

## **Das Verbindende im Ruhrgebiet**

### **Zeitsprünge in der regionalen Selbstverwaltung**

#### **Ein Essay zur Geschichte des Verbandes**

Von Frank Levermann

Sie rätseln, die Parlamentarier aus der Regierungsmetropole Berlin. Würde man nun eine halbe oder eine ganze Stunde brauchen, um von Essen nach Gelsenkirchen zu kommen? Als man nach etlichen Stunden Fahrt noch immer nicht am Ziel ist, erklärt der ortskundige Gastgeber Robert Schmidt aus Essen: „Kehren wir um, nehmen wir den Weg nach Gelsenkirchen über Bochum. Das ist viel weiter, geht aber schneller.“ Das Ergebnis überzeugt. Die Abgeordneten werden später der Regierung in Berlin kundtun: Es führt kein Weg daran vorbei, in dieser schnell und disharmonisch gewachsenen Industrielandschaft muss ein Verband die Verhältnisse über Stadtgrenzen hinweg ordnen. So jedenfalls berichtet es eine Anekdote aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg. Robert Schmidts Plan geht in Erfüllung: Am 5. Mai 1920 beschließt die Verfassungsgebende Preußische Landesversammlung in Berlin das „Gesetz betreffend Verbandsordnung für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk“. Und am 1. Oktober 1920 tritt Robert Schmidt seinen Dienst als erster Verbandsdirektor des SVR, wie der Verband mit dem sperrigen Namen schon bald abgekürzt wird, an.

Es ist die Geburtsstunde einer Organisation, der man im Ruhrgebiet viel verdankt. Trotz wirtschaftlicher Ausbeutung von Menschen und Landschaft, trotz der damit einhergehenden sozialen und industriellen Zäsuren entwickelt sich das Ruhrgebiet mit diesem Verband zu einer der lebenswertesten Städteagglomerationen Deutschlands. „Ein Geniestreich der Geschichte“, sagt später ein anderer Schmidt dazu, der seinerzeitige Kanzler der Bundesrepublik Deutschland, Helmut Schmidt. Er meint damit vor allem die Raum ordnenden Konzepte, mit denen der SVR und sein Rechtsnachfolger, der Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR), Grünflächen zur Regeneration von Mensch und Natur freihält oder schafft und ökologisch entwickelt. Und – für den späteren Bau von Verkehrswegen – den Erhalt der Trassen gegen oft massive Inanspruchnahme der Ressourcen durch Industrie und Kommunen verteidigt.

Am 1. Oktober 2004 wird aus dem KVR der Regionalverband Ruhr (RVR) – wiederum als Rechtsnachfolger. Anlass, in dieser Kurzgeschichte die regionale Selbstverwaltung des Ruhrgebiets etwas genauer anzusehen. Das soll nicht streng chronologisch geschehen, sondern in Zeitsprüngen, um so Bezüge zur Gegenwart besser sichtbar zu machen.

## **Die Zeit ist reif für regionale Lösungen**

Wie die Industrialisierung das heutige Ruhrgebiet im 19. und 20. Jahrhundert überrennt, lässt sich an Einwohnerzahlen erahnen: 1817 zählt Dortmund 4.300 Einwohner, Essen 4.500 und Duisburg 5.400 – alle drei heute Halbmillionenstädte. Im Gründungsjahr des SVR, 1920, leben im Verbandsgebiet bereits 3,8 Millionen Menschen, und 1995 im Gebiet des KVR sind es 5,5 Millionen.

Zwischen Rhein, Ruhr und Lippe wachsen im 19. Jahrhundert mit dem Größerwerden von Städten und Industrie die Probleme. Zur Erkenntnis, dass nur gemeinsame Lösungen weiterhelfen, ist es nicht mehr weit. So entstehen die ersten Kooperationen im Ruhrgebiet. Als Energielieferant gründen sich 1898 die Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke (RWE). Den steigenden Wasserbedarf deckt ab 1899 der Ruhrtalsperrenverein. Und die Abwasserprobleme werden von 1904 an mit der Emschergenossenschaft angepackt. Diese Gründungen und der 1911 entstehende Zweckverband Groß-Berlin (aus dem 1920 die Großstadt Berlin hervorgeht) sind indirekt Impulse, die eine regionale Gesamtentwicklung des Ruhrgebietes beflügelt. Die Visionen von einem geeinten Ruhrgebiet wurzeln in Ideen und Initiativen von wenigen:

- Karl Ernst Osthaus, Bankierssohn und Kunstmäzen aus Hagen, dem heute in der Volmestadt ein berühmtes Museum gewidmet ist,
- Dr. Robert Schmidt, Beigeordneter der Stadt Essen, Protagonist des SVR und von 1920 bis 1932 erster Verbandsdirektor, und
- Dr. Hans Luther, Oberbürgermeister der Stadt Essen und späterer Reichskanzler.

