Quartier für alle. Wohnen+ im Wiesenviertel.

DIPLOMARBEIT

Quartier für alle. Wohnen+ im Wiesenviertel.

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung

Univ.Lektor Oberrat Dipl.Ing. Dr.techn. Herbert Keck

E 253, Institut für Architektur und Entwerfen, TU Wien E 253.2, Abteilung Wohnbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Timo Schwartz 11743115

Wien, am



KURZFASSUNG

Auch Jahrzehnte nach dem Kohlebergbau, der das Ruhrgebiet seinerzeit zum industriellen Herzen Europas machte, sind hier Auswirkungen der vergangenen Zeiten zu spüren. Die gesamte Region, mit etwa fünf Millionen Einwohnern eine der größten Metropolregionen Europas, sieht sich zu einem großen Teil schlechter baulicher Infrastruktur, einer oft fehlenden sozialen und gesellschaftlichen Durchmischung der Städte und mangelnder überregionaler Stadtplanung ausgesetzt. Auch der Wohnbau wurde aus der Geschichte heraus lange Zeit als reine Erfüllung eines Grundbedürfnisses gesehen. Geprägt von Arbeitersiedlungen aus der industriellen Zeit sowie Schnell-Wohnbauprogrammen der Nachkriegszeit, wurde nicht nur dem Wohnbau selbst, sondern auch der Bildung von identitätsstiftenden Quartieren viel zu wenig Beachtung zuteil.

Das Projekt "Quartier für alle. Wohnen+ im Wiesenviertel." befindet sich in einem der wenigen, wenn nicht dem einzigen Viertel der Stadt Witten - einer Stadt des Ruhrgebiets mit rund 95.000 Einwohnern - das Anfänge eines Quartiercharakters zeigt. Auf einer Fläche von 50.000 bis 75.000 Quadratmetern ist ein Stadtviertel mit großer Partizipation und Identifikation entstanden.

Das rund 3.200 Quadratmeter große Grundstück ist derzeit mit einem Gebäude aus den 1960/70er-Jahren bebaut, das überwiegend Büroflächen beherbergt und sich im Erdgeschoss der Öffentlichkeit weitgehend verschließt. Das Grundstück liegt in prominenter Lage, bildet einen der Eingänge zum Wiesenviertel und wird seinem enormen Potenzial dadurch nicht gerecht. Das Projekt sieht vor, das Gebäude zurückzubauen und durch ein neues Ensemble zu ersetzen. Dieses steht im Zeichen des Wohnbaus, der durch öffentliche und halböffentliche Nutzungen ergänzt wird. Die Bandbreite reicht von Gemeinschafts-, Freizeit- und Veranstaltungsräumen bis hin zu Nutzungen des temporären Wohnens und der Gastronomie. Es ergibt sich das Potenzial für einen neuen Mittelpunkt des Quartiers, für einen Treffpunkt von Bewohnern, Akteuren und Öffentlichkeit. Im Fokus steht, die Schwellen des Gebäudes, die Grenze von Privatheit zu Öffentlichkeit, so zu definieren, dass eine hohe Interaktion mit dem umgebenden Stadtraum entsteht. Aufwertung eines Quartiers entsteht durch Synergien, Wechselbeziehungen und Interaktionen, für die das neue Gebäude maßgeblich stehen soll.

ABSTRACT

Even decades after coal mining made the region to the industrial heart of Europe at that time, the effects of past times can be felt. The whole region - with nearly five million residents one of the biggest metropolitan areas in Europe - sees itself exposed to a large extent of bad conditioned infrastructure, to an often lacking social and societal mix of their cities and a lack of region wide urban planning. From history also the housing sector was seen as a simple fulfillment of human needs for a long time. It is shaped by workers' settlements of industrial times and housing programs of the post war period. Not only the housing sector but also forming identity-creating quarters were paid too less attention.

The project "Quarter For All. Residential+ in Wiesenviertel." is located in one of the only quarter with identity of Witten - a city in the Ruhrgebiet with approximately 95.000 residents - called Wiesenviertel. On an area of 50.000 to 75.000 sqm a quarter with a lot of participation and identification has arisen.

The plot has a size of about 3200qm and is built-up with a building out of the 1960/70's that is used as office space in general. To a large extent it is not accessible for general

public on the ground floor. The plot is in a conspicuous location, can be seen as on of the entrances to Wiesenviertel and does not meet the potential at present. The design intends to tear down the current building to be replaced by a new ensemble. This will be characterized by a usage as residential building, replenished with further public and semi- public facilities. The range can vary from common rooms, leisure rooms and event venues to uses of temporary-living and gastronomy. It turns out that there will be potential for a new midpoint of the whole quarter, for a meeting point for residents, general public and further players. The focus is on defining the humps of the building meant as the boundary between public and privat spaces - in a way that promotes high interaction with the urban surroundings with a simultaneous possibility for privat retreat. Enhancement of a quarter is created from synergy, correlation and interaction and this is what the new building should considerable stand for.

INHALTSVERZEICHNIS

	KURZFASSUNG		4	GRUNDSTUCK	
			4.1	Standortanalyse	74
	METHODIK	10	4.2	Denkansätze und Intentionen	80
			4.3	Fotostrecke: Impressionen	82
1	DAS RUHRGEBIET				
1.1	Allgemeines	14	5	ENTWURF	
1.2	Geschichtlicher Überblick	16	5.1	Konzeptherleitung	86
1.3	Frühe Geschichte	18	5.2	Überblick	88
1.4	Vorindustrialisierung	20	5.3	Lageplan und Freiräume	90
1.5	Industrialisierung	22	5.4	Zirkulation und Nutzungsübersicht	92
1.6	Zwischen den Weltkriegen	28	5.5	Grundrisse	94
1.7	Wiederaufbau und Strukturwandel	30	5.6	Schnitte	108
1.8	Fotostrecke: Früher - Heute	34	5.7	Ansichten	112
			5.8	Wohnungstypen	114
2	STADT WITTEN		5.9	Apartmenttypen	120
2.1	Allgemeines	44	5.10	Visualisierungen	124
2.2	Geschichte und Gegenwart	46		G	
	G		6	ZUSAMMENFASSUNG	128
3	ANALYSE				
3.1	Gesellschaft	50	7	ANHANG	
3.2	Infrastruktur	56	7.1	Literaturverzeichnis	132
3.3	Architektur	62	7.2	Abbildungsverzeichnis	138
3.4	Denkansätze	68		Č	

| METHODIK

Die Arbeit "Quartier für alle. Wohnen+ im Wiesenviertel" befasst sich mit einer architektonischen und städtebaulichen Intervention im Innenstadtbereich der Ruhrgebietsstadt Witten.

Dazu ist im ersten Teil zunächst ein Blick in die Vergangenheit lohnend. Das Ruhrgebiet, im Regionalmarketing heute häufig "Metropole Ruhr" benannt, war vor etwa 250 Jahren noch landschaftlich geprägt und bestand nur aus einzelnen Dörfern und Kleinstädten, während es heute mit etwa fünf Millionen Einwohnern einer der größten Ballungsräume Europas ist. Wie kam das enorme Wachstum zustande? Wie wurde auf Krisen wie die Weltkriege reagiert und was waren Probleme, die mit diesem schnellen Wachstum einhergingen? Diesen Fragen und weiteren bedeutenden geschichtlichen Aspekten wird sich mittels verschiedenster Quellen und Literaturen genähert. Der Fokus liegt dabei auf jenen geschichtlichen Ereignissen, welche die Region maßgeblich geprägt haben und die noch heute in ihren Auswirkungen spürbar sind.

Im folgenden zweiten Teil beschäftigt sich die Arbeit genauer mit dem Projektstandort Witten. Wie ist die Geschichte der Stadt am Rande des Ruhrgebiets und welche Rolle spielte und spielt diese im Kontext der gesamten Region?

Anhand von Analysen, die auf Datenerhebungen verschiedener Ebenen basieren, wird im dritten Teil der Arbeit der Status quo des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen, seiner einzelnen Wirtschaftsregionen darunter natürlich insbesondere der Metropole Ruhr - als auch jener der Stadt Witten eruiert. In vielen Punkten sind zudem auch Vergleichswerte der Stadt Wien genannt, die inhaltlich aufgrund vieler verschiedener Voraussetzungen zwar kaum vergleichbar sind, in einigen Punkten aber dennoch Mehrwert bieten können. Durch Daten des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen, der Städte und Kommunen und vor allem auch der NRW.Bank, die in ihren Vergleichen der Wirtschaftsregionen wesentliche Aspekte aufgreift, werden gesellschaftlichsoziokulturelle, infrastrukturelle und baulicharchitektonische Themen analysiert. Zudem wird in einzelnen Aspekten, beispielsweise mit der Bevölkerungsvorausberechnung, eine datenbasierte Zukunftsprognose gewagt. Das Bild der Geschichte findet so die Gegenwart und zeichnet eine Region mit ihren Besonderheiten und Entwicklungen.

Die gesammelten Erkenntnisse aus der Vergangenheit, der Gegenwart und der prognostizierten Zukunft werden gedeutet. Was sind wesentliche und prägende geschichtliche Ereignisse und welche Rolle spielen diese mit ihren Auswirkungen noch heute? Was sind Probleme und Potenziale auf regionaler Ebene des Ruhrgebiets und auf lokaler Ebene der Stadt Witten?

Eben jener lokalen Ebene wird dabei immer mehr Beachtung zuteil, da hier die Hebel des intervenierenden Projekts liegen. Der Bauplatz und seine direkte Umgebung in der Innenstadt von Witten werden daher in der Folge vorgestellt und analysiert. Welche städtebauliche Situation findet sich um den Bauplatz vor, welche Nutzungsstrukturen, Freiräume und Wege gibt es? Welche Tendenzen gilt es zu fördern, welchen gilt es entgegenzuwirken? Wo befindet sich der Bauplatz im Bezug zum Wiesenviertel und welche Möglichkeiten bietet eine Erweiterung des Quartiers auf jenen?

Im abschließenden Teil der Arbeit wird schließlich die architektonische und städtebauliche Intervention präsentiert und erläutert. Was ist die Konzeptidee und wie gliedert sich das Gebäude in das bestehende Umfeld ein? Was sind die Nutzungen und Angebote die geboten werden und wer sind die Nutzer die angesprochen werden sollen? Dazu wird das Projekt in unterschiedlichen Detaillierungsgraden und Maßstäben - von der städtebaulichen und freiraumplanerischen Ebene, über Erschließungs- und Nutzungsgrundrisse bis zum Maßstab detaillierter Darstellungen und Erläuterungen einzelner Bereiche - vorgestellt. Dabei werden wesentliche konzepttragende Bereiche in den Fokus gerückt.

1 | DAS RUHRGEBIET

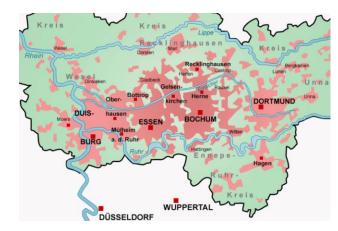
1.1 | ALLGEMEINES

Das Ruhrgebiet im Westen von Deutschland versteht sich als Agglomeration mehrerer Großstädte und Städte und zählt mit etwa 5,1 Millionen Bewohnern zu den einwohnerstärksten Ballungsräumen Europas. Der Name leitet sich aus dem im Süden verlaufenden Fluss "Ruhr" ab.

Insgesamt vier Landkreise und 11 kreisfreie Städte, die geografisch zu den Regionen Westfalen und Rheinland im deutschen Bundesland Nordrhein-Westfalen gehören, sind mit dem Regionalverband Ruhr (RVR) zu einem Verband zusammengeschlossen. Der RVR geht zurück auf den "Siedlungverband Ruhrkohlenbezirk" von 1920 und gibt damit bereits Hinweise auf die einzigartige industrielle Geschichte der Region rund um den Bergbau. ¹

Die einwohnerstärksten Städte und Oberzentren der Ruhrmetropole sind Dortmund, Essen, Duisburg und Bochum. Die beiden Erstgenannten haben je etwa 600.000 Einwohner, Duisburg rund 500.000 und Bochum rund 370.000 Einwohner. ² Allesamt liegen sie am Ruhrschnellweg, der wichtigsten Verkehrsader der Region, die zentral in Ost-West-Richtung verläuft. Um diese herum befindet sich die städtische Hauptachse,

die südlich von der Ruhr und nördlich von der Emscher begrenzt ist. Anders als andere Metropolregionen hat sich das Ruhrgebiet seit jeher polyzentrisch entwickelt. Mehrere Städte, die durch die Industrialisierung mit enormer Geschwindigkeit gewachsen sind, sind so zusammengerückt. Insbesondere in der angesprochenen Kernzone hat man daher eher den Eindruck einer durchgängigen Stadt. Abseits dieses Ballungszentrums ist das Ruhrgebiet mit den Kreisen Wesel, Recklinghausen und Unna, sowie dem Ennepe-Ruhr-Kreis eher landschaftlicher geprägt und zersiedelter. Wird vom Ruhrgebiet gesprochen, meint man jedoch überwiegend die beschriebene Städteagglomeration. ¹



Karte des Ruhrgebiet mit Ballungszentrum B01 I zwischen Ruhr und Emscher

- vgl. Ernst Klett Verlag: "Infoblatt Ruhrgebiet" [16.05.2021]
- Regionalverband Ruhr: "Regionalstatistik 2 Bevölkerung" [16.05.2021]
- 3 Regionalverband Ruhr: "Ausländische Bevölkerung in der Metropole Ruhr" [20.04.2020]
- 4 Regionalverband Ruhr: "Zeitreihe Wohnungsbestand" [20.04.2020]
- NRW.Bank: "Wirtschaftsregionen im Vergleich 2019" [20.04.2020]
- Landschaftsverband Westfalen-Lippe: "Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder" [20.04.2020]
- Wikimedia Commons: Karte Ruhrgebiet B01 © Thressdots (Daniel Ullrich) [16.05.2021]



5,1
Millionen Einwohner 2

350.000

mehr Sterbefälle als Geburten von 2000-2018 ⁵

16%

Ausländeranteil ³

Hochschulstandorte

42%

Anteil Singlehaushalte

21%

Anteil Einpersonenhaushalte

17%

Anteil Zweipersonenhaushalte

12%

Anteil Mehrfamilienhaushalte (> 3 Pers.)

