaftliche und politische Organisation befestigte Sonderstellung der Ruhrpolen vergessen. In der Zwischenkriegszeit, in der mehr als die Hälfte der Arbeitsplätze im Ruhrberg-

bau wegrationalisiert wurde, zogen zahlreiche Ruhrpolen in das belgisch-nordfranzösische Bergbauggebiet weiter, wo seit dem Krieg auch Menschen aus Nordafrika und Indochina beschäftigt wurden. Gemessen daran war das Ruhrgebiet kein eigentlicher „Schmelztiegel“, um diesen durchaus problematischen Begriff zu benutzen. Und klammert man die kaum umstandslos als Migranten zu bezeichnenden Zwangsarbeiter vor allem des Zweiten Weltkriegs aus, blieb die Bevölkerungszusammensetzung im Ruhrgebiet vergleichsweise homogen. Lediglich die Vertriebenen und Flüchtlinge der Nachkriegszeit und dann die bereits angesprochene türkische Zuwanderung seit den 1960er Jahren konterkarierten diesen Gesamteindruck.

### 3. Der Strukturwandel im Ruhrgebiet

Diese relative Homogenität stand im Zusammenhang mit der seit den späten 1950er Jahren stark nachlassenden wirtschaftlichen Dynamik und Attraktivität der Region. Wie ist es daher zu erklären, dass ausgerechnet in der Bergbaukrise der 1960er Jahre der bereits genannte Peter Hall das Ruhrgebiet — ob als erster habe ich nicht geprüft — zu den Metropolen der Welt, zu den „world cities“ zählt und neben London, Paris, Moskau, New York, Tokio und der holländischen Randstad seinen Lesern vorstellt? — Die kurze Antwort auf diese Frage wäre, dass es sich dabei weitgehend um ein Missverständnis handelt. Was Hall und andere führende Stadtplaner dieser Zeit umtreibt, sind nämlich die Steuerungsprobleme von Städten wie London und Paris, denen es städteplanerisch nicht

gelingt, die Verkehrs- und Umweltprobleme stark expandierender Metropolen in den Griff zu bekommen und etwa die Attraktionskraft Londons auf im Umland neu gegründete new towns abzulenken. Vor diesem Problemhintergrund waren polyzentrische Strukturen interessant, wie Hall sie in der holländischen Randstadt und in der Rhein-Ruhr-Region vorzufinden meinte. Seine bereits angeführte Begeisterung angesichts der Zuständigkeiten des SVR ordnet sich hier ein. Vor allem aber darf man nicht übersehen, dass seine polyzentrische Weltstadt die gesamte Rheinschiene bis nach Bonn sowie das bergische Land mit umschließt, was ihm u.a. erlaubt, mit der Regierungsfunktion ein ihm wichtiges Zentralitätsmerkmal einzubeziehen. Aber auch sonst scheint er selbst zu merken, dass ihn die Begeisterung über die „perfectly natural form“ polyzentrischer Strukturen den Metropolenbegriff stark dehnen lässt, denn es ist ihm sehr wohl bewusst, dass die Vielfalt der Wirtschaftsstruktur hinter metropolitenen Standards zurückbleibt und auch ein Schrumpfen der Bevölkerung wenig metropolentypisch ist.

Doch wie so oft reicht die kurze Antwort — das Metropolenmissverständnis — nicht aus. Denn es ist trotz des kaum zu überschätzenden Einflusses Peter Halls unter den Stadtplanungshistorikern und Stadtforschern ganz unwahrscheinlich, dass sich eine bloße Fehleinschätzung fast zweieinhalb Jahrzehnte fortgeschrieben und sich dabei gleichzeitig der Blick auf das eigentliche Ruhrgebiet verengt hätte. Zwar lässt sich eine Kontinuität des Planungs- und Regulierungsdiskur-