In wechsellvoller Geschichte entwickelt sich der Verband zum viel beachteten Vordenker, Planer und Projektentwickler. Gleichwohl – oder gerade deswegen – ist er seit seiner Gründung umstritten, nicht selten sogar heftig bekämpft. Bis in die heutige Zeit sehen manche in ihm das *Enfant terrible*, das schon mal der Landesregierung und ab und an auch den eigenen Kommunen gegen den Strich bürstet. Andere sehen in ihm eine latente Konkurrenz zu kommunalen oder landespolitischen Zuständigkeiten. Dies und seine Rolle neben Bezirksregierungen und Landschaftsverbänden – quasi eine Sonderlösung für das Ruhrgebiet – bringt den Verband im Laufe seiner Geschichte immer wieder an den Rand der Auflösung.

Zuletzt will ihn die Landesregierung Ende der 1990er Jahre auflösen und an seine Stelle einen neuen Verband namens „Agentur Ruhr“ setzen. Dass daraus schließlich nichts wird, liegt nicht zuletzt am Widerspruch der Mitgliedskommunen des KVR, die sich am Ende der Debatte kurz vor Verabschiedung des betreffenden Landesgesetzes (mit einer Ausnahme)

---

## **Der Kommunalverband geht, der Regionalverband kommt Zeitsprünge in der Geschichte des Verbandes**

Hintergrundinformation für Redaktionen

14. September 2004 · Seite 3

---

einem Beitritt zum Verband Agentur Ruhr verweigern. Die Landesregierung unter dem seinerzeitigen Ministerpräsidenten Wolfgang Clement gründet daraufhin die Landesgesellschaft Projekt Ruhr GmbH, die unter anderem die Fördermittel des EU-Ziel-2-Programms projektbezogen im Ruhrgebiet bündeln und konzeptionell auf den Strukturwandel in der Region fokussieren soll.

### **Bleibendes aus der Zeit von SVR und KVR**

Was hinterlässt nun dieser Verband, das auch die Menschen im Ruhrgebiet des 21. Jahrhunderts berührt?

Auffällig, wenn auch nicht von hoher Aussagekraft über die tatsächliche Bedeutung des Verbandes, ist zunächst eine heute in der gesamten Republik verbreitete Erscheinung: die zahllosen Straßen- und Ortshinweisschilder – gelb mit schwarzer Schrift. 1925 führt sie der SVR im Ruhrgebiet ein, ein Jahr später folgt die Einführung in ganz Preußen. Und heute weisen sie in nahezu unveränderter Form bundesweit den Weg. Dass die Urheberschaft beim Verband liegt, ist selbst im Ruhrgebiet inzwischen so gut wie unbekannt.

Ein anderes, ebenfalls fast vergessenes Phänomen sind die so genannten Verbandsstraßen. Man vermag es sich kaum mehr vorzustellen: Anfang des 20. Jahrhunderts gab es im groß und stark gewordenen Ruhrgebiet das Gegenteil von Arbeitslosigkeit. Keiner Stadt ist zu dieser Zeit daran gelegen, arbeitsfähige Menschen unkompliziert und schnell die Stadtgrenze queren und in der Nachbarstadt arbeiten zu lassen. Folglich baut man Straßen, wenn sie denn schon an die Peripherie der Stadt führen müssen, so, dass sie nicht direkt an Straßen der Nachbarstadt anschließen.

Relikte davon lassen sich noch heute erkennen. Man nehme etwa die Florastraße in Gelsenkirchen, folge ihr geradewegs in Richtung Herne und suche an der Stadtgrenze den Anschluss. Besser, man fahre gleich über den Ruhrschnellweg zunächst nach Bochum und von dort aus innerörtlich nach Herne: „Viel weiter, geht aber schneller“. Da wären wir im Jahr 2004 wieder bei unserer kleinen Anekdote aus den Anfängen des Verbandes anno 1920 angelangt.

Solcher Fehlentwicklung macht der SVR mit seinen Verbandsstraßen ein Ende. Einige heißen heute noch so. Die meisten tragen andere Straßennamen, werden bei der älteren Generation aber immer noch Verbandsstraßen genannt. Sie haben eine einzige Funktion: nämlich den Verkehr zwischen zwei Städten flüssig zu machen.