24%

Anteil Wohnhäuser aus Jahren vor 1949 4

54%

Anteil Wohnhäuser aus Jahren 1949-1978 4

18%

Anteil Wohnhäuser aus Jahren 1979-2000 4

4%

Anteil Wohnhäuser aus Jahren 2001-2011 4

20.000

Durchschnittliches Jahreseinkommen in EUR/Pers. 6

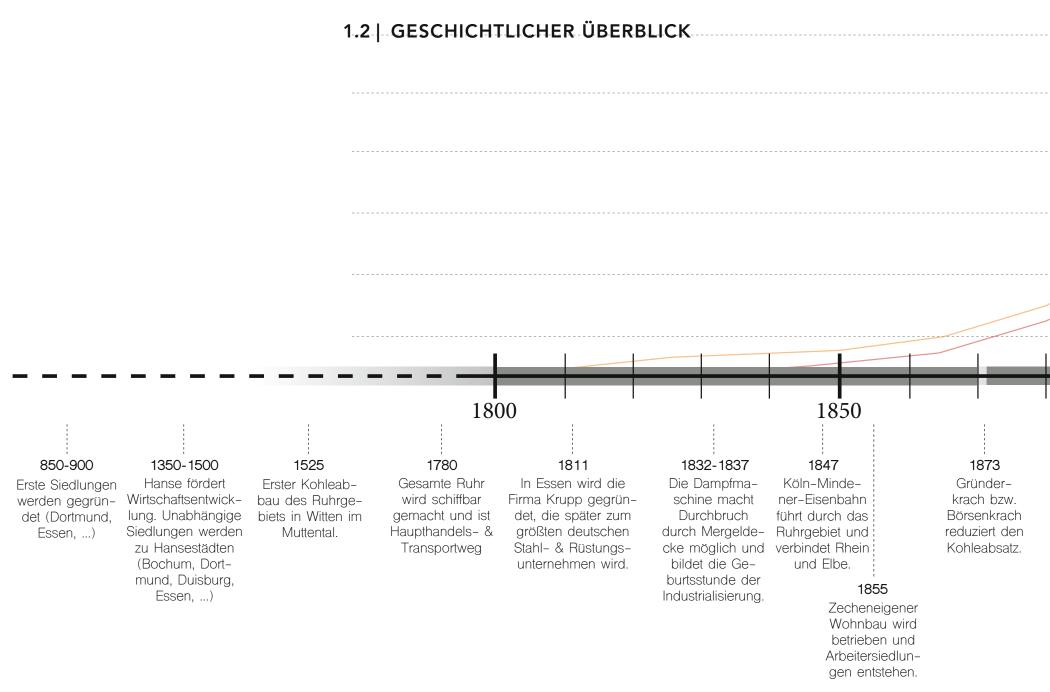
44,7

Durchschnittsalter 5

4.439

Einzugsgebiet in km²





B04

1.3 | FRÜHE GESCHICHTE

Vier der fünf Oberzentren und damit der Kernstädte des Ruhrgebiets haben ihre Ursprünge im Mittelalter. Bochum, Essen, Dortmund und Duisburg lagen am Westfälischen Hellweg, einer bedeutenden mittelalterlichen Wegeverbindung zwischen Rhein und Elbe. Schon im 13. Jahrhundert sind erste Kohlefunde im Ruhraebiet dokumentiert, die für die Region jedoch noch nicht von großer Bedeutung waren. ⁷

Die wirtschaftliche Entwicklung wurde zwischen 1400 und 1600 durch die Hanse gefördert. Dem Städtebund dieser kaufmännischen Vereinigung schlossen sich zahlreiche Ruhrgebietsstädte an, darunter auch die zuvor genannten heutigen Oberzentren Bochum, Essen, Dortmund und Duisburg. In dieser Zeit, im Jahr 1578, kam es auch zum ersten Kohleabbau in der Region. In der Oberkarbonzeit, vor mehreren hundert Millionen Jahren, war das Gebiet eine von Lagunen, Seen und weiträumigen Delta-Arealen geprägte Küstenebene mit bewaldeten Sümpfen. Pflanzensedimente wurden zu Torf und Torf über Millionen Jahre zu Steinkohle. Durch Erdverschiebungen kam es immer wieder zu Umschichtungen und es entstand der für das Ruhrgebiet geologisch typische Wechsel aus Sand- und Tonstein mit Steinkohleflözen. 8

Im südlichen Ruhrgebiet lagen diese Steinkohlevorkommen sehr nahe an der Oberfläche, im Muttental teilweise sogar an der Oberfläche. Da im nördlichen Ruhrgebiet die Kohlevorkommen durch eine dicke Mergelschicht aus der Kreidezeit überdeckt waren und in bis zu 1500 Metern Tiefe lagen, wundert es nicht, dass die "Wiege des Ruhrbergbaus" in besagtem Muttental und im südlichen Ruhrgebiet liegt. ⁷

Abgebaut wurde oberflächennah im Tagebau und in horizontalen Bergbaustollen. Da in dieser Zeit zum Heizen jedoch vorwiegend Holzkohle verwendet wurde und die Vorkommen durch die beschriebene geologische Lage und durch die technischen Mittel dieser Zeit begrenzt erreichbar waren, lebten die meisten Menschen im Ruhrgebiet nach wie vor von der Landwirtschaft. ⁷

Der dreißigjährige Krieg von 1618 bis 1648 setzte der Entwicklung ein jähes Ende und die Städte der Region fielen zurück auf Siedlungsniveau.

der Entstehung zur Industrialisierung" [21.03.2021] val. Geologischer Dienst NRW: "Geologie erleben - Das Muttental" [21.03.2021] B02 Wikimedia Commons: Karte des Ruhrgebietes 1681 [21.03.2021] B03 Dortmunder Kunstverein: "Der Dortmunder

Hellweg um 1610" [21.03.2021]

vgl. Magazin ruhr-guide: "Das Ruhrgebiet - Von

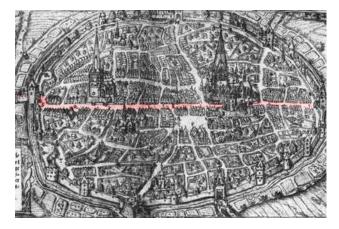
Landschaftsverband Rheinland: "Ansicht Duisburg 1675" [16.05.2021]



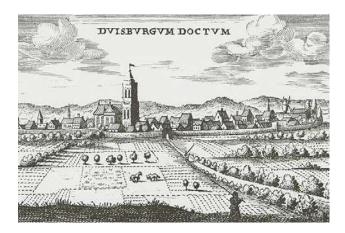
Karte des Ruhrgebiets/der Grafschaft Mark, um 1681

EVESCHE

COLOGNE



Der Hellweg im Stadtbereich Dortmund, um 1610



B04 | Ansicht Stadt Duisburg von Nordwesten, um 1675

1.4 | VORINDUSTRIALISIERUNG

Vorläufer der industriellen Entwicklungen in der Region war das erste Eisen-Hüttenwerk des Ruhrgebiets, die "St.-Antony-Hütte" in Oberhausen, die im Jahre 1756 gegründet wurde. In dieser und einigen weiteren Eisenhütten wurden abgebaute Erze mittels Holzkohle zu Roheisen verhüttet. Für die Produktion von einem Kilogramm Roheisen musste die etwa 125-fache Menge an Holz aufgewendet werden, was den Rohstoff Holz stark belastete und die Roheisenproduktion immer schwieriger machte. ¹¹

Ende des Jahrhunderts erfolgte in England schließlich die Entdeckung der Eisenherstellung mittels Koks. Es handelt sich um verkokte, also unter Luftausschluss hocherhitzte Kohle. Dieses Koks eignete sich ideal als Brennstoff und Reduktionsmittel in Hochöfen. Das Verhältnis Roheisen zu Brennstoff (bei Holz eins zu 125) reduzierte sich etwa auf das Verhältnis eins zu zehn - für eine Tonne Roheisen waren also etwa zehn Tonnen Kokskohle nötig. ^{12, 13}

Für die Verkokung in Kokereien war nicht jede Kohle geeignet. Steinkohle, zum Beispiel aus dem Tagebau im Süden des Ruhrgebiets, schied aus, da bei ihrer Verbrennung unter anderem zu viel Ruß frei wurde. Ideal eignete sich Fettkohle, eine besonders

aschearme Art der Steinkohle, die jedoch nur in den bisher nicht erreichten Tiefenschichten im Norden des Ruhrgebiets vorhanden war. So verblieb die Roheisenproduktion im Ruhrgebiet des 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts eine schwierige und rohstoffintensive Industrie. Die steigende Nachfrage nach Holzkohle konnte schließlich nicht mehr gedeckt werden und verhinderte das weitere Wachstum der Eisenindustrie. Eisenhütten siedelten sich vermehrt dort an, wo die Rohstoffe Eisenerz, Holzkohle und Wasser in ausreichenden Mengen vorhanden waren, da insbesondere die Holzkohle kaum transportabel war. Die Roheisenproduktion im Ruhrgebiet machte so nur wenige Prozent der Produktionsmengen des späteren Deutschen Reichs aus. 13

Das in den Eisenhütten produzierte Roheisen wurde zwar auch direkt als Rohstoff verwendet, da es mit knapp 3% Kohlenstoffanteil im kalten Zustand jedoch zu spröde für diverse Verwendungen war, wurde es in der Regel nur ein Zwischenprodukt zur Gusseisen- oder Stahlproduktion. ^{9, 10, 12} Im Jahre 1811, gründete sich in Essen mit

der Firma Krupp Deutschlands erste Gussstahlfabrik, die später zum größten deutschen Stahl- und Rüstungsunternehmen werden sollte.

- ygl. Wikipedia, die freie Enzyklopädie: "Steinkohle Nutzung" [21.03.2021]
- 10 vgl. Zeno.org: "Koks, Kokerei, Koksherstellung, Koksöfen" [21.03.2021]
- vgl. Regionalkunde Ruhrgebiet: "Aus der Frühzeit der Eisen- und Stahlherstellung" [23.03.2021]
- 12 vgl. Planet Wissen, WDR: "Werkstoffe: Stahl" [23.03.2021]
- vgl. Regionalkunde Ruhrgebiet: "Die vorindustrielle Phase im Ruhrgebiet" [23.03.2021]
- B05 thyssenkrupp AG: Gussstahlfabrik F. Krupp © thyssenkrupp AG [17.04.2021]
- B06 LVR Industriemuseum: St.-Antony-Hütte [16.05.2021]
- B07 sendfeld.de: Das Ruhrgebiet Mitte des 19. Jahrhunderts [17.04.2021]

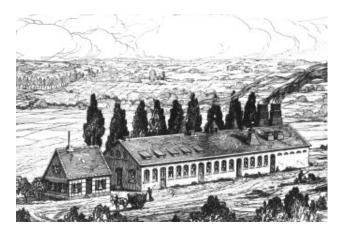
Mit dem Ende des Wiener Kongresses 1815 begann in der Region schließlich die Vorindustrialisierung, die in ihren Anfängen von der "Rheinischen Dampfschifffahrtsgesellschaft" geprägt wurde. Die Ruhr, bereits mit dem Jahr 1780 unter Anderem durch den Bau von 16 Schleusen durchgehend schiffbar gemacht, war dabei für das Ruhrgebiet Haupttransportweg in Richtung des Rheins. 7

Spätestens in den Jahren 1832 und 1834 wurde dann der Startpunkt in die Industrialisierung markiert. Mit Herkules und der Zeche Franz in Essen war es erstmals möglich, die Mergeldecke im Norden des Ruhrgebiets zu durchdringen und mit vertikalen Bergwerksstollen die in den Tiefenschichten gelagerte Fettkohle zu erreichen. Unabdingbar dafür war die Erfindung der Dampfmaschine, die das Vordringen in die Tiefenschichten erst möglich machte, da eintretendes Wasser aus den Tiefenstollen gepumpt und Förderkörbe gezogen werden mussten. Die Fettkohle wurde 1839 erstmals abgebaut, war in großen Vorkommen vorhanden und aus den angesprochenen Gründen der Vorteile als Brennstoff gegenüber Holz ein essenzieller Mehrwert für die Roheisen- und letztlich für die Stahlherstellung. 7, 10

1850 wurde dazu in Mülheim an der Ruhr mit der Friedrich-Wilhelms Hütte der erste

Kokshochofen des Ruhrgebiets in Betrieb genommen. Da auch der Koks kaum transportabel war, war der direkte Zugang zur Kohle der entscheidende Faktor für die Wahl der Standorte. 13

Einhergehend mit der weiteren Etablierung der Dampfmaschine und des Ausbaus der Transportinfrastruktur mittels Eisenbahn als skalierbare Alternative zur Schifffahrt, setzte etwa ab 1850 flächendeckend die Industrialisierung als große Revolution und damit die eigentliche Geschichte des Ruhrgebiets ein.7



Gussstahlfabrik Friedrich Krupp, Essen, um 1820



Eisenhütte "St.-Antony-Hütte", Oberhausen, um 1800



Das Ruhrgebiet Mitte des 19. Jahrhunderts

1.5 | INDUSTRIALISIERUNG

Das rasante Wachstum der Montan- und Bauindustrie, der Eisenbahn und der gesamten Region des Ruhrgebietes sorgte für Abnehmer der Eisen- und Stahlprodukte im direkten Umfeld. Für den längeren Transportweg war die infrastrukturelle Lage an Ruhr und damit Rhein, sowie an wichtigen Eisenbahnverbindungen ideal.