**„Ohne ein entsprechendes Selbstbewusstsein hätte sich das Metropolenmissverständnis kaum festsetzen können“**

ses konstatieren, der vielleicht mit Hans van der Cammens Band „Four Metropolises in Western Europe“, der einmal mehr das Ruhrgebiet und die holländische Randstad neben Paris und London stellt, Ende der 1980er Jahre ausläuft. Aber ohne ein entsprechendes Selbstbewusstsein der Region hätte sich das Metropolenmissverständnis wohl kaum festsetzen können. Exemplarisch brachte es der Direktor des Ruhsiedlungsverbandes Heinz Neufang 1968, nur zwei Jahre nach dem Erscheinen der Hallschen „world cities“ zum Ausdruck, als er eine „Weltstadt Ruhrgebiet“, eine „Verdichtung von weltstädtischem Charakter“ forderte. In der Situation der ausgehenden 1960er Jahre antwortete eine solche Vision sowohl auf die mit dem Zechensterben einsetzende Strukturkrise als auch auf die Herausforderungslage einer auf Landesebene projizierten kommunalen Neugliederung. Dass Neufangs Vision nicht realisiert wurde, darf nicht vergessen lassen, dass es für das in ihr zum Ausdruck kommende Selbstbewusstsein durchaus Gründe gab. Denn zum einen reagierte die Region sehr viel rascher, energischer und damit erfolgreicher auf den mit dem Zechensterben eingeläuteten wirtschaftlichen Strukturwandel als etwa die Bergbauregion Nord/Pas-de-Calais in Frankreich. Und zum andern kam der lange zurückreichende Ausbau der städtischen und der regionalen Infrastruktur auf einem Niveau zu einem vorläufigen Abschluss, das die Konkurrenzfähigkeit des Ruhrgebiets sicherstellte. Man hat das nachholende Urbanisierung genannt, ohne dass durch diese die vor allem in der Emscherzone fehlenden eigentlichen Stadtzentren hät-



ten geschaffen werden können oder die vor allem in den 1970er und frühen 1980er Jahren allerorten gebauten Einkaufszentren die Innenstädte sonderlich bereichert hätten.

Beides — der infrastrukturelle Ausbau und der ökonomische Strukturwandel — ist gut bekannt und kaum voneinander zu trennen. Deshalb können hier wohl einige wenige Eckdaten ausreichen. 1958 gab es im Ruhrgebiet noch 136 Zechen, auf denen fast eine halbe Million Menschen arbeitete, vierzig Jahre später waren es noch dreizehn mit gerade einmal 60.000 Beschäftigten. Der Beschäftigungsrückgang in der Eisen- und Stahlindustrie war insgesamt weniger extrem und setzte deutlich später ein. Dennoch verlor die Region ihr schwerindustrielles Gepräge, und das, ohne Massenarbeitslosigkeit auf einem für das Land Nordrhein-Westfalen oder die Bundesrepublik insgesamt untypischen Niveau zu erleben. Nach den von Stefan Goch zusammengestellten Zahlen lag die Arbeitslosenrate im Kommunalverband Ruhr nach weitgehender Vollbeschäftigung im Jahre 1970 zehn Jahre später nicht einmal einen Prozentpunkt, 1990 und 2000 weniger als jeweils drei Prozentpunkte über der des Gesamtbundeslandes. Damit sollen weder erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Städten des Ruhrgebiets bestritten, noch die Gesamtarbeitslosigkeitsrate von 12,2 Prozent im Jahr 2000 verharmlost werden. Aber im Vergleich zu anderen von der Deindustrialisierung betroffenen Regionen vom nordamerikanischen „rustbelt“ über die britischen „midlands“ bis nach Nordfrankreich fällt die Bilanz doch recht positiv aus. Ein wichtiger Indikator hierfür sind die Beschäftigtenanteile in den Wirtschaftssektoren.

So hatte der Kommunalverband Ruhr 1950 noch einen um mehr als 20 Prozentpunkte über dem Bundesdurchschnitt liegenden Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe, fünfzig Jahre später lag der entsprechende Wert sogar unter dem Bundesdurchschnitt, während der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungsbereich nun über dem Bundesdurchschnitt lag.