Wie weit der SVR schon in den zwanziger Jahren in die Zukunft denkt und plant, lässt sich an den großen Verkehrsachsen des Ruhrgebiets beschreiben. Der Ruhrschnellweg (Bundesstraße 1 / A40) wird vom

---

## Der Kommunalverband geht, der Regionalverband kommt Zeitsprünge in der Geschichte des Verbandes

Hintergrundinformation für Redaktionen

14. September 2004 · Seite 4

---

Verband auf dem historischen Hellweg Karls des Großen geplant und in den fünfziger/sechziger Jahren in erster Ausbauphase dreispurig gebaut. Die Trasse der A42 („Emscherschnellweg“) geht auf Verkehrsprognosen und Pläne des SVR aus den zwanziger Jahren zurück. Gebaut wird diese Autobahn erst rund fünfzig Jahre später. Dem SVR ist es zuzuschreiben, dass diese Trasse in der Zwischenzeit weitgehend vor Überbauung bewahrt wird. Selbst die Eisenbahnstrecke von Gelsenkirchen-Buer nach Haltern, gebaut 1957, geht auf Pläne des SVR der zwanziger Jahre zurück. Solche weit vorausschauende Entwicklungen ermöglicht der SVR mit seinem Recht der Planfestsetzung in so genannten Fluchtlinien, innerhalb derer nicht mehr gebaut werden darf.

Apropos Verkehr auf der Schiene: NRW-Ministerpräsident Peer Steinbrück fordert im Jahr 2003 den Bau einer Express-S-Bahn von Dortmund nach Köln (als Ersatz für den bereits im Planungsstadium „verunglückten“ Metrorapid). Diese Linie hat ihre Vorgeschichte: Der Verband schließt sich 1923 mit einigen Kommunen zusammen und gründet die „Studiengesellschaft für die rheinisch-westfälische Schnellbahn“. Sie soll von Dortmund quer durch das Ruhrgebiet nach Köln führen. Man denkt damals bereits an einen separaten Gleiskörper und an Züge mit elektrischem Antrieb – dies zu einer Zeit, als die Dampflokomotive noch allgegenwärtig ist. Widerstände, namentlich der damaligen Reichsbahn, verhindern das ehrgeizige Projekt. Wenige Jahre später jedoch verkündet selbige Reichsbahn, einen eigenen „Ruhrschnellverkehr“ einzurichten.

Auf der Suche nach Spuren des Verbandes fallen vor allem die regional geschaffenen bzw. unterhaltenen Seen, Parks und Freizeitzentren des Ruhrgebiets ins Auge: vom Maximilianpark im Osten bis zum Freizeitzentrum Xanten im Westen, von den Silberseen im Norden bis zur Glörtalsperre im Süden, wo das Ruhrgebiet ins Märkische Sauerland wechselt.

Auch die Entstehung der Revierparks mit ihren großen Gesundheits- und Wellness-Oasen ist Beleg für vorausschauendes Handeln. Man schreibt die frühen 1960er Jahre, als die Kommunen in der Ansiedlung von Unternehmen Wege aus der schärfer werdenden Strukturkrise suchen. Es geht vor allem darum, Arbeitsplätze als Ersatz für die Rückgänge in Kohle und Stahl zu schaffen. Doch Unternehmer aus anderen Gegenden Deutschlands meiden vielfach Engagements im Ruhrgebiet. Zu schlecht ist das Image namentlich in puncto Umweltbelastung und Lebensqualität – Hindernisse beim Umbau der wirtschaftlichen Grundlage im Ruhrgebiet. Dem Negativimage rückt der Verband bald mit nationalweiten Kampagnen zuleibe, der mangelnden Lebensqualität mit dem Bau großer Freizeitanlagen.

---

## **Der Kommunalverband geht, der Regionalverband kommt Zeitsprünge in der Geschichte des Verbandes**

Hintergrundinformation für Redaktionen

14. September 2004 · Seite 5

---

Zwar hat der Verband seit den zwanziger Jahren große Grün- und Waldflächen für die Naherholung erhalten und weiter gestaltet. Doch – abgesehen vom Dortmunder Westfalenpark, von der Essener Gruga und von einigen sehenswerten Parks wie den Bochumer Stadtpark – gab es bis an die Schwelle der siebziger Jahre größere Freizeitanlagen im Ruhrgebiet nicht. Eine Urbanitätslücke, die bis dahin in anderen Städtelandschaften Deutschlands längst geschlossen worden war.