Die Ruhr hatte bis Mitte des 19. Jahrunderts eine große Bedeutung als Transportweg, insbesondere für den Kohletransport. Von 1830 mit 275.000 Tonnen auf 1849 mit 514.000 Tonnen an transportierten Gütern gewachsen, ist sie von wesentlicher Bedeutung für den lokalen, regionalen und internationalen Warentransport. ⁷

Neben den Wasserwegen waren natürlich auch die Häfen immer größeren Gütermengen ausgesetzt. So entstand zur Entlastung des Hafens in Oberhausen zwischen 1837 und 1842 nördlich der Mündung der Ruhr in den Rhein der Ruhrorter Hafen, der in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts mit dem Nord- und Südhafen weiter ausgebaut wurde. Auch südlich der Ruhrmündung in Duisburg wurden Häfen gebaut, die ebenso rasant wuchsen. Anfang des 20. Jahrhunderts schlossen sich beide Häfen zusammen und sind am heutigen Warenumschlag gemessen,

natürlich gänzlich anderer Waren als damals, der größte Binnenhafen der Welt. 14, 15

Über 90% der Transportgüter machte ab 1850 die Kohle aus und der Kohletransport erreichte 1860 mit 868.000 Tonnen seinen Höhepunkt. Nur knapp 40 Jahre später hatten sich effizientere Transportwege für die immer weiter steigenden Mengen an Kohle, Eisen und Stahl etabliert und der Schiffsverkehr auf der Ruhr kam vollständig zum Erliegen. ¹⁶

Schon 1847 führte die Köln-Mindener-Eisenbahn durch das nördliche Ruhrgebiet und verband mit der durchgehenden Verbindung von Köln nach Magdeburg Rhein und Elbe. Das Ruhrgebiet suchte für den Kohletransport nach Anschluss an diese Strecke und es entstanden zahlreiche Anschlussbahnen von wenigen 100 Metern bis einigen Kilometern Länge. ^{17, 18}

Spätestens ab 1858 war mit der Genehmigung an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn im Flusstal der Ruhr im südlichen Ruhrgebiet die Abkehr von der Ruhr als Transportweg eingeläutet. Die Untere, Mittlere und Obere Ruhrtalbahn verband schließlich zahlreiche Ruhrgebietsstädte miteinander und mit dem Ruhrorter Hafen. ^{19, 20}

- vgl. Stadt Duisburg: "Duisburger Hafen"
 [23.03.2021]
- 15 vgl. Wikipedia, die freie Enzyklopädie: "Duisburg-Ruhrorter Häfen" [21.03.2021]
- vgl. Ruhrverband: "Eine Straße auf dem Wasser der Schiffsverkehr auf der Ruhr" [21.03.2021]
- 17 vgl. Museums-Eisenbahn Minden e.V.: "Die Cöln-Mindener Eisenbahn" [21.03.2021]
- vgl. Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen: "Jahres-Bericht über die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für das Gschäftsjahr 1872" [21.03.2021]
- 19 vgl. Haus der Vereine Alte Dreherei: "Die Geschichte der Ruhrtalbahn" [21.03.2021]
- vgl. Wikipedia, die freie Enzyklopädie: "Ruhrtalbahn" [21.03.2021]
- 21 vgl. Wikipedia, die freie Enzyklopädie: "Ruhrbergbau Steinkohlenbergbau" [21.03.2021]
- vgl. Planet Wissen, WDR: "Industrialisierung in Deutschland" [23.03.2021]
- B08 Ruhrlandmuseum Essen: Lithografie "Der Ruhrorter Hafen um 1840" [21.03.2021]
- B09 Deutsches Historisches Museum: Farblithografie "Industriegebiet Mülheim a. d. Ruhr",
 © Deutsches Historisches Museum [17.04.2021]

Die Wasserwege wurden dennoch nicht gänzlich aufgegeben, jedoch erwiesen sich neu gebaute Kanäle unter Anderem aufgrund der besseren Regulierbarkeit des Wasserpegels als effektiver. So entstanden mit dem Dortmund-Ems-Kanal 1899 und dem Rhein-Herne-Kanal 1914 wichtige Wasserwege parallel zum Fortschreiten des Eisenbahnausbaus.

Der Infrastrukturausbau kann dabei als Indikator für die rasant steigenden Rohstoffmengen in Bergbau und Montanindustrie im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert gesehen werden. Im gesamten Ruhrgebiet etablierten sich ab 1850 immer mehr Standorte und die Roheisenproduktion nahm bis 1860 von 11.500 Tonnen auf 136.300 Tonnen, bis zum Jahr 1870 sogar auf 370.000 Tonnen zu. Immer einhergehend mit der Roheisenproduktion stieg natürlich auch die Fördermenge an Steinkohle und die Menge an daraus in den Kokereien gebranntem Koks, sowie die Menge an produzierten Stahlerzeugnissen. Gefördert wurden 1850 etwa zwei Millionen Tonnen, 1860 mehr als vier Millionen Tonnen und 1870 etwa zwölf Millionen Tonnen Steinkohle. Dieses Trio aus Steinkohle, Eisen und Stahl wurde in der Industrialisierung zum Wachstumsmotor des Ruhraebiets. 7, 21

Der Bergbau wanderte dabei vom südlichen Ruhrgebiet immer weiter gen nördliches Ruhrgebiet, wo der Durchbruch der Mergelschicht ganz andere Fördermengen zuließ. Neben den vier heutigen Oberzentren Bochum, Essen, Dortmund und Duisburg rund um das Jahr 1840 erreichte der Bergbau um 1865 mit Oberhausen, Bottrop, Herne und Castrop auch die Emscher.

Die erste Weltwirtschaftskrise 1857 und der deutsch-französische Krieg 1870 bis 1871 waren die ersten Tiefschläge für den noch jungen Industriestandort, der sich mit den Gründerjahren ab 1871 - nachträglich von Historikern zum Beginn der Hochindustrialisierung gemacht - jedoch ungeachtet des Gründerkrachs 1873 schnell erholte und seinen rasanten Weg fortsetzte. 22

Der Boom war ungebrochen und so stieg die Kohleförderung von 1870 mit zwölf Millionen Tonnen bis 1913 um fast das zehnfache auf 114 Millionen Tonnen. 21



Ansicht des Hafens Ruhrort mit Raddampfer, um 1840



B09 | Industrie bei Mülheim an der Ruhr, um 1855

23



val. regiopia: "Die Geschichte des Ruhrgebiets"

Insbesondere ab 1880 warb das Ruhrgebiet in erheblichem Maße Arbeiter aus der Ostregion an.

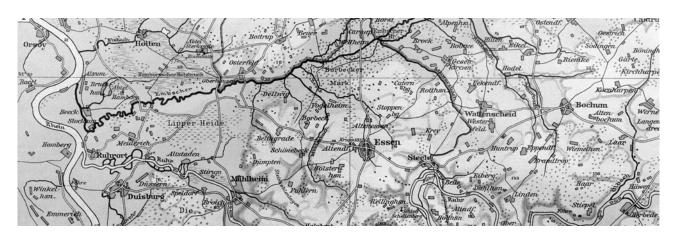
Die Wirtschaft florierte und Tagesanlagen wurden repräsentativ und meist im Stil des Historismus (Zeche Maximilian in Hamm), im Übergang vom Historismus zum Jugendstil (Zeche Zollern in Dortmund) oder gar in Backsteingotik (Zeche Adolf von Hansemann in Dortmund) errichtet. ²⁴

Der Aufschwung der Industrie führte selbstverständlich auch zum Wachstum der Städte des Ruhrgebiets und es brauchte in kurzer Zeit eine große Zahl an Arbeitern. Eine erste Zuwanderungswelle erfolgte um 1830 aus protestantischen, deutschsprachigen Gebieten. Besonders aus dem Raum Minden in Ostwestfalen und aus dem nordhessischen Waldeck kamen viele Arbeitskräfte und besiedelten die bis dahin unbewohnten Flächen rund um die Kohleminen. ²⁵

Als das Wachstum rasanter wurde und deutschsprachige Arbeiter nicht mehr in ausreichender Zahl gewonnen werden konnten, wurden vor allem ab 1880 vermehrt Menschen aus preußischen Ostregionen angeworben. So kamen bis 1914 etwa 450.000 Menschen aus Polen in das Ruhrgebiet. Aufgrund der, im Unterschiedzur Zuwanderungswelle der 1830er Jahre,

sprachlichen und kulturellen Barrieren entstanden große mehr oder minder rein polnische Siedlungskolonien. In Herne und Bottrop lag der Anteil an polnisch sprechenden Zechenarbeitern bei mehr als 60 Prozent. "In der Tat ist es so, dass es relativ abgeschlossene polnische Kolonien gegeben hat mit relativ wenig Kontakt zur Außenwelt und das war natürlich ein Integrationshemmnis" (Privatdozent Dr. Christoph Seidel, Haus der Geschichte des Ruhrgebiets). ^{23, 25}

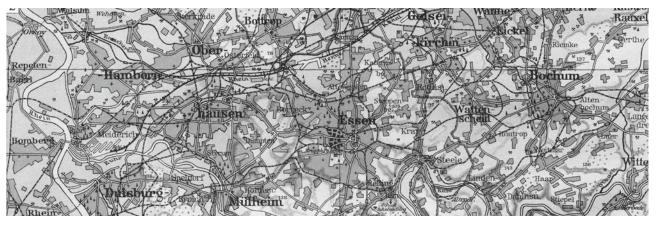
Im gesamten Ruhrgebiet verzehnfachte sich die Bevölkerung von 1850 bis 1905 beinahe, von 360.000 auf rund drei Millionen Einwohner. Waren beispielsweise Duisburg und Dortmund Anfang des 19. Jahrhunderts noch Städte mit rund 5.000 Einwohnern und wie das gesamte Ruhrgebiet vom primären Wirtschaftssektor, der Landwirtschaft, geprägt, wuchsen sie auf Großstädte mit rund 110.000 bzw. 175.000 Einwohnern im Jahre 1905. ^{26, 27, 28}



Das rheinisch-westfälische Industriegebiet, 1830



Bergleute der Zeche Nordstern, viele von ihnen Zuwanderer, Gelsenkirchen, 1897



Das rheinisch-westfälische Industriegebiet, 1930



B13 l Stadtpanorama vom Rathausturm, Essen, um 1890



B16



Zeit online: Gartenstadt Margarethenhöhe um B17 1920, © General Photographic Agency [29.03.2021]

1910 [29.03.2021]

Wikimedia Commons: Margarethenhöhe um

Viele damalige Dörfer, wie Gelsenkirchen 1875 oder Herne 1897, erhielten in dieser Zeit ihre Stadtrechte. Die Städte wuchsen schnell, vor allem in Richtung der Bergbau- bzw. industriellen Produktionsgebiete. Natürlich gingen mit dem Wachstum auch Probleme einher und es kamen vermehrt Forderungen zu besseren Wohnbedingungen für die Arbeiter auf, da die städtische Infrastruktur nicht mit dem Bevölkerungswachstum Schritt halten konnte. Es gab zu wenige Wohnungen und die hygienischen Verhältnisse waren nahezu untragbar. Sich ausbreitende Krankheiten, Kinderarbeit und eine hohe Kriminalität gehörten zum Alltag. 26

So schufen Werksbesitzer als Reaktion erste Arbeiter- und Werkssiedlungen. Ebenso wichtige Gründe waren jedoch die Bindung der Arbeiter und ihrer Familien an die Betriebe, sowie Werbung zum Anziehen neuer Arbeitskräfte. Die Miet- waren dabei an die Dienstverträge geknüpft, womit sich die Betriebe vor Fortzügen der Arbeiter schützten. Ebenso waren die Mieten niedrig gehalten, um Gehaltsnachforderungen zu verhindern. Diese Siedlungen wurden vorwiegend auf oder in unmittelbarer Nähe zu den Zechengeländen gebaut - insbesondere in der Emscherzone im nördlichen Ruhrgebiet, wo aus

genannten Gründen die größten Zechenund Bergbaubetriebe mit bis zu 3.000 Arbeitskräften waren. Sie bestanden meist als "Satellitenstädte" oder eigene Stadtteile ohne direkte Anbindung an die Infrastruktur der Städte. Kolonien dieser frühen Zeit waren in der Regel einfache, serielle Architekturen aus Backstein und in geometrischer Formation in Reihen oder Zeilen angeordnet. Meist zweigeschossig, mit je vier Drei- bis Vier-Zimmer-Wohnungen mit separaten Eingängen, war dennoch die einfache, kostengünstige und insbesondere schnelle Errichtung höchstes Kriterium. Die erste Siedlung dieser Art entstand mit der Werkssiedlung Eisenheim in Oberhausen bereits im Jahr 1844. 7, 25, 29

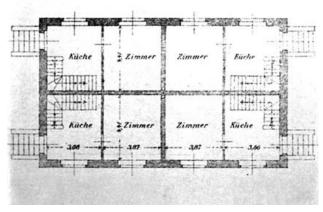
Die meisten dieser Häuser bestanden in den folgenden Jahrzehnten vorwiegend aus beschriebener Architektur. Jedoch wurde mit der Zeit und mit zunehmenden Einfluss der Gesellschaftsschicht der Arbeiter immer mehr Wert auf die Wohnbedingungen gelegt. So bekamen die Wohnhäuser beispielsweise zur Selbstversorgung bestimmte kleine Gärten und Ställe. "Die Arbeiter bilden bald schon die größte Gesellschaftsschicht. Sie fordern ihre Rechte ein, bilden Vertretungen, Gewerkschaften und Parteien – und gewinnen damit zunehmend Einfluss." ²⁶

Zu den Zeiten der besonders florierenden Wirtschaft rund um die Jahrhundertwende entstanden unter Anderem mit der "Alten Kolonie Eving" in Dortmund 1898 erste großzügigere und individuellere Siedlungen mit ergänzenden Sozial- und Freizeiteinrichtungen. Nach dem Vorbild der Entwicklung der Industrialisierung in England und Frankreich kamen zudem erste Gartenstadtideen auf, die mit der Krupp-Siedlung Margarethenhöhe in Essen ab 1909 ihr wohl ikonischstes Beispiel erhielten. Im Jahr 1900 leben so etwa ein Fünftel aller Arbeiter, sogar ein Drittel aller Bergarbeiter, in einer der rund 25.000 Wohnungen in Werkssiedlungen.