Der damit nur grob umrissene Prozess wäre im Einzelnen sicherlich zu qualifizieren, doch würde das nichts daran ändern, dass der wirtschaftliche Strukturwandel — im übrigen mit ganz maßgeblicher und im öffentlichen Bewusstsein nicht sonderlich präserter Unterstützung der Europäischen Union — im Ruhrgebiet vergleichsweise erfolgreich gestaltet wurde. Dazu trug maßgeblich bei, dass seit den 1960er Jahren verstärkt in den Bildungsbereich und insbesondere in den Bau von Universitäten investiert wurde. Die schon in den späten 1960er Jahren eröffnete Ruhr-Universität Bochum blieb nicht allein, so dass das Ruhrgebiet heute gelegentlich als die dichteste Hochschul- und Forschungslandschaft Europas bezeichnet wird. Hinsichtlich der Zahl der Kulturinstitutionen insgesamt konstatieren einheimische Beobachter gern Parität mit New York und hinsichtlich ihrer Leistungen wird man zugestehen müssen, dass die Essener Oper oder das Bochumer Schauspielhaus durchaus weltstädtisches Niveau erreichen oder früher erreicht haben. — Nicht zuletzt der Umwelt kam der Strukturwandel zugute. Der 1961 von Willy Brandt versprochene „blaue Himmel über der Ruhr“ wurde verblüffend schnell sichtbar, ohne dass ich hier die zwischen Franz Josef Brüggemeier und Frank

Uekötter strittigen Ursachenbewertungen aufgreifen könnte. Das Ausmaß des Wandels ist mit Händen zu greifen: Das Gelände von Mont Cenis, einer Zeche in Sodingen, die die preußischen Behörden in den 1920er Jahren wegen ihres Staubausstößes schon einmal schließen wollten, ist heute in einen Energiepark überführt, der das größte dachintegrierte Solarkraftwerk Deutschlands beherbergt. Und Zollverein ist ja nur eine der vielen zum Museum oder Kulturzentrum umgestalteten Zechen des Ruhrgebiets.

#### **4. Was eine Metropole ausmacht**

In vielerlei Hinsicht lässt sich die Geschichte des Ruhrgebiets während der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts also durchaus als Erfolgsgeschichte im Angesicht erheblicher Herausforderungen erzählen. Warum ist es dennoch seit den späten 1980er Jahren zumindest international still geworden um die Metropole Ruhr? Ich denke, nach Antworten auf diese Frage wird man auf zwei Ebenen suchen müssen, nämlich zum einen auf der Ebene von Verschiebungen des Metropolenverständnisses im Kontext der je aktuellen Stadtforschung, zum anderen mittels einer Bestimmung der Grenzen des im Ruhrgebiet Erreichten. Schaut man zunächst auf die Entwicklung der Stadtforschung, was hier natürlich nur äußerst cursorisch geschehen kann, gewinnt man rasch den Eindruck, dass der Planungsdiskurs nicht länger dominant ist. Für das Metropolenverständnis ist vielmehr die maßgeblich mit dem Namen Saskia Sassen verbundene Diskussion um „global cities“ wichtig geworden, die angesichts des rasch fortschreitenden Globalisierungsprozesses den Blick auf die Orte lenkt, von de-

nen aus dieser gesteuert wird. Nicht die Einwohnerzahl sondern der Einfluss auf die globalen Finanzströme macht in dieser Perspektive die Metropole. Dass das Ruhrgebiet (wie auch Berlin) diesbezüglich wenig zu bieten hat, liegt auf der Hand. Nun mag man die Privilegierung eines Merkmals von Zentralörtlichkeit für willkürlich halten und andere wie die Dichte von Universitäten, Opernhäusern oder Industriemuseen dagegen ins Feld führen. Dabei sollte aber ein wichtiger Teilaspekt der Sassen'schen Argumentation nicht übersehen werden. Sie misst nämlich nicht einfach die Stärke des Finanzsektors, sondern interessiert sich für die Frage, warum die hochbezahlten Experten der Finanzdienstleister sich auch im Zeitalter der modernen Informations- und Kommunikationstechnologie an wenigen Orten wie der Londoner City oder Lower Manhattan zusammenballen und wie ihr Lebensstil die Entwicklung dieser Städte bestimmt.

Das verbindet ihre Arbeit mit der vor allem von Richard Florida popularisierten und nicht durchgängig seriösen Rede von der „creative class“ als Wachstumsmotor groß- und insbesondere weltstädtischer Entwicklung. „Technology, talent, tolerance“ definieren für ihn die Trias der Vorbedingungen einer positiven wirtschaftlichen Stadtentwicklung. Ohne das hier vertiefen zu können, macht sein Operieren mit einem „bohemian index“ oder mit einem „gay index“ deutlich, dass das Ruhrgebiet auf seinen Skalen wohl nur einen hinteren Rang einnehmen würde. — Für Saskia Sassen, so könnte man resümieren, hat Deutschland höchstens eine „global city“ zweiter oder gar dritter Ordnung und das ist Frankfurt. Richard Florida dagegen würde

unseren Blick auf Berlin und vielleicht noch Köln lenken, ohne diese Städte mit London, Paris oder New York auf eine Stufe zu stellen. — Nicht mehr die Steuerungsprobleme von Millionenstädten sondern sehr spezifische metropolitane Lebensqualitäten als Voraussetzung ökonomischer Innovations- und Wachstumskerne stehen im Vordergrund aktueller Diskussionen um Metropolen und Weltstädte. Und aus dieser Perspektive ist das Ruhrgebiet über jeden Metropolverdacht erhaben.