Ende der sechziger und verstärkt in den 1970er Jahren beginnt der Verband mit Planung und Bau von Freizeitanlagen, die heute von Millionen von Menschen genutzt und geschätzt werden. Die fünf Revierparks Wischlingen (Dortmund), Gysenberg (Herne), Nienhausen (Gelsenkirchen/Essen), Vonderort (Bottrop/Oberhausen) und Mattlerbusch (Duisburg) sowie das Freizeitzentrum Kemnade (Bochum/Witten) und das Freizeitzentrum Xanten (Kreis Wesel) zählen zu den modernsten und erfolgreichsten Anlagen der Bundesrepublik.

Aus anderen Ballungsräumen Europas wird das Beispiel Ruhrgebiet studiert, um ähnliche Strukturen in ihren Regionen zu bilden. Selbst der Umgang mit den Abraumhalden des Bergbaus, die auch anderswo Menschen und Stadtbild belasten, wird international als Muster genommen und nachgeahmt.

### **Die „Entmachtung“ des Verbandes**

So entwickelt sich der SVR zum Regionalplaner und Projektentwickler, zum Spezialisten für Lösungen von Ballungsraumproblemen. Anfang der sechziger Jahre legt der SVR den „Entwurf eines Entwicklungsprogramms für das Ruhrgebiet“ vor, der schließlich 1962 im Landesplanungsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen mündet. Der SVR wird als Landesplanungsbehörde für das Ruhrgebiet bestätigt. 1966 tritt der erste GEP des SVR in Kraft; es ist der erste in Europa. Alle Lebens- und Wirtschaftsbereiche werden damit in eine räumlich vorausschauende Entwicklung gebracht: Gewerbliche Wirtschaft und Verkehr, Wasserwirtschaft und Abfallbeseitigung, Siedlungs- und Erholungsflächen. Die Methodik des SVR wird bald international als Konzept für Planung und Entwicklung in Ballungsräumen übernommen. Noch heute sind die seinerzeit vom SVR entwickelten Muster Wissenschaftlern und Studenten der Raumplanung ein Begriff.

Das Dramatische für die weitere Entwicklung des Ruhrgebietes – Kenner der Region sehen das jedenfalls so – ist, dass dem Verband 1975 auf dem Höhepunkt seiner konzeptionellen Leistungen die Kompetenzen für Planung aus der Hand genommen werden. Der GEP Regionale Infrastruktur, den der Verband bis 1974 erarbeitet, kann nicht mehr in Kraft treten, weil das Land Nordrhein-Westfalen 1975 die regionale

---

## Der Kommunalverband geht, der Regionalverband kommt Zeitsprünge in der Geschichte des Verbandes

Hintergrundinformation für Redaktionen

14. September 2004 · Seite 6

---

Planungskompetenz an sich zieht und auf ihre eigenen „Zweigniederlassungen“ im Lande, die Bezirksregierungen, überträgt: Ein Schritt zurück in die Zeit vor 1920. Denn auch vor Gründung des SVR waren die Planungsräume mit den Gebieten der Bezirksregierungen identisch. Dass bereits damals eine das gesamte Ruhrgebiet umfassende regionale Planung und Entwicklung aus einem Guss als sinnvoll erachtet und deshalb im SVR zusammengelegt worden ist, dass sich seither das Ruhrgebiet über Stadtgrenzen hinaus noch viel stärker verzahnt hat, dies alles wird mit Wegnahme der eigenen Gestaltungskraft der Region und ihres Verbandes nicht berücksichtigt.

Die so zusammengewachsene Region wird also seit 1975 durch die drei Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf und Münster – alle mit Sitz außerhalb des Ruhrgebiets – in den wichtigsten Entwicklungsplänen dreigeteilt. Ein Zustand, um den immer wieder und gerade in den letzten Jahren vor Umwandlung in den RVR heftig gestritten wird.

Der Verband verliert seine wichtigste regionalpolitische Einflussnahme auf weitere Entwicklungen im Ruhrgebiet. Mit dem am 1. Oktober 1979 in Kraft getretenen „Gesetz über den Kommunalverband Ruhrgebiet“ wird der einstige Vordenker quasi in einen kommunalen Dienstleistungsbetrieb mit wenigen eigenen Kernkompetenzen verwandelt.