Mit dem ersten Weltkrieg ab 1914 und dem Ende des Deutschen Kaiserreichs 1918 begann dann eine neue Phase in der Entwicklung des Ruhrgebiets. Die Nachkriegswehen in wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht, die jungen instabilen Jahre der Weimarer Republik und auch die Ruhrbesetzung 1923 sind zunächst herbe Rückschläge für die Region, ehe die "Goldenen Zwanziger" den Weg des Ruhrgebiets der Vorkriegszeit zumindest für einige Jahre wieder fortsetzten.



Arbeitersiedlung Eisenheimer Straße, Oberhausen, vor 1910



Vierhaus-Typ, Siedlung Hegemannshof, Essen, um 1900



B16 | Gartenstadt Essen-Margarethenhöhe, um 1910



Straßenansicht Essen-Margarethenhöhe, um 1920

30

31

32

B19

[12.04.2021] 33 vgl. Wikipedia, die freie Enzyklopädie: "Goldene Zwanziger" [13.04.2021] 34 vgl. Deutschlandfunk: "Verlierer waren die Arbeiter" [13.04.2021] 35 vgl. Landschaftsverband Westfalen-Lippe: "Heimatfront Westfalen" [13.04.2021] B18 Landschaftsverband Westfalen-Lippe: Kanonenwerkstatt Krupp, © LWL Medienzentrum für

Westfalen [13.04.2021]

[13.04.2021]

krieg" [12.04.2021]

vgl. Regionalkunde Ruhrgebiet: "Der erste Welt-

Ruhrnachrichten: Luftangriffe auf das Ruhrgebiet

vgl. Deutsches Historisches Museum: "Der

val. Das Bundesarchiv: "Ruhrkampf 1920"

Generalstreik 1920" [12.04.2021]

1.6 | ZWISCHEN DEN WELTKRIEGEN

Im ersten Weltkrieg von 1914 bis 1918 deckten Ruhrkohle und Ruhrstahl den großen Bedarf an Waffen und Rohstoffen. Die Industrien wurden bereits im ersten Kriegsjahr fast vollständig in den Dienst der Kriegswirtschaft gestellt. Die großen Produktionsmengen führten zu schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen, die sehr an Zeiten zu Beginn der Industrialisierung erinnerten. Nach Kriegsende 1918 stand man vor umgestellten Produktionslinien, vor einer Wirtschaft am Boden, sowie vor Investitionsverboten in die Industrie. Deutschland musste gemäß Versailler Vertrag zudem hohe Reparationszahlungen leisten und sah sich einem hohen Schuldenberg gegenüber. 30

Die Anfänge der Weimarer Republik, der ersten parlamentarischen Demokratie Deutschlands, waren von Instabilität geprägt. 1920 kam es mit dem Kapp-Putsch dem Bürgerkrieg nahe, in dem vorwiegend Reichswehrangehörige und Mitglieder der Deutschnationalen Volkspartei die Machtübernahme versuchten. In der ganzen Nation trat dem vor allem die Arbeiterschicht entgegen und beendete letztlich mit einem Generalstreik den Putschversuch. ³¹ Im Ruhrgebiet kam es zu weiteren Unruhen, dem Ruhraufstand. Traten zunächst auch hier die Arbeiter den Putschisten entgegen, nutzten einige nach

Beendigung des Putsches die Gunst, selbst die zumindest regionale Regierung zu übernehmen. So wurden Arbeitersoldaten installiert und die sogenannte "Rote Ruhrarmee" gegründet, die die lokalen Ordnungskräfte vielerorts entmachtete. Am 20.März übernahm der Zentralrat der Arbeiterräte die Macht in einigen Teilen des Ruhrgebiets, ehe der Einmarsch der Reichswehreinheiten Anfang April die Aufstände niederschlug. ³²

Im Konflikt zwischen Deutschland und den Siegermächten über Reparationszahlungen kam es ab 1923 zur Ruhrbesetzung. Frankreich und Belgien versuchten insbesondere die Kontrolle über die Kohle- und Koksproduktion zu gewinnen und so wirtschaftlichen Druck auszuüben. Erneut kam es zu Protesten der Arbeiterschaft, die vielerorts ihre Arbeit niederlegte. Dennoch beugte sich Deutschland auch aus wirtschaftlichen Gründen und die Ruhrbesetzung endete 1925. Die im Zuge dessen vereinbarte Anpassung des Versailler Vertrages und die Verträge von Locarno sorgten für eine politische wie wirtschaftliche Entspannung und stellten die Republik auf stabilere Füße. Es folgten die "Goldenen Zwanziger", eine Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs, der bis zur Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre reichte. 33

Diese Krise trifft auch das Ruhrgebiet enorm. Es kommt zu Forderungen von Lohnsenkungen für Bergarbeiter unter Androhung von Massenkündigungen von bis zu 300.000 Arbeitern. Ziel war es unter Anderem, den Kohlepreis zu senken und diese wieder bezahlbar für die seit 1929 finanziell gebeutelten Haushalte zu machen. Es folgten Demonstrationen, gewaltbereite Proteste und dennoch immer weitere gesetzlich verordnete Lohnsenkungen. Die Arbeitslosenzahlen stiegen ungeachtet dessen, die Wirtschaft konnte sich nicht erholen und das regieren mit Notverordnungen spielte der NSDAP in die Karten, die ab 1933 die Macht übernahm. Die Ruhrindustrie wird erneut bedeutsam für Rüstungsgüter und produziert Waren in Rekordmengen. So steigt die Kohleförderung auf fast 130 Millionen Tonnen und mit ihr wie üblich auch die Eisen- und Stahlproduktion. 21, 34

Im Zweiten Weltkrieg von 1939 bis 1945 wurde das Ruhrgebiet daher aus strategischen Gründen angegriffen und massiv zerstört. Die Industrie hatte mit zunehmenden Schäden und Produktionsverlusten zu kämpfen und kam in den "Schlachten um die Ruhr" durch Luftschläge der Alliierten 1943 und vor allem 1944, wo nahezu pausenlose Angriffe geflogen wurden, praktisch zum Erliegen. In einigen Städten wie Dortmund werden durch Flächenbombardierungen mehr als die Hälfte aller Wohngebäude zerstört. Im Februar und März des Jahres 1945 kommt es zu Luftschlägen auf Kleinund Mittelstädte, denn mit dem "Ruhrabriegelungs-Programm" sollten sämtliche Verkehrsverbindungen des Ruhrgebiets gekappt werden. Ende März 1945 schlossen schließlich alliierte Bodentruppen das Ruhrgebiet ein und es kam zur sogenannten Kesselschlacht im Ruhrkessel, einer der letzten Kriegsschauplätze des Zweiten Weltkriegs auf europäischem Grund. Gegen Ende April wurde fast im gesamten Ruhrgebiet der Widerstand eingestellt und der Weltkrieg war für die Region de facto beendet. 35

Unqeachtet des Krieges gab es bereits ab 1943 erste Programme zum Wiederaufbau, die nach Kriegsende unmittelbar greifen sollten. Die Ruhrkohle spielte dabei eine wichtige Rolle, da die Zerstörungen unter Tage relativ gering waren und Kohle als Heizmaterial gefragt war. So stieg die Kohleförderung von 1945 bis 1956 von 33 Millionen auf knapp 125 Millionen Tonnen und das Ruhrgebiet trug so wesentlich zum Wiederaufbau und zum Wirtschaftswunder der 1950er Jahre bei. ^{7, 21}



Erster Weltkrieg: Kanonenwerkstatt Krupp, Essen, um 1917



Zweiter Weltkrieg: Zerstörungen der Städte, Dortmund, 1943-1945

37

1.7 | WIEDERAUFBAU UND STRUKTURWANDEL

Die ersten Jahre nach Kriegsende standen ganz im Zeichen der großflächigen Zerstörungen, der Wohnungsnot und der ersten Schritte des Wiederaufbaus. Einen wesentlichen Anteil hatte dabei die Wiederauferstehung des Ruhrgebietsbergbaus und der Stahlindustrie. Während ersterer schon ab 1945 wieder aufgenommen werden konnte, da die Kriegsschäden Untertage begrenzt waren und die Nachfrage nach Kohle als Heizmittel hoch war, kam die Stahlindustrie aufgrund der enormen Beschädigungen und geltender Beschränkungen erst Anfang der 1950er wieder in Schwung. Die Montanindustrie des Ruhrgebiets wurde bis zum Beginn der 1960er Jahre so der wesentliche Pfeiler im gesamten westeuropäischen Wiederaufbauprogramm und war Wirtschaftsmotor Deutschlands, 1957 erreichte die Arbeitsplatzentwicklung ihren Höhepunkt, das Lohnniveau des Ruhrgebiets war im nationalen Vergleich an der Spitze und die Produktionsmengen an Eisen und Stahl, sowie die Fördermengen an Steinkohle reichten an Spitzenwerte aus der Industrialisierung und aus der Zeit der Rohstoffproduktionen in den Kriegszeiten heran. 7, 36

Das Ruhrgebiet war seit dem Beginn der Industrialisierung gesellschaftlich und wirtschaftlich monostrukturell aufgestellt, wurde "auf Kohle gegründet" und war von dieser und ihren Folgeerzeugnissen in hohem Maße abhängig. Aufschwung und Niedergang der gesamten Region hingen seit jeher an der Montanindustrie. Das Wirtschaftswunder der 1950er Jahre und die wichtige Rolle der Ruhrindustrie verstärkten diese Strukturen nochmals. Während in anderen Teilen Deutschlands der Wandel längst eingeleitet war, siedelten sich Nicht-Montanbranchen fast nur in umliegenden Regionen an. Die Geschichte und Dominanz der industriellen Altstrukturen erschwerten den Strukturwandel des Ruhrgebiets, mit dem Rückenwind der Produktionserfolge und Fördermengen der 1950er umso mehr. 7, 26, 37, 38,

Wie zu den Hochzeiten des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts waren auch für den Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg viele Arbeitskräfte nötig. Den kriegsbedingten Rückgang der Bevölkerungszahl glich das Ruhrgebiet durch Flüchtlinge aus Ostregionen und durch Gastarbeiter aus der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft aus. Insbesondere ab 1955 schloss Deutschland mit zahlreichen Ländern Anwerbeabkommen und es kamen viele Arbeiter aus Griechenland, Italien oder auch Spanien. 1961 wurde ein solches auch mit der Türkei geschlossen und bis 1973 kamen so über

- vgl. Magazin ruhr-guide: "Das Ruhrgebiet Die Entwicklung und der Strukturwandel" [14.04.2021]
- vgl. Bundeszentrale für politische Bildung: "Von der Industrieregion zur Wissensregion."
 [14.04.2021]
- 39 vgl. Zeit online: "Als Deutschland zum Einwanderungsland wurde" [14.04.2021]
- B20 WDR: Ankunft türkischer Gastarbeiter [29.04.2021]
- B21 WAZ: Bergarbeiter-Demonstration Bochum [29.04.2021]

³⁶ vgl. Regionalkunde Ruhrgebiet: "Wiederaufbau im Ruhrgebiet" [14.04.2021]

600.000 Menschen alleine aus der Türkei in das Ruhrgebiet. Sie blieben als Gastarbeiter mit befristeter Aufenthaltserlaubnis, in der Regel ein bis zwei Jahre, kamen ohne Familien und die dauerhafte Niederlassung war seitens der Politik nicht gewünscht. Diese Personalrochaden erwiesen sich für die Unternehmen als wenig erstrebenswert. Zwar waren die zu zahlenden Löhne auf niedrigem Niveau, die in der Regel unzureichend ausgebildeten und der deutschen Sprache nicht mächtigen Arbeiter mussten jedoch immer wieder neu angelernt werden. Angesiedelt waren sie wie zu Beginn des 20. Jahrhunderts meist in Sammelunterkünften auf Werksgeländen oder in den vielen Werkssiedlungen, die teilweise jedoch in heruntergekommenen Zustand waren. Zwar dominierte auch bis zu Beginn der 1970er Jahre noch die Praxis der befristeten Arbeitsaufenthalte, die Fristen wurden jedoch immer länger. So holten zahlreiche Arbeiter ihre Familien in das Ruhrgebiet und wurden sesshaft. 23, 25, 39