Nun lässt sich die Überschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung hipper Werbeagenturen oder privater Fernsehsender füglich kritisieren. Wendet man die gelegentlich fragwürdige Rede von der „creative class“ aber zur Frage nach der Qualität von Arbeitsplätzen, werden einige Probleme des Ruhrgebiets sichtbar. Im Bereich industrieller Arbeitsplätze hat das die Abwanderung von Nokia und zuletzt das Ringen um die Bochumer Opel-Werke überdeutlich gemacht. Die 1960 verständlicherweise als Erfolg gefeierte Ansiedlung des mittlerweile auch im oberschlesischen Bergrevier ansässigen Automobilherstellers stellt sich fünfzig Jahre später eher als strukturelle Belastung dar. Gewichtiger noch scheint, dass das Ruhrgebiet die Absolventen seiner Hochschulen nicht halten kann, das mit dem Bau von Hochschulen geschaffene Innovationspotential also allenfalls teilweise ausschöpft. Das relativiert die insgesamt positive Bilanz beim Aufbau eines Dienstleistungssektors doch erheblich, der eben in der Spitze — bei spezialisierten Beratungsleistungen etwa — schwach besetzt bleibt.

**„Gewichtiger noch scheint, dass das Ruhrgebiet die Absolventen seiner Hochschulen nicht halten kann“**

Aber auch hinsichtlich der Stadt- und Regionalplanung kann heute eine Bilanz nicht mehr so euphorisch ausfallen wie die Peter Halls zum SVR. Dieser hatte in den 1920er Jahren, wie Ursula von Petz formuliert hat, „das Revier weitgehend zu einer funktionalen Regionalstadt umgestaltet“. In ihr war der Nordwanderung des Bergbaus durch die Fortentwicklung des Südens zum Wohn- und Erholungsgebiet Rechnung getragen, doch verhinderten in der Folgezeit u.a. „Nord-Süd

geführte lineare Grünzüge“ das Zusammenwachsen zu einer von Robert Schmidt schon vor dem Ersten Weltkrieg prognostizierten geschlossenen Ruhrstadt. Bestrebungen um eine stärkere Integration der Gesamtregion

wurden nicht zuletzt durch die in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre durchgesetzte Umwandlung des Siedlungsverband Ruhr zum Kommunalverband Ruhr maßgeblich erschwert. Denn der hat bald die von Peter Hall so gelobten Planungskompetenzen weitgehend an die das Ruhrgebiet mit seinen mehr als fünf Millionen Einwohnern verwaltenden Regierungsbezirke verloren. Diese von vielen als fatal angesehene Entwicklung wurde zwar seit 1989 durch das Zehnjahresprogramm der Internationalen Bauausstellung Emscherpark noch einmal ein wenig konterkariert. Daran, dass dem Ruhrgebiet eine einheitliche planerische Klammer fehlt, änderte sie trotz ihrer großen Erfolge nichts. Und ich vermag noch nicht einzuschätzen, ob die 2009 beschlossene Verleihung von Planungskompetenzen an den 2004 geschaffenen Regionalverband Ruhr dies wirklich ändern wird. — Als Modell einer einheitlich geplanten polyzentrischen Metropolregion, wie sie Peter Hall Mitte der 1960er Jahre vor Au-

gen stand, eignet sich das Ruhrgebiet so ohne weiteres jedenfalls nicht mehr.