So ist das Verbindende im Ruhrgebiet – wofür der Begriff Verband ja auch steht – über Generationen hinweg immer wieder Gegenstand von Interessenstreit und Kompetenzansprüchen. Auch wollen sich die großen Städte des Ruhrgebiets – zumal an den Rändern der Region – angesichts ihrer eigenen Leistungskraft nicht von einer regionalen Klammer einschränken lassen. In Alleingängen oder im Verbänden mit Nachbarräumen außerhalb des Ruhrgebiets versprechen sie sich größere Vorteile. Das Land Nordrhein-Westfalen – nach dem Zweiten Weltkrieg als Vereinigung von Rheinland und Westfalen mit eigener Identitätssuche befasst – wittert in einem geeinten Ruhrgebiet bis in die heutige Zeit auch latente Konkurrenz. Ein direkt gewähltes Ruhrparlament etwa wird von Landespolitikern als „nicht mehrheitsfähig“ abgelehnt. Manche fürchten um die Entscheidungsmacht des Landtages und des direkten Regierungseinflusses. Andere Regionen des Landes sehen wohl eher einen Sog ins Ruhrgebiet bei öffentlichem Geld und anderen Ressourcen. Immerhin zählt die Ruhrregion rund ein Drittel der gesamten Landesbevölkerung.

Dass die Politik der Region derartige Besorgnisse nicht auszuräumen vermag und so nicht mehr Vertrauen und mehr Einfluss gewinnt, das alles liegt zweifelsohne auch an den divergierenden kommunalen Einzelinteressen und an der inneren Zerrissenheit des Ruhrgebiets.

### **KVR: Das Beste aus der Lage machen**

Im SVR-Gesetz ist eine Aufgabe des Verbandes formuliert, die auch heute im immer dichter bebauten und zersiedelten Ruhrgebiet hohe Bedeutung hat: die „Sicherung und Schaffung größerer, von der Bebauung freizuhaltenen Flächen (Wälder-, Heide-, Wasserflächen und ähnlicher Erholungsflächen)“, wie es damals formuliert wird. Diese Kompetenz belässt der Landesgesetzgeber dem Verband beim Übergang vom SVR in den KVR Ende der siebziger Jahre. Mit Wegfall der Planungshoheit fehlt dem KVR jedoch das entscheidende Instrument zur Durchsetzung dieser Aufgabe. „Das Beste aus der Situation machen“, heißt fortan die Devise, unter der der KVR sein regionales Engagement einbringt. Dabei fehlt es keinesfalls an Einfallsreichtum. Bei der Freiflächensicherung gelingt dem KVR ein Kunstgriff: Er ersetzt das Recht des Planers durch das des Eigentümers. Im Klartext: Der Verband kauft nun im Ruhrgebiet in großem Stil unbebaute Grundstücke oder verlassene Industrieflächen (übrigens mit massiver Finanzhilfe des Landes), um als Eigentümer die Interessen für Natur und Naherholung auf diesen Flächen zu verwirklichen. Im Jahr 2004 ist er mit einem Grundeigentum von mehr als 15.000 Hektar zu einem der größten kommunalen Waldbesitzer Deutschlands herangewachsen. Die Grundstücke des KVR decken in der Summe eine Fläche ab, die so groß ist wie die beiden Großstädte Mülheim und Oberhausen zusammengenommen – ein Tatbestand, der Gäste aus anderen Landen immer wieder ein Staunen abverlangt: erscheinen doch auch heutzutage Wald und Ruhrgebiet eher als Gegensatzpaar.

Auch in der Weiterentwicklung und Modernisierung seiner Freizeitanlagen verstärkt der KVR sein Engagement. In den 25 Jahren seines Wirkens hat er, nach heutigem Geld gerechnet, rund 125 Millionen Euro in die Revierparks und andere Freizeitanlagen gesteckt. Neben den Ausbau- und Erneuerungsprogrammen sind in dieser Summe auch Übernahme weiterer Freizeitanlagen enthalten: Maximilianpark (Hamm), Glörtalsperre (Breckelfeld, Schalksmühle, Halver) und Silberseen (Haltern). Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die Revierparks und andere Freizeitanlagen sind mit jährlich zwölf Millionen Besuchsfällen in den Außenanlagen und knapp drei Millionen Besuchsfällen in den Bad- und Saunabereichen nicht nur die beliebtesten der Region, sie schneiden – verglichen mit anderen kommunalen Anlagen in der gesamten Bundesrepublik – im Betrieb wirtschaftlich wesentlich günstiger ab.