Die Jahre des Aufschwungs endeten für den Kohlebergbau abrupt im Jahre 1958, dem Jahr der Kohlekrise, von der sich die Montanindustrie des Ruhrgebiets nie mehr erholen sollte. Auslöser waren die hohen Preise der Ruhrkohle im internationalen Vergleich. Durch sinkende Kosten in der Schifffahrt wurde der internationale Warenverkehr forciert und Kohle beispielsweise aus den USA war deutlich billiger. Die Gründe lagen vor allem im unterschiedlich aufwendigen Abbau. Während in den USA im Jahr 1960 im Schnitt 100 Meter tief bis zur Steinkohle gegraben werden musste, waren es in Deutschland mehr als 600 Meter. Ein mindestens ebenso großer Faktor war das Öl als aufkommender Energieträger, der durch die Abschaffung der Ölsteuer umso mehr an Relevanz und Bedeutung gewann. ⁷

Bis 1963 wurden 31 Großzechen geschlossen. In den folgenden Jahrzehnten hielten nur noch hohe staatliche Subventionen den Ruhrbergbau aufrecht, Schließungen schritten dennoch immer weiter voran und das Ruhrgebiet vollzog einen Strukturwandel vom Industrie- zum Dienstleistungs- und Bildungs- bzw. Forschungsstandort. ^{7,37}

Bereits in den 1960er Jahren wurde dieser, ungeachtet des erwähnten teilweisen strikten Festhaltens an industriellen Altstrukturen, eingeläutet. Den bis dato stark vernachlässigten Bereichen der Kunst und Kultur, der Forschung und Bildung, sowie der Naherholung wurde immer größere Bedeutung zu Teil. ^{7, 37}



B20 | Türkische Gastarbeiter nach der Ankunft, um 1965



B21 | Kohlekrise: Kundgebung der Bergarbeiter und ihrer Angehörigen, Bochum, 1959

B22

Ein erster wichtiger Schritt war das "Entwicklungsprogramm Ruhr 1968-1973", das unter Anderem wichtige infrastrukturelle Umgestaltungen und höhere Wohnwerte zum Ziel hatte. Zudem sollten Naherholungsgebiete den Lebenswert der Region erhöhen und neue Arbeitsplätze geschaffen werden, die die Entlassungen aus der Montanbranchen auffangen sollten. Der Kohlebergbau und die mit ihm zusammenhängenden Industriesparten verzeichneten zwischen 1976 und 1998 jeweils Rückgänge der Beschäftigten um weit über 60%. Die Kohleförderung als Indikator der Montanindustrie sank von 1956 bis 1980 von etwa 125 Millionen auf unter 70 Millionen Tonnen. 21, 37

Den Weg zum Bildungsstandort ebnete bereits die im Jahr 1962 gegründete Ruhr Universität in Bochum, der die Universität Dortmund im Jahr 1968 sowie weitere Bildungseinrichtungen folgten.

Im Bereich der Kultur gab es zwar auch schon während der großen Zeiten der Montanindustrie wenige vereinzelte Angebote, doch dem Krieg fielen die meisten dieser, wie beispielsweise sowohl die Philharmonie Essen, als auch das bereits 1930 gegründete Deutsche Bergbau-Museum in Bochum, zum Opfer. Doch auch, weil die früheren Industrieanlagen später selbst zu Kulturgütern

werden sollten, baute sich eine flächendeckende Kulturlandschaft erst in den 1980er und 1990er Jahren auf. ³⁷

Einen wesentlichen Beitrag zu dieser Umnutzung der Industrieanlagen leistete die "Internationale Bauausstellung Emscher Park", die von 1989 bis 1999 durch städtebauliche, kulturelle, soziale und ökonomische Projekte neue Impulse für den wirtschaftlichen Wandel geben sollte. Viele stillgelegte Industrien, als Leitprojekt die Zeche Zollverein in Essen, wurden insbesondere zu kulturellen Nutzungen umgewandelt und wurden ab 1999 mit der "Route der Industriekultur" miteinander verbunden. Eines der größten landschaftlichen Projekte setzte seinen Fokus auf den besonders durch die Industrie zersiedelten Norden rund um die Emscher. So entstand aus mehreren kleinen Grünzügen ein zusammenhängendes Naherholungsgebiet rund um die Emscher, die von einem industriellen Abwasserfluss wieder in einen natürlichen Flusslauf renaturiert wurde. Architektonisch und städtebaulich sollte die Wohn- und Lebensqualität verbessert werden. Dazu wurden viele ehemalige Werkssiedlungen saniert, aber auch neue Wohnquartiere, wie solche am Krupp-Gürtel in Essen oder am Phoenix-See in Dortmund, geschaffen. 37

- WAZ: Bau der Universität Bochum [30.04.2021]
- B23 Süddeutsche Zeitung: Landschaftspark Duisburg, © Jochen Tack [30.04.2021]
- B24 Märkische Allgemeine: Zechenschließung Prosper Haniel, © Oliver Berg [30.04.2021]

Die vielseitige (Industrie-) Kultur wurde im Jahr 2010 schließlich ausgezeichnet, in dem Essen stellvertretend für das Ruhrgebiet zur Kulturhauptstadt Europas wurde. Es gab zahlreiche Veranstaltungen und Projekte in den Bereichen Kunst und Kultur, aber auch baulich in den Bereichen Infrastruktur und Architektur. Aushängeschild waren dabei insbesondere jene Industriedenkmäler und die gesamte Route der Industriekultur.

Der Ruhrbergbau bestand bereits im Jahr 1990 nur noch aus 19 Zechen, die rund 54 Millionen Tonnen Steinkohle förderten. Kurioserweise eröffnete im Dezember 1992 mit der Kokerei Kaiserstuhl in Dortmund Europas modernste Kokerei, trotz des nahenden Endes des Ruhrbergbaus. Sie sollte letztlich nur acht Jahre in Betrieb sein. Im Jahr 2007 waren nur noch vier Steinkohlebergwerke aktiv und die damalige Bundesregierung beschloss das Ende der hohen staatlichen Subventionen mit 2018. Im September 2018 schloss mit dem Bergwerk Prosper-Haniel in Bottrop das letzte Ruhrbergwerk nach dessen 150-jähriger Geschichte im Steinkohlebergbau feierlich. Mit Stolz und Trauer der teilnehmenden Bergleute endete damit das Kapitel, auf dem das Ruhrgebiet gebaut wurde, durch das das Ruhrgebiet in Krisen litt und in Hochzeiten profitierte.

Das Bild der Ruhrregion hat sich seit der Kohlekrise Ende der 1950er Jahre deutlich verändert. Aus dem monostrukturell geprägten Industriestandort ist ein vielseitiger, grüner, kulturell geprägter Ballungsraum geworden, der dennoch eng mit seiner Geschichte verwurzelt bleibt. Nicht nur, weil diese so prägend und identitätsstiftend war, sondern auch weil sie mit ihren Auswirkungen selbst Jahrzehnte später immer noch präsent ist. Nicht nur in baulicher, auch in gesellschaftlicher und in soziokultureller Hinsicht.



B22 | Die Ruhruniversität als Start für den Wandel zum Bildungsstandort, Bochum, um 1970



B23 | Resultat der IBA Emscherpark: Hüttenwerk wird Landschaftspark, Duisburg



B24 | Bundespräsident Steinmeier bei der Förderung der letzten Ruhrkohle, Bottrop, 2018

1.8 | FRÜHER - HEUTE

B25 Wikimedia Commons: Zeche Nordstern um 1910 [28.04.2021] B26 Wikimedia Commons: Nordsternpark Gelsenkirchen [28.04.2021] B27 WAZ: Zeche Zollverein Essen 1932, © Stiftung Zollverein [28.04.2021] B28 Wikimedia Commons: Zeche Zollverein, © Watzmann [28.04.2021]

| Nordsternpark Gelsenkirchen

Die Zeche Nordstern in Gelsenkirchen ging im Jahr 1868 in Betrieb. 1915 wurde sie wegen des erhöhten Bedarfs an Kohlekoks zu Weltkriegszeiten um eine Kokerei erweitert. Nach Beseitigung der Weltkriegsschäden und Wiederaufnahme des Betriebs erreichte sie 1980 mit 1,9 Millionen Tonnen geförderter Kohle und über 3000 Beschäftigten ihren Höhepunkt. Auf dem 1986 stillgelegten Zechengelände entsteht ab 1994 die Bundesgartenschau, die drei Jahre später eröffnete und nach wie vor als Landschaftspark "Nordsternpark" der Naherholung dient.

| Zeche Zollverein Essen

Im Jahr 1847 wurde der erste Schacht abgeteuft, dem bis um den Jahrhundertwechsel drei weitere Anlagen mit insgesamt acht Schächten folgten. 1932 kam das 55 Meter hohe Fördergerüst hinzu, das Zollverein industriell automatisierte, es zum größten und leistungsfähigsten Bergwerk weltweit machte und heute als eines der bedeutendsten baulichen Symbole des Ruhrbergbaus gilt. 1986 schloss die Großzeche und wurde im Rahmen der IBA Emscher Park zum Industriedenkmal und Kulturstandort. Seit 2001 ist die Anlage UNESCO Weltkulturerbe.











Ruhrspeak - Blog für Fotografie: Kohlenhalde, B29 © Chargesheimer [28.04.2021] B30 Wikimedia Commons: Berghalde als Naherholungsgebiet, © Dernbecher A. J. [28.04.2021] Der Spiegel: Stadt Essen historisch [28.04.2021] B31 B32 Stahleisen: Panorama Stadt Essen, © Kassenberg [28.04.2021]

| Ruhrhalden

Über 250 Ruhrhalden zeugen von der großen Bergbaugeschichte der Region. Entstanden zu den Hochzeiten des Bergbaus aus Aufschüttungen von Abraum, also nicht Nebenprodukten der Kohleförderung, sind sie heute beliebte Naherholungsgebiete, Aussichtspunkte und Freiräume mit kulturellen Angeboten. Schon in den 1980er Jahren wurden die ersten Halden renaturiert. Die höchsten dieser Art sind über 100 Meter hoch und bieten Angebote für beispielsweise Wanderer, Radfahrer oder mit dem Alpincenter in Bottrop sogar für Skifahrer.

| Stadtbild Essen

Einst war die Stadt Essen mit 290 Zechen die größte Bergbaustadt Europas. Auch die Krupp-Gussstahlfabrik war hier ansässig, die in den 1870er Jahren das größte Industrieunternehmen Europas war und deren Werksfläche ein Drittel der gesamten Stadtfläche ausmachte. Mit dem Strukturwandel setzte in Essen wie im gesamten Ruhrgebiet der Wandel vom Industrie- zum Dienstleistungsstandort ein. Heute ist Essen eines der Entscheidungszentren der deutschen Wirtschaft. Acht der 100 umsatzstärksten Unternehmen haben hier ihren Hauptsitz.













Ruhrschnellweg

Der Ruhrschnellweg gilt als die wichtigste Verkehrsader, im Sprachgebrauch gar "Lebensader" der Region. Sie geht geschichtlich auf die mittelalterliche Fernhandelsstra-Be Hellweg zurück und bildete sich letztlich um 1926 als damalige Reichsstraße 1. Sie verläuft in Ost-West-Richtung und verbindet zahlreiche Ruhrgebietsstädte, darunter mit Bochum, Dortmund, Duisburg und Essen auch die vier einwohnerstärksten Städte, miteinander. Sie gilt als höchst ausgelastet, enormer Stauschwerpunkt und daher "längster Parkplatz des Ruhrgebiets".

| Villa Hügel Essen

Die Villa Hügel im Süden von Essen wurde von 1870 bis 1873 als Wohnhaus der Familie Krupp, der Unternehmerfamilie der Krupp-Gussstahlwerke, einst größtes Industrieunternehmen Europas, erbaut. "Kaiser und Könige, Unternehmer aus aller Welt, Politiker und Regierungschefs" waren hier zu Gast. Im Jahr 1945 besetzten Alliierte das Anwesen und gaben es erst 1952 wieder in familiäre Hände. Danach sollte es nie mehr als Wohnhaus der Familie dienen, da sie es zu einem Kunst- und Kulturstandort mit bis heute großer Bedeutung machten.















| Arbeitersiedlung Eisenheimer Straße

Die Werkssiedlung Eisenheim in Oberhausen entstand im Jahr 1844 als erste Arbeitersiedlung des Ruhrgebiets. Die Siedlung besteht aus zweigeschossigen Backsteinhäusern, viele nach dem typischen Kreuzformtypus mit je vier separaten Wohnungen pro Gebäude. Nach dem Zweiten Weltkrieg und in der Zeit der Kohlekrise wurden Teile der Siedlung abgerissen, ehe eine Bürgerinitiative den Thyssen-Konzern zum Einlenken bewegte und den weiteren Abriss stoppte. Die Gebäude wurden saniert und sind heute ein Wohnviertel mit musealem Charakter.

| Gartenstadt Essen-Margarethenhöhe

Margarethe Krupp, Ehefrau des Unternehmers Friedrich Alfred Krupp, Eigentümer der Krupp-Gussstahlfabrik, startete ab 1906 das Projekt einer neuen Arbeitersiedlung nach der Prämisse des Lebens im Grünen. So wurden Einfamilienhäuser mit Gärten der Haupttypus, ergänzt durch Parks und Wohnfolgeeinrichtungen wie einem Marktplatz und einem Verbrauchermarkt. Die Siedlung war eine der ersten deutschen Gartenstädte und wurde nach großflächigen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg in ihrer historischen Form wiederhergestellt.