### **5. Warum das Ruhrgebiet keine Weltstadt geworden ist**

Die angedeuteten Veränderungen der Stadtdiskussion und die angeführten Probleme der Region und ihrer Planung mögen erklären, warum das Ruhrgebiet in den letzten beiden Jahrzehnten in europäischer oder gar globaler Perspektive nur noch selten als Metropole wahrgenommen wurde. Für die Binnensicht gilt fast das Gegenteil. „Ruhrstadt. Die andere Metropole“ lautete vor zehn Jahren der Titel eines Prachtbandes und nur zwei Jahre später wurden im Haus der Geschichte des Ruhrgebiets gleichfalls unter der Überschrift „Ruhrstadt. Visionen für das Ruhrgebiet“ diskutiert. 2004 legte dann ein vom Bundesministerium für Bildung und Forschung großzügig unterstützter Forschungsverbund Thesen zur Zukunft der Städteregion Ruhr vor. Die Liste ließe sich verlängern und Christoph Zöpels Skizze „Metropole Ruhr“ vom letzten Oktober ist sicherlich längst nicht mehr der aktuellste Beitrag zu der Debatte. Das passt gut zu dem klaren empirischen Befund eines ausgeprägten Ruhrgebietsbewusstseins von knapp drei Vierteln der hiesigen Bevölkerung. Begründet das die Hoffnung, dass das Jahr und die umfangreichen Aktivitäten als europäische Kulturhauptstadt dem Projekt einer Ruhrstadt neuen und letztlich zum Erfolg führenden Schwung geben wird, etwa im Sinne Klaus Tenfeldes, der „mit der Chiffre <Ruhrstadt> (...) dem fortgesetzten Strukturwandel auch ein Ziel verleihen (möchte) — hin zu einer moderneren, attraktiven Metropolregion, die in Europa und weltweit wie-

der als die wichtigste deutsche Wirtschaftsregion wahrgenommen werden kann“?

Hier scheint Skepsis angebracht. Denn zum einen ist die nüchterne Bestandsaufnahme von Heinz Schrumpf u.a. aus dem Jahre 2001 ernst zu nehmen, wonach das Ruhrgebiet ökonomisch jede Homogenität verloren habe und insbesondere hinsichtlich seiner Arbeitsmarktstruktur „sich in der Mitte teilt“. — Zehntausende junger Menschen mögen zwar bei einem Grönemeyer-Konzert in der Schalke-Arena begeistert die Zeile aus Grönemeyers Bochum-Hymne mitsingen: „Wer wohnt schon in Düsseldorf?“, immer mehr von ihnen pendeln gleichwohl dorthin. Das indiziert strukturelle Wandlungsprozesse, die der Einheit einer Ruhrstadt entgegenlaufen und es spricht alles dafür, dass diese sich eher noch beschleunigen werden. Wenn die bereits zitierten, meist jungen Grönemeyer-Fans dann noch in der Lage sind, spontan das Steiger-Lied mitzusingen, zeigt das wohl an, dass eine verstärkte Identifizierung mit dem Ruhrgebiet und seiner schwerindustriellen Geschichte mit der Erosion der sozioökonomischen Einheit der Region einhergehen kann.

Es scheint aufschlussreich, dass ein so ausgewiesener Kenner wie Hans-Heinrich Blotevogel, der in seiner Brust die zwei Seelen des Ruhrgebietsliebhabers und des nüchternen wirtschaftsgeographischen Analytikers mit einander versöhnen muss, in seinem Gutachten über die Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr letztlich auf das Rhein-Ruhrgebiets-Konzept Peter Halls zurückkommt. Mit der Bonner Regierungsfunktion ist es zwar vorbei, aber die Vereinnahmung der gesamten Rheinschiene scheint Blotevo-

gel doch unverzichtbar, um überhaupt einen Metropolenstatus behaupten zu können: „Bei einer Zusammenfassung“, so schreibt er einleitend, „gehört die Region der Bevölkerungszahl nach auf dieselbe Ebene wie London und Paris, doch gilt diese Zuordnung nicht hinsichtlich der Kontroll- und Dienstleistungsfunktionen sowie hinsichtlich des Grades der Internationalität.“ Das ist ehrlich, aber auch ein wenig inkonsequent, stellt sich doch die Frage, ob im 21. Jahrhundert eine Metropole oder auch eine Metropolenregion ohne einen Großflughafen mit weltweiter Drehkreuzfunktion überhaupt vorstellbar ist. Anders als z.B. Amsterdam-Schiphol ist aber weder Düsseldorf noch Köln-Bonn ein solcher, um von Dortmund-Holzwickede erst gar nicht zu reden.