Erfolg hat viele Väter, so geht es auch dem KVR: Der Emscher-Landschaftspark wird häufig als Produkt der von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen ins Leben gerufenen Internationalen Bauausstellung (IBA) genannt. Allzu leicht wird dabei übersehen, dass der KVR Urheber, Planer und in großen Teilen auch Projektentwickler dieses großen Landschaftsprojektes ist, das sich vom Duisburger Norden bis nach Kamen

---

## Der Kommunalverband geht, der Regionalverband kommt Zeitsprünge in der Geschichte des Verbandes

Hintergrundinformation für Redaktionen

14. September 2004 · Seite 8

---

im Osten des Ruhrgebiets erstreckt. Es ist die logische Fortführung einer Grün-Konzeption, die der KVR als so genanntes Regionales Freiraumsystem Ruhrgebiet in den 1980er Jahren entwickelt hat. Grundlage sind die von langer Hand durch den SVR gesicherten sieben großen regionalen Grünzüge, die die offenen Landschaften an den nördlichen und südlichen Rändern durch das Ruhrgebiet hindurch miteinander verbinden. Mit dem Freiraumsystem der achtziger Jahre will der Verband nun die Grünflächen in den Verdichtungsräumen in Ost-West-Richtung vernetzen, so dass ein Raster von Natur- und Erholungsräumen Wohnqualität und Arbeitsumfeld mit mehr Grün verbessert. Aufgelassene Industrieflächen und stillgelegte Verkehrsbänder geben die Möglichkeiten. Zwar stößt der Verband zunächst mit seinem Freiraumsystem auf den Widerstand von Wirtschaft und einigen Kommunen. Den Gedanken aus diesem Konzept jedoch greift er wieder auf, als die IBA an der Schwelle zu den neunziger Jahren Partner mit regional wichtigen Projekten sucht. Der KVR beteiligt sich unter anderem mit dem Emscher-Landschaftspark, der bald den Grund und Boden bildet, auf dem die IBA stattfindet. Große Flächen im verdichteten Industriegebiet sind seither neu gestaltet worden, viele davon hat der KVR zur dauernden Sicherung gegen anderweitige Verwendung erworben und qualifiziert. Das größte Grünprojekt innerhalb des Emscher-Landschaftsparks entsteht zurzeit im Bereich des Emscherbruchs mit der Halde Hohe Ward. Durchgehende Radwege verbinden die nördlichen und südlichen Freiräume.

Hinweise auf ein anderes Erfolgsprodukt des KVR finden wir heute auf 1.233 braunen Straßenschildern, die im Ruhrgebiet den Weg auf der Route der Industriekultur weisen. In den sechziger Jahren bis in die achtziger Jahre hinein werden Fördergerüste von Zechen, Werkshallen und andere Zweckbauten der Kohle- und Stahlindustrie als Relikte der Vergangenheit abgerissen. In ihrem kollektiven Bewusstsein strebt die Region in dieser Zeit nach einer Modernität, wie sie auch andernorts in der autogerechten und monumental verdichteten Stadt gesehen wird. Es dauert Jahrzehnte, bis die Verantwortlichen erkennen, dass das wahrhaft Einzigartige des Ruhrgebiets die im Industrialisierungsprozess entstandenen Zweckbauten sind. Mit der IBA kommt es in den neunziger Jahren zum Umdenken: Im Ruhrgebiet lässt sich eindrucksvoller als anderswo dokumentieren, wie Deutschland zu einer der führenden Industrienationen wachsen konnte. Dies ist die Idee zur Route der Industriekultur, die der KVR in den Jahren bis 1999 entwickelt und heute als Träger weiter ausgestaltet. Der touristische Rundkurs verbindet auf 400 Kilometern die herausragenden Objekte als Besichtigungs- und Veranstaltungsstätten.

Das Beste aus der Lage machen – das gilt auch für eine von langer Hand entwickelte Arbeitsgrundlage, die Planer der gesamten Region nutzen: das Stadtplanwerk, mit dem in einheitlicher Qualität das gesamte Ruhrgebiet