2 | STADT WITTEN

41

2.1 | ALLGEMEINES

Die Stadt Witten liegt im Ennepe-Ruhr-Kreis im Südosten des Ruhrgebiets. Sie ist mit rund 96.000 Einwohnern die dahingehend größte Stadt des Kreises.

Bis Mitte der 1970er Jahre, als per kommunaler Gebietsreform im Bundesland Nordrhein-Westfalen die kleinteiligen Gemeindestrukturen zu größeren Verwaltungs- und Gebietsstrukturen zusammengefasst wurden, war Witten eine kreisfreie Stadt. Nach der Eingliederung hatte sie mit mehr als 100.000 Einwohnern den Status als Großstadt inne, ehe ab 2007 und seither die Einwohnerzahl unter dieser Grenze rangiert.

Geografisch liegt Witten am Rande des Ruhrgebiets zum Sauerland und Südwestfalen, zwischen den Großstädten Bochum und Dortmund des Ruhrgebiets und der Stadt Hagen der Region Südwestfalen. Sie ist geprägt von Einflüssen des Rechts-Rheinischen Schiefergebirges mit ihren Hügeln im Ardeygebirge, von der durch den südlichen Teil des Stadtgebiets fließenden Ruhr, sowie von den zu Tage tretenden kohleführenden Erdschichten im Bereich des Muttentals. Das Muttental gilt als die Wiege des Ruhrbergbaus, da hier bereits im 16. Jahrhundert die erste Steinkohle im Tagebau abgebaut worden ist.

Die Stadt besteht heute aus sieben Stadtteilen, die sich auf ein Stadtgebiet von mehr als 72 Quadratkilometern verteilen.

Die Ruhr teilt das Stadtgebiet mehr oder

weniger in zwei Hälften. Der nördliche Teil ist überwiegend von städtischer und innerstädtischer Gebäude- und Nutzungsstruktur geprägt. Hier verlaufen auch die Eisenbahnlinien zu den großen Ruhrgebietsstädten Bochum, Dortmund und Essen, die für die Stadt die wichtigste Verbindung zum übrigen Ruhrgebiet im öffentlichen Verkehr darstellen. Die Stadtteile Mitte, Annen und Heven weisen mit 1.500 bis 3.000 Einwohner pro Quadratkilometer eine überdurchschnittlich hohe Bevölkerungsdichte auf. 30 bis 45 Prozent der Fläche ist hier bebaut. Das östliche und insbesondere das südlich der Ruhr gelegene Stadtgebiet ist geprägt von den angesprochenen Hügeln des Ardevgebirges bzw. denen des Märkischen Hügellandes, die überwiegend bewaldet sind. Hier sind die Stadtteile wesentlich zersiedelter und es dominiert die Bebauungsstruktur der Ein- bis Zweifamilienhäuser. Die Bevölkerungsdichte im südlichen Stadtteil Herbede beträgt lediglich rund 500 Einwohner pro Quadratkilometer und die bebaute Fläche macht nur einen Anteil von knapp 16 Prozent aus.

- 40 vgl. Stadt Witten: "Witten in Kürze" [15.05.2021]
 - vgl. Wikipedia, die freie Enzyklopädie: "Witten" [15.05.2021]
- B41 Nettmann W., Schmidt-Ridder R., 1987: "Witten", S. 37
- B42 https://magazin.sparkasse-witten.de/wp-content/uploads/2014/12/201508_2WittenerRathaus.png
- B43 Nettmann W., Schmidt-Ridder R., 1987: "Witten", S. 52
- B44 Nettmann W., Schmidt-Ridder R., 1987: "Witten", S. 48

Fast 50 Prozent der Wohnhäuser sind hier Einfamilienhäuser, etwa 27 Prozent sind Zweifamilienhäuser.

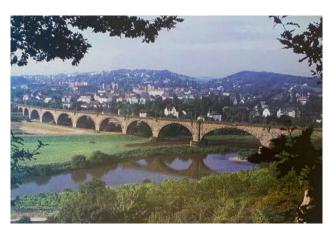
Diese Zweiteilung macht den Charakter der Stadt im nördlichen inneren Kern teilweise urban und dem der größeren Ruhrgebietsstädte entsprechend, in den südlichen Teilen jedoch kleinstädtisch und strukturell eher dem Sauerland und Südwestfalen ähnlich. Witten nimmt also eine gewisse Zwischenrolle zwischen zwei Regionen ein. Geografisch gehört es zum Ruhrgebiet, städtebaulich und strukturell ist es aber höchstens der aus Südwestfalen gesehene abgeschwächte Auftakt. Nur einige Kilometer weiter nordöstlich bzw. nordwestlich ist man in Bochum und Dortmund bereits in der städtischen Hauptachse der Ruhrmetropole mit wesentlich urbanerem Charakter, einige Kilometer südlich beginnt im Märkischen und Oberbergischen Kreis bereits die vor allem landschaftlich geprägte Fläche des Bergischen Landes bzw. Sauerlandes.



Luftbild mit Rathaus, Witten-Mitte



Straßenbild mit urbanem Charakter im Stadtkern, Witten-Mitte



Luftbild Kemnader See, Witten-Herbede



Straßenbild mit kleinstädtischem Charakter, Witten Herbede

42

2.2 | GESCHICHTE & GEGENWART

Erste Menschen waren auf Wittener Stadtgebiet schon seit der frühen Steinzeit sesshaft, doch die erste urkundliche Erwähnung fand im Jahre 1214 statt. Damals als sogenanntes "Eigengericht" - also den fürstlichen Landesherren nicht unterstellt - Sitz der Adelsfamilie v. Witten, war Witten bis weit in das 18. Jahrhundert hinein landwirtschaftlich geprägt. Viele Höfe verteilten sich über das heutige Stadtgebiet, gewerbliche Wirtschaft gab es erst seit der Erteilung des Marktprivilegs 1675. Die Ältesten gewerblichen Betriebe im eigentlichen Sinn waren zwei Mühlen, zu denen um 1700 zwei weitere Mühlen dazukamen und damit einen ersten frühindustriellen Ansatz bildeten. Wie im gesamten Ruhrgebiet wurde jedoch erst der Bergbau die Initialzündung zu Wandel und Wachstum.

Witten gilt mit dem Muttental als Wiege des Ruhrbergbaus. So wurde bereits im 16. Jahrhundert über "wildes Kohlengraben" geklagt und bereits 1541 wurden mit der "Clevisch-Märkische Bergordnung" erste Vorschriften und Anweisungen erlassen. Der Abbau war hier zu einem so frühen Stadium möglich, da die Steinkohlevorkommen sehr nahe an der Oberfläche, teilweise gar an der Oberfläche lagen.

Die "Preußische Bergordnung" von 1737 markierte den Start zum Bergbau im größeren Massstab. Bis dato wurde nur nach Bedarf "gekohlt", nun gründeten sich immer mehr Bergwerksgewerkschaften, die vor allem am südlichen Ruhrufer ganzjährig Kohle förderten. Für den Abtransport wurde die Ruhr schiffbar gemacht.

Im 18. Jahrhundert entwickelte sich ausgehend von Witten die Industrie in der Region des Bergisch-Märkischen Hügellandes. 1722/23 wurden hier die ersten Eisenhämmer nördlich der Ruhr errichtet. Rund um die Jahrhundertwende gründete Friedrich Lohmann im Jahr 1790 eine Stahlfabrik und produzierte damit Stahl aus importiertem Eisen aus dem Siegerland. Der Wunsch nach einer eigenen Eisenhütte erfüllte sich nicht, da die im südlichen Ruhrgebiet vorhandene Kohle zur Koksherstellung nicht geeignet war (siehe Abschnitt 1.4 | Vorindustrialisierung). Lohmann gelang dagegen die Entschlüsselung eines Geheimnisses der englischen Hüttenindustrie, nämlich das Umschmelzen von Zementstahl im Tiegelofen zu Gussstahl. Sein Herstellungsverfahren war jedoch erst Mitte des 19. Jahrhunderts so ausgereift, dass sich industrieller Erfolg einstellte.

Zur etwa gleichen Zeit erhielt die Stadt 1848 mit der Bergisch-Märkischen-Bahn von Düsseldorf über Witten nach Dortmund Eisenbahnanschluss und erlebte seine eigentliche industrielle Hochzeit. Die Einwohnerzahl der Stadt stieg deutlich, von 1818 knapp 1.500 auf 1871 mehr als 15.000 Einwohner. Neben Glashütten und Mühlenwerken war die eisenverarbeitende Industrie deutlich führend. Von 1850 bis 1875 stieg die Zahl dieser Betriebe von 10 auf 39, deren Belegschaft von 1.100 auf 4.650 Arbeiter.

Vom ersten Weltkrieg, den schwierigen Jahren der jungen Weimarer Republik und dem Zweiten Weltkrieg war Witten ebenso stark betroffen wie das übrige Ruhrgebiet (siehe Abschnitt 1.6 | Zwischen den Weltkriegen).

Obwohl Witten lange Zeit industriell und wirtschaftlich bedeutender war als beispielsweise das benachbarte Bochum, hat es die Entwicklung nicht weiterführen können. Der Grund war insbesondere der Ausbau des Hellwegs als Hauptverbindungsachse durch das mittlere bis nördliche Ruhrgebiet. Wittens Standort an der Ruhr wurde schlagartig vom großen Vor- zum entscheidenden Nachteil. Zudem wanderte der Ruhrbergbau immer weiter gen Norden, da dort ertragreichere Kohlevorkommen lagen.

Die Stadt hatte plötzlich eine Randlage inne, auf die in dieser Arbeit immer wieder in vielerlei Hinsicht hingewiesen wird.

Durch zahlreiche Eingemeindungen stieg die Bevölkerungszahl der Stadt von 1919 bis 1970 von etwa 38.000 auf 99.000 Einwohner, ehe mit der Eingemeindung von Herbede im Jahr 1975 die 100.000 Einwohner-Grenze durchbrochen und Witten damit zur Großstadt wurde. Gleichzeitig wurde die Stadt in den Ennepe-Ruhr-Kreis eingegliedert. Die Eingemeindung Herbedes brachte der Stadt neben dem neuen Titel, den sie heute nicht mehr innehat, auch ein neues Stadtgebiet mit grundverschiedener Siedlungsstruktur. Witten wurde plötzlich reich an Waldgebieten und Grünzügen, hatte einen Stadtteil am Ufer des Kemnader Sees und gewann hochwertige Wohnlagen mit insbesondere Ein- und Zweifamilienhäusern dazu. Gleichzeitig wurde jedoch die Stadtsanierung und -entwicklung erschwert, da eine mehr oder minder präsente Zweiteilung entstand (siehe Abschnitt 2.1 | Allgemeines). Das Stadtzentrum erlebte Prozesse der Urbanisierung, das südliche Stadtgebiet blieb dank des vorsichtigen Umgangs mit Siedlungserweiterungen eine qualitative und attraktive Wohnlage im Grünen.

Bis in die heutige Zeit hat Witten stets Schwierigkeiten mit seiner Lage und Rolle. Zum einen wichtigste Stadt im ländlicheren Ennepe-Ruhr-Kreis, zum anderen im Schnittfeld der größeren Städte Bochum und Dortmund in Randlage des Ruhrgebiets.

"Nicht Fisch nicht Fleisch" würde man nach Mundart sagen. Mit der Bahnhofstraße ist vor allem in den 1980er und 1990er Jahren eine Einkaufsstraße entstanden, die heute mit enormen Leerständen und Abwanderungen in die größeren Einkaufsstädte zu kämpfen hat. Ebenso verhält es sich in den Bereichen Kunst und Kultur. Ein anderes Beispiel zeigt dagegen einen besseren Weg auf. Witten wurde 1983 durch die Privatuniversität Witten-Herdecke zur Universitätsstadt, stand und steht aber dahingehend deutlich im Schatten der Universitäten in Bochum und Dortmund. Doch Wittens Universität hat heute deutschlandweit Rang und Namen, weil sie auf andere Lehrformen und Prinzipien setzt als die großen Nachbarn. Ein Weg, der für Witten generell erstrebenswert ist. Eigene Wege gehen, ein eigenes Image und eigene Werte aufbauen, die die Stadt und ihre Qualitäten ausmachen.



3 | ANALYSE

X.1 | Altersstruktur

Durchschnittsalter in Jahren

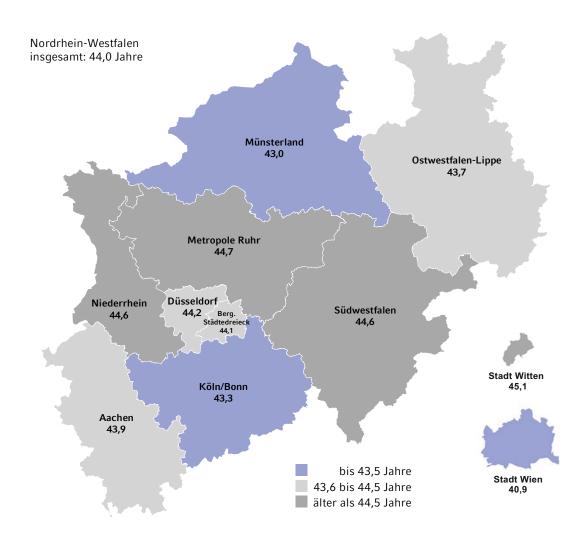
Die Altersstruktur in den Regionen Nordrhein-Westfalens ist sehr different. Während die Bevölkerung der Regionen Köln/Bonn und Münsterland mit 43,0 bzw. 43,3 Jahren im Durchschnitt am jüngsten sind, weist die Metropole Ruhr mit 44,7 Jahren die älteste Bevölkerung auf. Die Gruppe der aktuell 50 bis 60-jährigen ist dabei überproportional vertreten. Die Bevölkerung der Stadt Witten ist mit im Schnitt 45,1 Jahren nochmals älter als der Durchschnitt der Ruhrmetropole.