Schaut man in eine europaweite Vergleichsstudie von 2003, die 180 städtische Agglomerationsräume anhand von fünfzehn Indikatoren, die von der Zahl der Hauptverwaltungen multinationaler Konzerne über die Zahl touristischer Übernachtungen bis zur Zahl der Studierenden und der Einwohner reichen, vergleicht, überrascht nicht, dass diese zu etwas anderen Ergebnissen kommt. Die erste Liga ist erwartungsgemäß für London und Paris reserviert, Amsterdam spielt in der zweiten, Düsseldorf und Köln aber erst in der vierten und das Ruhrgebiet in der fünften von sieben Ligen. Wenn die Autorinnen konstatieren, dass dabei Amsterdam bezogen auf die Einwohnerzahl am stärksten über-, das Ruhrgebiet am stärksten unterschätzt werde, dann ist das gerade kein Beleg für den oft behaupteten Metropolenstatus der Region.

## Ausblick

Über die Angemessenheit einzelner Indikatoren und Klassifizierungen kann man endlos streiten. Ein subkutanes Bewusstsein vom wenig metropolitanen Charakter des Ruhrgebiets findet man aber auch bei den Verfechtern des Metropolenstatus. So erklärt etwa Wolfgang Roters, „wer das Ruhrgebiet mit den <wirklichen> Metropolen wie Paris oder London“ vergleiche, bewege sich „am Rande der Lächerlichkeit“, nur um wenig später einen Mangel an einer nicht allzu genau definierten „Metropolenkultur“ als alleiniges Manko zu definieren, das zu beheben sei, um der Region den lange verdienten Metropolenstatus doch zukommen zu lassen. Wie immer man aber eine moderne nicht-institutionenbezogene Metropolenkultur verstehen mag, ihre Attraktionskraft müsste doch stets das — „if you make it there you make it everywhere“ — mit umschließen, ein Anspruch, den das Revier kaum einlösen kann. Von daher überrascht es auch nicht, dass Versuche, das Ruhrgebiet als die etwas andere Metropole zu begreifen, recht unbestimmt bleiben. Benjamin Davy z.B. will sie als „Gegenbild zum herkömmlichen Bild der europäischen Kernstadt, vielleicht zum Bild der Stadt überhaupt“ begründen und setzt deshalb nicht auf die Kooperationsfähigkeit und Kompromissbereitschaft der bestehenden kreisfreien Städte, sondern auf die „Träume und Sehnsüchte der Pionierinnen und Pioniere der Städteregion Ruhr“. Das klingt sympathisch, passt aber kaum zu dem wenig verträumten und eher handfesten Charakter der Ruhrgebietskultur.

In Davys Überlegungen steckt aber auch die

Weigerung, sich ständig an unerreichbaren Maßstäben messen zu lassen. Daran könnte das Ruhrgebiet anknüpfen und an die Stelle des Metropolentraums, der regelmäßig entweder unerfüllt bleibt oder zu skurrilen Umdefinitionen Zuflucht nehmen muss, eine nüchterne Bestandsaufnahme von Eigenarten, Stärken und Schwächen setzen. Das Jahr als europäische Kulturhauptstadt lädt dazu ein, dies im Vergleich und Austausch mit anderen europäischen Metropolen zu tun. Dabei schiene mir der Blick auf eine der anderen beiden Kulturhauptstädte dieses Jahres naheliegender als der nach London, Paris oder Amsterdam. Denn bei aller Unterschiedlichkeit kennt auch die größte europäische Stadt, Istanbul, Spannungen zwischen verschiedenen Siedlungspolen, infrastrukturelle Disparitäten und scheinbar planlos gewachsene Ränder. Daneben läge es nahe, den Blick zurück ein wenig von der gelegentlich zur Ruhrfolklore erstarrenden musealen Pflege der Industriekultur zu lösen und zu

überlegen, wie die so lange und in so vielfältiger Weise vom Bergbau geprägte Region auch im Übergang in ein postkarbones Zeitalter eine Pionierrolle spielen könnte.