---

## Der Kommunalverband geht, der Regionalverband kommt Zeitsprünge in der Geschichte des Verbandes

Hintergrundinformation für Redaktionen

14. September 2004 · Seite 9

---

abbildet wird. Den Anstoß dazu gibt 1965 eine Initiative der Stadt Dortmund, die in einer Untersuchung die Überschneidungen und die unterschiedliche Beschaffenheit der Stadtpläne von 16 aneinander grenzenden Städten im Kern des Ruhrgebiets bemängelt. Ein typischer Fall für gemeinsame Lösungen. Der Verband greift die Idee auf, und ab 1970 erstellt er regelmäßig für das gesamte Ruhrgebiet (und inzwischen darüber hinaus) die kartografischen Grundlagen. Das Gemeinschaftswerk reduziert den Aufwand gegenüber der vorher unkoordinierten Arbeit um rund 70 Prozent. Das inzwischen digitalisierte Stadtplanwerk reicht inzwischen mit einer abgebildeten Fläche von 7.500 Quadratkilometern weit über das Ruhrgebiet hinaus und ist zum größten europäischen kommunalen Kartenwerk herangewachsen. In dreijährigen Abständen wird jeweils ein Drittel des Ruhrgebiets mit Luftbildern dokumentiert und für die Kartografie ausgewertet. In diesen Abständen werden auch die Karten des Stadtplanwerks auf neuesten Stand gebracht. Daraus abgeleitete Freizeitkarten, z.B. mit Reit-, Wander- und Radwegen, sind inzwischen populäre Kaufprodukte im Buchhandel.

Mit seiner Öffentlichkeitsarbeit setzt der Verband schon in den frühen Jahren der Bundesrepublik Deutschland Zeichen – unter anderem mit internationalen Ausstellungen, die nach Premiere in Rom durch Mailand, Treviso, London, Lille, Lyon, Nancy und Brüssel ziehen und schließlich einen Höhepunkt in der seinerzeitigen UdSSR finden – ein Spektakel in der Zeit des „Kalten Krieges“. Der Verband popularisiert die Kulturszene und mausert sich zum Pionier von Regionalkampagnen. Bundesweite Aufmerksamkeit erreicht der Verband mit seiner mehrfach ausgezeichneten Kampagne „Das Ruhrgebiet. Ein starkes Stück Deutschland“ (1985 bis 1996). Erstmals in der Werbewirtschaft werden die Kommunikationswirkungen mit wissenschaftlicher Begleitforschung innerhalb einer Regionalkampagne nachgewiesen und publiziert. Mit seiner Kampagne „Der Pott kocht“ folgt der Verband in den neunziger Jahren mit veränderter Strategie dem sich wandelnden Lebensgefühl namentlich der jüngeren Generation.

In einer Zeit, als Public Relations noch kein Begriff unter Medienschaffenden ist, gründet der Verband bereits 1952 den Informationsdienst Ruhr (idr), zunächst als „Sprachrohr“ des Verbandsdirektors. Heute, bei verändertem Verständnis von Pressearbeit, hat sich der idr zur Nachrichtenagentur zu Themen aus dem Ruhrgebiet gemausert. Mehr als 1.400 Redaktionen und Journalisten nutzen ihn lokal bis bundesweit als Quelle und Themenanreger für die Berichterstattung.

Bundesweite Aufmerksamkeit gewinnt der Verband ab 1984 mit einer Kampagne, um beim Nationalen Olympischen Komitee (NOK) den Status als internationale Bewerberregion Deutschlands um Olympische Spiele zu erlangen. Das NOK zieht aus geopolitischen Gründen Berlin vor, scheitert

---

## **Der Kommunalverband geht, der Regionalverband kommt Zeitsprünge in der Geschichte des Verbandes**

Hintergrundinformation für Redaktionen

14. September 2004 · Seite 10

---

aber selbst auf internationalem Terrain. Zuletzt in den Jahren 2001 bis 2003 ist das Ruhrgebiet Partner der in dieser Sache erfolglosen Bewerberstadt Düsseldorf.

Immerhin gelingt es dem Verband, das enge Korsett, das ihm das KVR-Gesetz umlegt, in einigen Fällen zu sprengen. Neben der Olympiabewerbung und seinen Initiativen im regionalen Sport („Ruhrolympiade“) gehören dazu auch die in den neunziger Jahren neu entstehenden Engagements des Verbandes in Kultur und Tourismus. So wird 1997 die Kultur Ruhr GmbH mit dem KVR als Hauptgesellschafter gegründet; später wird die Mehrheit an die landeseigene Projekt Ruhr GmbH abgegeben. Mit der Ruhrgebiet Tourismus GmbH verstärkt der KVR von 1998 an seine Anstrengungen, die Region als touristisches Ziel zu erschließen und bekannt zu machen.