Quellenangaben 'Analyse Gesellschaft':

NRW.Bank: "Wirtschaftsregionen im Vergleich 2019" [20.04.2020]

Stadt Wien Statistik: "Bevölkerung, Arbeitsmarkt, Bildung, Verkehr aus 2019" [20.04.2020]

3.1 | GESELLSCHAFT



Nordrhein-Westfalen insgesamt: 14,8% Münsterland 9.6 Ostwestfalen-Lippe 11,4 Metropole Ruhr 16,1 Düsseldorf~ Niederrhein Südwestfalen 15.1 11,5 Stadt Witten Köln/Bonn 11,1 16,1 **Aachen** 13,3 bis 12,0 14,1 bis 17,0 Stadt Wien 12,1 bis 14,0 mehr als 17,0 29,6

X.2 | Ausländische Staatsangehörige Anteil in Prozent

Das Ruhrgebiet ist seit jeher eine durch Einwanderung geprägte Region. Schon in der Industrialisierung kamen viele Arbeiter aus preußischen Ostregionen, in der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg kam es durch die Anwerbeabkommen Deutschlands erneut zu großen Zuwanderungsströmen aus Griechenland, Italien und insbesondere der Türkei.

In ganz Nordrhein-Westfalen macht die Gruppe der türkischen Staatsangehörigen daher mit knapp 500.000 Menschen vor den Polen mit knapp 220.000 Menschen die größte Gruppe aus. In der Region Düsseldorf und der Region des Bergischen Städtedreiecks ist der Anteil der Bevölkerung mit Migrationsgeschichte mit 20-21% am höchsten, gefolgt von der Metropole Ruhr mit knapp 16%. Dabei gibt es innerhalb der Metropole Ruhr jedoch das Phänomen der geschichtlich geprägten Nord-Süd-Differenz. So gibt es im Essener Norden einige Stadtteile mit überdurchschnittlichen 30-40%, im Süden meist solche mit lediglich unter 10% Bewohnern mit ausländischer Staatsbürgerschaft.

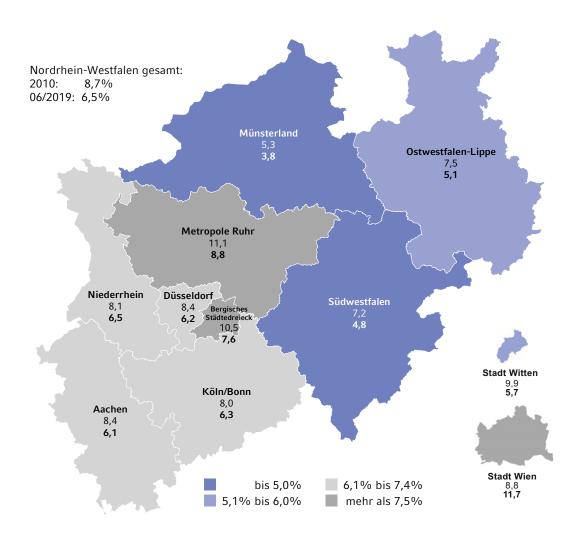
Die Stadt Witten liegt mit einem Anteil von insgesamt 11,1% unter dem regionalen Durchschnitt und ist eher mit den Werten der Region Südwestfalen vergleichbar.

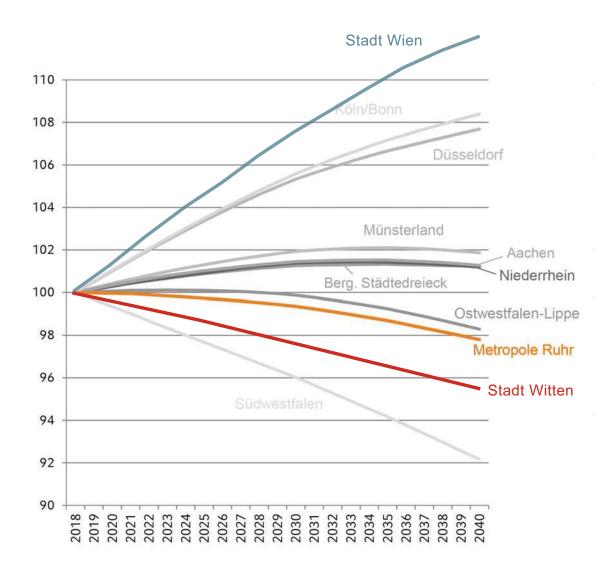
X.3 | Arbeitslosenquote

Anteil in Prozent

Auch wenn im gesamten Bundesland Nordrhein-Westfalen die Arbeitslosenzahlen von 2010 bis 2019 sanken, liegen sie mit 6,5 Prozent in 2019 weiter über dem Bundesdurchschnitt von 4,9 Prozent. Zudem hat die Dynamik am Arbeitsmarkt zugenommen. Immer mehr Berufstätige verlieren ihre Jobs und immer mehr Arbeitslose finden wieder in die Berufswelt.

In der Metropole Ruhr liegen die Arbeitslosenzahlen mit 8,8 Prozent im Jahr 2019 deutlich über dem Landesdurchschnitt, auch wenn sie hier ebenso im Vergleich zu 2010 gesunken sind. Dabei sind die regionalen Unterschiede jedoch enorm. Die Stadt Gelsenkirchen weist beispielsweise eine Arbeitslosenquote von fast 13 Prozent auf, die damit mehr als doppelt so hoch wie die von Witten ist. Gründe für die im Landesdurchschnitt höheren Werte des Ruhrgebiets sind neben vielen ausländischen Zuwanderern mit sprachlichen Barrieren - und damit kaum Anschluss an die kommunikationsorientierten Dienstleistungsberufe - auch die vielen von einem Sozialplan abgesicherten Langzeitarbeitslosen, die weiter einen hohen Prozentsatz ihres damaligen Einkommens beziehen. Auch der jahrzehntelange Strukturwandel des Ruhrgebiets hinterlässt weiter seine Spuren am Arbeitsmarkt.





X.4 | Bevölkerungsvorausberechnung Entwicklung in Prozent (ab 2018)

Während das Land Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahrzehnten insgesamt ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen hatte, gibt es innerhalb des Bundeslandes Regionen mit in dieser Zeit deutlichen Verlusten an Einwohnern. Die Entwicklung wird auch für die Jahre bis 2040 regional sehr different vorausberechnet. Dabei verzeichnet die Metropole Ruhr Bevölkerungsverluste um knapp zwei Prozent bis 2040 und ist mit Ostwestfalen-Lippe und Südwestfalen die einzige Region mit negativer Vorausberechnung. Sie setzt damit den Trend der Vergangenheit fort. Seit den 1960er Jahren überwogen die Sterbefälle stets den Geburten, seit dem Jahr 2000 um in Summe 350.000. Da Nordrhein-Westfalen traditionell eine positive Wanderungsbilanz aufweist, wird dies jedoch auch im Ruhrgebiet teilweise kompensiert. Die Prognosen sagen dennoch einen Bevölkerungsrückgang voraus.

In Witten zeigt sich die Situation nochmals schlechter, wie bei vielen Indikatoren sortiert man sich zwischen den Werten des Ruhrgebiets und denen Südwestfalens ein. 2040 soll es rund fünf Prozent weniger Bewohner geben als 2018. Die Stadt hat ebenso ein Geburtendefizit, Zu- und Fortzüge halten sich hier jedoch die Waage, was in Summe zum stärkeren Rückgang führt.

X.5 | Bruttowertschöpfung

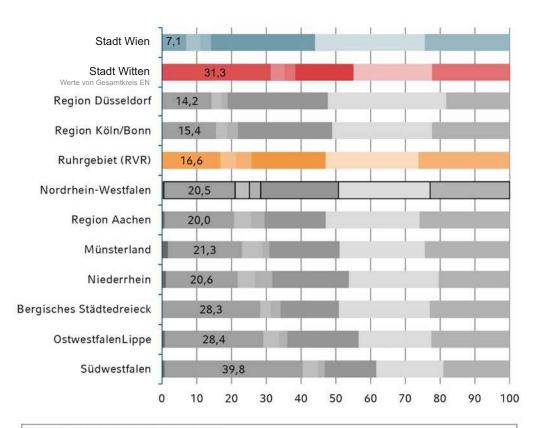
Anteil in Prozent

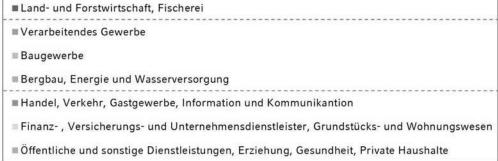
Die Anteile der einzelnen Branchen an der Bruttowertschöpfung lassen Rückschlüsse auf die wirtschaftlichen und unternehmerischen Strukturen der Regionen zu.

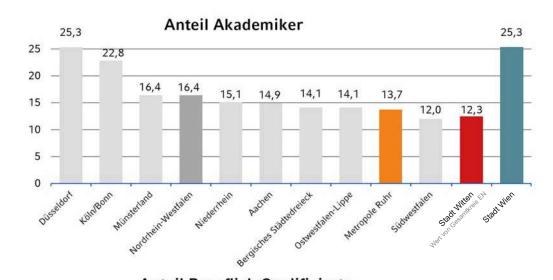
Das Ruhrgebiet war bis zum Strukturwandel der 1960er Jahre monostrukturell auf den Sektor des industriellen Gewerbes ausgerichtet. Heute hat sich das Bild geändert und die Dienstleistungsbranche hat eine größere Bedeutung, in bestimmten Branchen sogar in der regionalen Konkurrenz. Die Regionen Düsseldorf und Köln/Bonn im Rheinland sind jedoch seit Jahren die dominanten Dienstleistungs-, Finanz- und Medienstandorte, weshalb der tertiäre Sektor hier die höchsten prozentualen Anteile an der Bruttowertschöpfung hat.

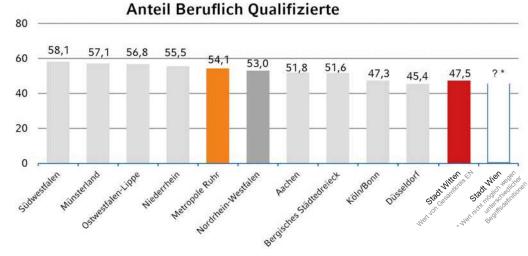
Das produzierende und verarbeitende Gewerbe hat im Ruhrgebiet nur noch durchschnittliche Anteile und ist stattdessen vor allem in Südwestfalen mit rund 40% der Bruttowertschöpfung dominierend.

Abermals zeigt sich die Lage Wittens am Rande des Ruhrgebiets und in Nähe zu Südwestfalen. Der sekundäre Sektor macht mit etwas über 30% einen für das Ruhrgebiet deutlich überdurchschnittlichen Anteil aus, während der tertiäre Sektor, insbesondere mit den Bereichen Handel, Gastgewerbe u.Ä., unterdurchschnittlich vertreten ist.









X.6 | Berufsabschlüsse

Anteil in Prozent

Die Anteile an Berufsabschlüssen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten decken sie sich in ihrer Aussage in vielen Teilen mit den Bruttowertschöpfungen nach Branchen. So haben die Regionen Düsseldorf und Köln/Bonn, wo der tertiäre Sektor außerordentlich präsent ist, mit knapp 25 bzw. 23 Prozent auch den höchsten Anteil an Akademikern. In diesen Regionen gibt es die meisten hochqualifizierten Tätigkeitsfelder. Düsseldorf ist Landeshauptstadt und ebenso wie Köln Sitz zahlreicher großer Unternehmen. Bonn ist als ehemalige Bundeshauptstadt weiterhin Standort einiger Bundesministerien und internationaler Organisationen. Der Gegenpol ist Südwestfalen, wo der sekundäre Sektor der anteilsmäßig dominanteste ist. Das produzierende Gewerbe beschäftigt vor allem beruflich Qualifizierte, weshalb deren Anteil hier auch knapp 58 Prozent beträgt. Die Werte des Ruhrgebiets erstaunen, da trotz der zahlreichen Hochschul- und Universitätsstandorte der Akademikeranteil mit nur 13.7 Prozent sehr niedrig ist. Jedoch zeigen sich auch hier deutliche Unterschieden in den einzelnen Städten und Kreisen des Ruhrgebiets.

X.1 | PKW-Dichte

Anzahl pro 1000 Einwohner

Die PKW-Anzahl liegt in Nordrhein-Westfalen mit knapp 562 PKW pro 1000 Einwohnern nahezu im Bundesdurchschnitt. Wie üblich sind die Werte in Ballungszentren geringer, da der öffentliche Personennahverkehr hier in der Regel ausreichend ausgebaut ist, um eine Alternative darzustellen. Je ländlicher eine Region, desto höher ist in der Regel auch die PKW-Dichte. Jedoch spielen auch die wirtschaftichen Gegebenheiten eine Rolle, weshalb es beispielsweise in den Regionen Düsseldorf und Köln mehr PKW-Neuzulassungen gibt als im Ruhrgebiet. In Witten liegt die PKW-Dichte über derer vieler Ruhrgebietsstädte, da die Randlage der Stadt im Ruhrgebiet das Auto häufig notwendig macht.