---

*Prof. Dr. Friedrich Lenger war von 1995 bis 1999 Professor für Neuere und Neueste Geschichte an der Universität Erlangen und ist seit 1999 Professor für Mittlere und Neuere Geschichte (mit bes. Berücksichtigung des 19. und 20. Jahrhunderts) an der Universität Gießen. 2009/10 forscht er als Fellow am Kulturwissenschaftlichen Kolleg Konstanz. Seine Forschungsschwerpunkte sind die Geschichte der Sozialwissenschaften (vgl. zuletzt: Sozialwissenschaften um 1900. Studien zu Werner Sombart und einigen seiner Zeitgenossen, Frankfurt a.M. 2009) und die Geschichte der Stadt in Europa und Nordamerika (vgl. zuletzt: Stadt-Geschichten. Deutschland, Europa und die USA seit 1800, Frankfurt a.M. 2009). Er arbeitet an einem Buch über Europas Städte in der Moderne.*

## Literatur:

- Blotevogel, Hans H.: Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr. Theoretische, empirische und politische Perspektiven eines neuen raumordnungspolitischen Konzepts, Dortmund 1998.
- Brüggemeier, Franz-Josef/Niethammer, Lutz: Schlafgänger, Schnapskasinos und schwerindustrielle Kolonie. Aspekte der Arbeiterwohnungsfrage im Ruhrgebiet vor dem Ersten Weltkrieg, wieder in: Dieter Lange-wiesche/Klaus Schönhoven (Hg.), Arbeiter in Deutschland. Studien zur Lebensweise der Arbeiterschaft im Zeitalter der Industrialisierung, Paderborn 1981.
- Brüggemeier, Franz-Josef/Rommelspacher, Thomas: Blauer Himmel über der Ruhr. Geschichte der Umwelt im Ruhrgebiet 1840-1990, Essen 1992.
- Dahlmann, Dittmar/Kotowski, Albert S./Karpus, Zbigniew (Hg.): Schimanski, Kuzzora und andere. Polnische Einwanderer im Ruhrgebiet zwischen der Reichsgründung und dem Zweiten Weltkrieg, Essen 2005.
- Davy, Benjamin: Die neunte Stadt. Wilde Grenzen und Städtereion Ruhr 2030, Dortmund 2004.
- Ditt, Karl: Die Entwicklung des Raumbewusstseins in Rheinland und Westfalen, im Ruhrgebiet und in Nordrhein-Westfalen während des 19. und 20. Jahrhunderts: Charakteristika und Konkurrenzen, in: ders./Klaus Tenfelde (Hg.), Das Ruhrgebiet in Rheinland und Westfalen. Koexistenz und Konkurrenz des Raumbewusstseins im 19. und 20. Jahrhundert, Paderborn 2007.
- Eckart, Karl u.a.: Social, economic and cultural aspects in the dynamic changing process of old industrial regions. Ruhr District (Germany), Upper Silesia (Poland), Ostrava Region (Czech Republic), Münster 2003.
- Florida, Richard: Cities and the Creative Class, New York, NY 2005.
- Friedgut, Theodore H.: Iuzovka and Revolution, Bd. 1: Life and Work in Russia`s Donbass, 1869-1924, Princeton, NJ 1989.
- Goch, Stefan: Eine Region im Kampf mit dem Strukturwandel. Bewältigung von Strukturwandel und Strukturpolitik im Ruhrgebiet, Essen 2002.
- Hall, Peter: The World Cities, London 1966 (2. Aufl. New York, NY 1977).
- Petz, Ursula von: Siedlungswachstum, Schrumpfung und Regionalplanung im Kontext der Nordwanderung des Ruhrbergbaus, in: Schildt, Axel/Schubert, Dirk (Hg.), Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, Dortmund 2008
- Reif, Heinz: Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929, 2 Bde., Köln 1993.
- Reulecke, Jürgen: Das Ruhrgebiet als städtischer Lebensraum, in: Köllmann, Wolfgang u.a. (Hg.), Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter: Geschichte und Entwicklung, Bd. 2, Düsseldorf 1990.
- Reulecke, Jürgen: Vom Kohlenpott zu Deutschlands „starkem Stück“. Beiträge zur Sozialgeschichte des Ruhrgebiets, Bonn 1990.
- Rosenblat, Céline/Cicille, Patricia: Les Villes Européennes. Analyse Comparative, Paris 2003.
- Roters, Wolfgang: Das Ruhrgebiet – Annäherung an eine künftige Metropole, in: Matejovski, Dirk (Hg.), Metropolen. Laboratorien der Moderne, Frankfurt a.M. 2000.
- Ruhrstadt. Visionen für das Ruhrgebiet. Vier Diskussionsrunden im Haus der Geschichte des Ruhrgebiets, Bochum 2002.
- Sassen, Saskia: The Global City. New York, London, Tokyo, 2. Aufl., Princeton, NJ 2001.
- Schrumpf, Heinz/Budde, Rüdiger/Urfei, Guido: Gibt es noch ein Ruhrgebiet?, Essen 2001.
- Sombart, Werner: Der moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart, Bd. 3: Das Wirtschaftsleben im Zeitalter des Hochkapitalismus, München 1927.
- Tenfelde, Klaus: Soziale Schichtung, Klassenbildung und Konfliktlagen im Ruhrgebiet, in: Köllmann, Wolfgang u.a. (Hg.), Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter. Geschichte und Entwicklung, Bd. 2, Düsseldorf 1990.
- Tenfelde, Klaus: Stadt- und Sozialgeschichte im Vergleich: Oberschlesien und das Ruhrgebiet im 20. Jahrhundert, in: Ruhrgebiet – Oberschlesien. Stadt, Region, Strukturwandel, Essen 2006.
- Uekötter, Frank: Von der Rauchplage zur ökologischen Revolution. Eine Geschichte der Luftverschmutzung in Deutschland und den USA 1880-1970, Essen 2003.
- Vonde, Detlev: Revier der großen Dörfer. Industrialisierung und Stadtentwicklung im Ruhrgebiet, Essen 1989.
- Willamowski, Gerd u.a. (Hg.), Ruhrstadt. Die andere Metropole, Essen 2000.
- Zöpel, Christoph: Metropole Ruhr, Neue Gesellschaft/Frankfurter Hefte 10/2009.