### **Neue Chancen zur regionalen Harmonisierung**

Seit seiner Gründung strebt der Verband danach, das Ruhrgebiet zu einen. So proklamiert der seinerzeitige Verbandsdirektor Heinz Neufang am 10. Juni 1968 in einer Pressekonferenz die Vision von einer „Weltstadt Ruhr“ und fordert die Aufhebung von Verwaltungsgrenzen in der Region. Dass sich Widerstand dagegen bildet, ist voraussehbar.

Die damaligen Argumente sind nahtlos in die Gegenwart des beginnenden 21. Jahrhunderts übertragbar: „Teilräumliche Eigenheiten“ und „unterschiedliche wirtschaftliche Entwicklungen in den Städten der Region“ werden 1968 ins Feld geführt, um den Zusammenschluss des Ruhrgebiets auf regionaler Ebene abzuwehren. Argumente, die in kaum veränderter Diktion eine Rolle spielen, als im Jahr 2001 Verbandsdirektor Dr. Gerd Willamowski den Medien gegenüber die Idee zur Bildung einer Ruhrstadt formuliert.

Am 1. Oktober 2004, exakt 25 Jahre nach Umwandlung des SVR in den KVR und 84 Jahre nach Gründung des SVR, steht ein neues Kürzel für das Verbindende im Ruhrgebiet: RVR – der Regionalverband Ruhr, wiederum Rechtsnachfolger seines Vorgängers. Er hat eine geänderte gesetzliche Verfasstheit. Es gibt die Hoffnung, dass die Verankerung der Oberbürgermeister und Landräte in einem Vorstand des Verbandes den Zusammenhalt der Region stärkt. Bislang haben die Oberbürgermeister und Landräte in der Verbandsversammlung des KVR zwar Sitz, aber kein Stimmrecht. Entsprechend verschließen sie sich weitgehend einer Beteiligung am regionalpolitischen Diskurs innerhalb des Verbandsparlaments.

Die Oberbürgermeister haben in diesen Jahren andere medienwirksame Bühnen. Bis 1999 versammeln sich die kommunalen Spitzen des

---

## Der Kommunalverband geht, der Regionalverband kommt Zeitsprünge in der Geschichte des Verbandes

Hintergrundinformation für Redaktionen

14. September 2004 · Seite 11

---

Ruhrgebiets, die alle der SPD angehören, in unregelmäßigen Abständen außerhalb des KVR zu Oberbürgermeister-Konferenzen. Was hier besprochen und beschlossen wird, findet oft auch in der Landes- und der Bundeshauptstadt Gehör. Die Kommunalwahl des Jahres 1999 ändert die parteipolitische Landschaft im Ruhrgebiet erheblich: Danach stellt in vielen Städten die CDU die Oberbürgermeister, und in der Verbandsversammlung des KVR wechselt die Mehrheit von den Sozialdemokraten zu den Christdemokraten. Eine Oberbürgermeister-Konferenz früheren Musters ist – wohl wegen unterschiedlicher Parteigebundenheit – nicht mehr zustande zu bringen.

Das neue RVR-Gesetz gibt den Oberbürgermeistern und Landräten Stimmrecht in Verbandsversammlung und Vorstand des Verbandes. Damit könnte auch sich ein gestärktes regionales Selbstverständnis und Engagement der kommunalen Spitzenvertreter im Ruhrgebiet herausbilden – über Parteigrenzen hinweg.

Ein Risiko indes ist mit der neuen gesetzlichen Grundlage für das dauerhafte Bestehen des Verbandes verbunden: Die Kommunen können durch Kündigung ab 2009 aus dem Verband austreten. Manche befürchten, es könnte ein Dominostein-Effekt entstehen. Tritt eine Kommune aus, könnten weitere folgen, was das Ende des Verbandes im Ruhrgebiet bedeuten würde.

Mit Bildung des RVR gewinnt der Verband von Oktober 2004 an ein Stück mehr an planerischem Einfluss zurück: Er wird fortan so genannte Masterpläne erstellen, die für Flächennutzungspläne der Kommunen als Leitlinie genutzt werden sollen. Genau heißt es dazu im §6 des RVR-Gesetzes, dass die Ziele der Regionalentwicklung, wie sie die Masterpläne beschreiben, „bei der Aufstellung von regionalen Flächennutzungsplänen in der Abwägung zu berücksichtigen sind“.

Die Städte werden von diesem Zeitpunkt an mehr regionale Verantwortung übernehmen können, indem sie mit mindestens zwei Nachbarstädten gemeinsame „Regionale Flächennutzungspläne“ aufstellen und damit die Gebietsentwicklungspläne der Bezirksregierungen ersetzen.