**Bisher erschienen:**

2009:

- N° 1: Was kommt nach dem europäischen Wohlfahrtsstaat? (auch in engl. Sprache)
- N° 2: Made in Germany — Internationalisierung der Geisteswissenschaften
- N° 3: Wider der Verzweckung von Kindern
- N° 4: Von der Kohlenstoffinsolvenz zur Klimadividende (auch in engl. Sprache)

2010:

- N° 1: Entwicklungsfaktor Kultur. Über die Bedingungen kultureller Produktivität
- N° 2: Das Ruhrgebiet — eine europäische Metropole?

**Nächste Ausgabe:**

- N° 3: Die Gesellschaft erscheint im Anthropozän. Für eine Soziosphäre im Erdsystem

**Über die KWI-Interventionen:**

Mit den vierteljährlich erscheinenden KWI-Interventionen beteiligt sich das Kulturwissenschaftliche Institut Essen aus wissenschaftlicher Sicht an der Debatte über aktuelle Fragen, unter anderem über kulturelle Aspekte des Klimawandels, kulturelle Vielfalt der Weltgesellschaft, kollektive Erinnerung oder soziale Verantwortung. Das KWI verfolgt damit einen diskursiven Ansatz bei der Suche nach Antworten und Lösungen für gesellschaftlich relevante Fragen. Die in einer KWI-Intervention vertretenen Positionen geben die Meinung der AutorInnen wieder.

**Über das Kulturwissenschaftliche Institut Essen (KWI):**

Das Kulturwissenschaftliche Institut Essen ist das Forschungskolleg der Universitätsallianz Metropole Ruhr (UAMR), zu der sich die Universitäten Bochum, Dortmund und Duisburg-Essen zusammengeschlossen haben. Seine Aufgabe ist die Förderung hervorragender interdisziplinärer Forschung in den Geistes-, Sozial- und Kulturwissenschaften mit regionalen, nationalen und internationalen Partnern. Durch seine Veranstaltungen sucht das KWI den Dialog mit einer breiteren Öffentlichkeit, es unterhält enge Partnerschaften mit Kultureinrichtungen und Medien.

**Impressum**

© Kulturwissenschaftliches Institut Essen (KWI), Goethestraße 31, 45128 Essen  
Telefon +49 201 7204-0, Fax +49 201 7204-111, [kwi@kwi-nrw.de](mailto:kwi@kwi-nrw.de)  
Verantwortlich i.S.d.P.: Claus Leggewie, Direktor des KWI  
Redaktion: Isabelle De Bortoli, Freie Redakteurin, Magdalena Schaeffer, KWI  
ISSN 1868-8667  
Weitere Informationen unter: [www.kulturwissenschaften.de](http://www.kulturwissenschaften.de)  
März 2010