Quellenangaben 'Analyse Infrastruktur':

NRW.Bank: "Wirtschaftsregionen im Vergleich 2019" [20.04.2020]

Stadt Wien Statistik: "Bevölkerung, Arbeitsmarkt, Bildung, Verkehr aus 2019" [20.04.2020]

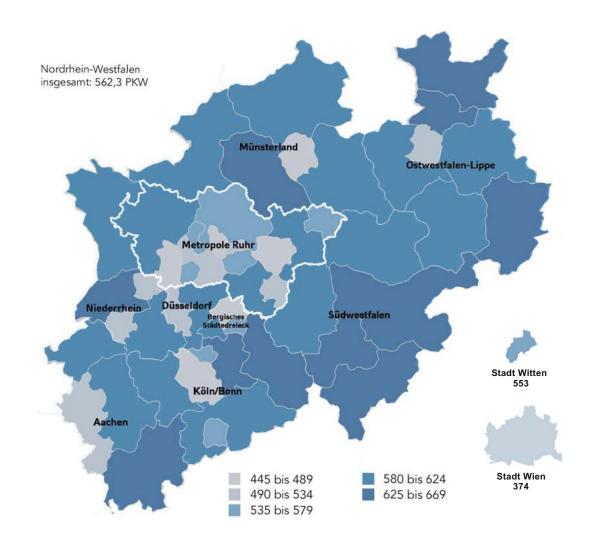
Statistikatlas NRW: "PKW-Dichten, Einpendler, Auspendler" [20.04.2020 bis 04.06.2020]

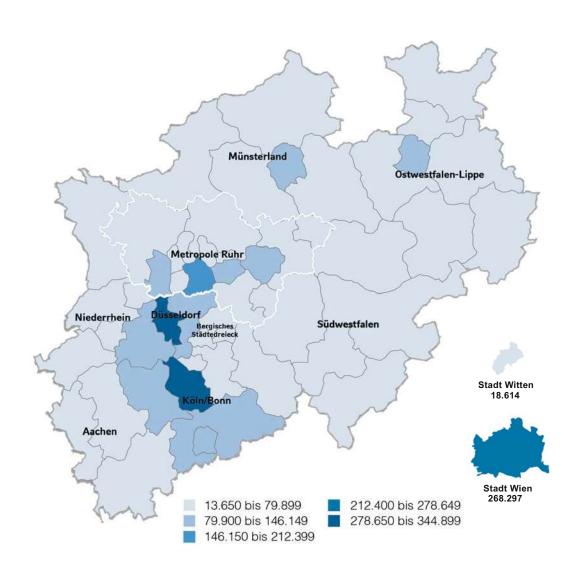
Verkehrsverbund Rhein Ruhr: "Qualitätsbericht 2018" [06.05.2020]

Allgemeiner Deutscher Automobilclub ADAC: "Staubilanz 2019" [06.05.2020]

Statistik Austria:, "Kraftfahrzeugbestand" [20.04.2020 bis 04.06.2020]

3.2 | INFRASTRUKTUR





X.2 | Einpendler

Der Berufspendlerverkehr zwischen Wohnort und Arbeit ist in Nordrhein-Westfalen seit jeher stark vertreten. Aufgrund der immer dynamischeren Arbeitsmarktsituation ist es nicht mehr selbstverständlich, am Arbeitsort zu wohnen oder am Wohnort zu arbeiten. Mehr als die Hälfte aller Erwerbstätigen in Nordrhein Westfalen pendeln zur Arbeit über die Grenze ihres Wohnortes hinweg. Gerade aus den umliegenden ländlicheren Regionen gibt es deutliche Einpendlerströme in Richtung der Großstädte.

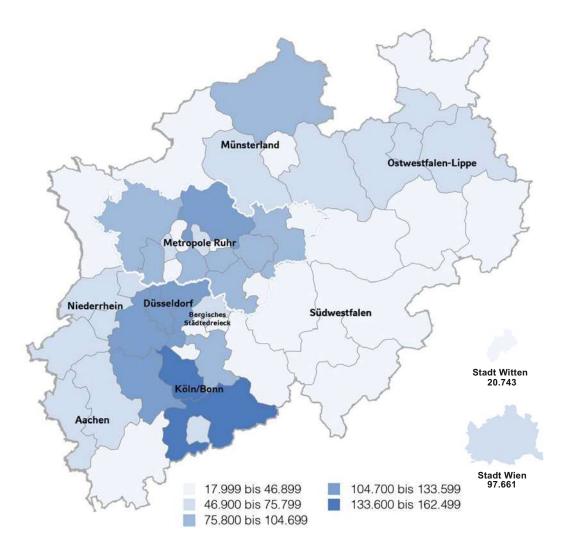
Die absoluten Einpendlerzahlen zeigen wie zu erwarten deutlich hohe Ausschläge in den Rheinmetropolen Düsseldorf und Köln/ Bonn, sowie in den vier Oberzentren des Ruhrgebiets, den Städten Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund.

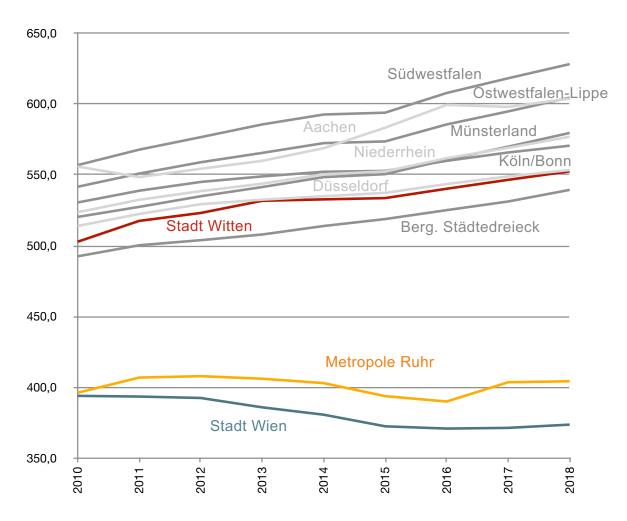
Witten, als größte Stadt des Ennepe-Ruhr-Kreises, verzeichnet anteilsmäßig viele Einpendler aus den benachbarten kleineren Städten und hat damit eine nahezu ausgeglichene Pendlerbilanz.

X.3 | Auspendler

Die Zahl der Auspendler, also Personen die zur Arbeit über die Grenze ihres Wohnortes hinweg pendeln, zeigt, dass gerade in den rheinischen Regionen und der Metropole Ruhr das Pendeln Alltag der Mehrheit der Beschäftigten ist. Dabei gibt es die stärksten Pendlerströme meist in die direkten Nachbarstädte bzw. in das nächst größere Oberzentrum.

Die Stadt Witten hat etwas mehr Auspendler als Einpendler und damit eine zahlenmäßig geringere Tag- als Nachtbevölkerung. Die Auspendlerströme betreffen dabei das gesamte direkte Umland, insbesondere aber natürlich die nahen Großstädte und Oberzentren Dortmund und Bochum. Aber auch nach Essen oder Düsseldorf wird vermehrt gependelt, was die immer größere Pendlerbereitschaft der Beschäftigten auch für größere Distanzen zwischen Wohnort und Arbeitsort zeigt.





X.4 | PKW-Dichte

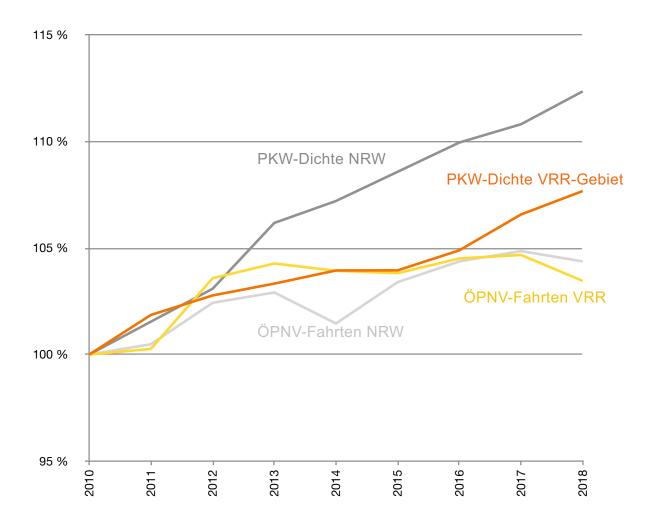
Entwicklung Anzahl/1000 Einwohner

Die PKW-Dichte nahm in sämtlichen Regionen Nordrhein-Westfalens von 2010 bis 2018 zu. Am stärksten in den eher ländlicheren Regionen wie Südwestfalen oder Ostwestfalen-Lippe, doch auch in den Ballungszentren Düsseldorf und Köln/Bonn stieg die Zahl um mehr als 50 PKW pro 1.000 Einwohner, obwohl der öffentliche Personennahverkehr hier als ausreichend ausgebaut betrachtet werden kann. Dies hat in diesen Fällen vor allem wirtschaftliche Gründe. "Wo die wirtschaftliche Entwicklung gut ist, geht die PKW-Dichte nach oben" sagt Prof. Ferdinand Dudenhöffer, ehemals Professor für Automobilwirtschaft. In der Ruhrmetropole ist die PKW-Dichte unter anderem daher auf niedrigerem Niveau im Vergleich zu den übrigen Wirtschaftsregionen Nordrhein-Westfalens verblieben.

In der Stadt Witten entspricht die Entwicklung derer der meisten Wirtschaftsregionen und die PKW-Dichte stieg von 2010 bis 2018 um knapp 50 PKW je 1000 Einwohner.

X.5 | PKW-Dichte und ÖPNV-Fahrten Entwicklung in Prozent (ab 2010)

Das zuvor beschriebene Phänomen des steigenden Individualverkehrs mittels PKW kann neben den genannten wirtschaftlichen Gründen und der Wichtigkeit des Automobils in Deutschland vor allem an der mangelnden Alternative in Form des öffentlichen Personennahverkehrs festgemacht werden. So zeigt sich, dass dieser sowohl in Nordrhein-Westfalen, als auch im Großteil des Ruhrgebiets entsprechenden VRR-Tarifgebiet um lediglich fünf Prozent von 2010 bis 2018 stieg. Die PKW-Dichte nahm im gleichen Zeitraum um die bereits beschriebenen 7,5 bis 12,5 Prozent zu. Da dies ländlichere Regionen im besonderen, aber auch sämtliche großen Städte und Ballungsräume betrifft, muss davon ausgegangen werden, dass die Alternative aus Bus und Bahn aus vielerlei Gründen unattraktiver bzw. das eigene Auto aus vielerlei Gründen attraktiver ist. So setzen laut Mikrozensus 2012 zwei Drittel der beruflichen Pendler auf das Auto als Verkehrsmittel. Die Entwicklung der PKW-Dichte lässt eine seither eingetretene Veränderung dahingehend nicht erwarten.



400 % 350 % Summe Staulängen NRW 300 % 250 % Zugausfälle VRR-Gebiet 200 % 150 % Zugverspätungen VRR-Gebiet 100 % 50 % 2010 2015 2016 2019 2011 2012 2013 2014 2017 2018

X.6 | Verkehrsbeeinträchtigungen

Entwicklung in Prozent (ab 2011)

Die Auslastung der Infrastruktur, sowohl im Bereich des motorisierten Individual-, als auch in jenem des öffentlichen Nahverkehrs, ist in Nordrhein-Westfalen und im Ruhrgebiet ein bekanntes Thema. Es wurde lange Zeit vergleichsweise wenig investiert. Wurden Bundesfinanzen zur Verfügung gestellt, konnten diese wie 2013 häufig nicht in voller Summe abgerufen werden, da es an umsetzbaren Projekten mangelte. Die Situation der Brücken, die hauptsächlich aus den 1960er/70er Jahren stammen, ist dabei vielsagend. Von den etwa 6.800 Brücken an Bundesfernstraßen in NRW gelten zahlreiche als marode. Alleine zwei Drittel der etwa 1.100 Autobahnbrücken müssen ersetzt werden. So nahmen die Staulängen im Bundesland von 2010 bis 2019 um das mehr als Dreifache zu. Da Investitionen schon seit Jahrzehnten wenn eher in die Straße als in den ÖPNV getätigt werden, trägt dieser auch nicht zur Entlastung bei. Dies zeigen sowohl die zuvor thematisierten Zahlen der ÖPNV-Fahrten, als auch jene der steigenden PKW-Dichte. Die Gründe sind die auch hier erreichte Kapazitätsgrenze und dadurch hohe Unzuverlässigkeit, die sich in den hier dargestellten Entwicklungen der Zugverspätungen und insbesondere die der Zugausfälle zeigt.

X.1 | Ein- und Zweifamilienhäuser Anteil in Prozent

Der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern gibt Rückschlüsse auf die Bebauungsstrukturen der jeweiligen Regionen. Je ländlicher, desto höher ist in der Regel der hier dargestellte Anteil. So zeigen sich insbesondere die Ballungszentren des Ruhrgebiets und Rheinlandes mit geringen Anteilen an Einund Zweifamilien- und damit in der Umkehr hohen Anteilen an Mehrfamilienhäusern. Zu den Rändern des Ruhrgebiets hin nehmen diese leicht zu und erreichen in den umliegenden Regionen, die überwiegend landschaftlich geprägt sind, letztlich die höchsten Werte. Die Stadt Witten hat für ihre Lage einen recht niedrigen Anteil an Einund Zweifamilienhäusern, was seine Gründe in der thematisierten Zweiteilung der Stadt hat. (siehe 2.1 und 2.2 | Stadt Witten).

Quellenangaben 'Analyse Architektur':

NRW.Bank: "Wirtschaftsregionen im Vergleich 2019" [20.04.2020]

Stadt Wien Statistik: "Bevölkerung, Arbeitsmarkt, Bildung, Verkehr aus 2019" [20.04.2020]

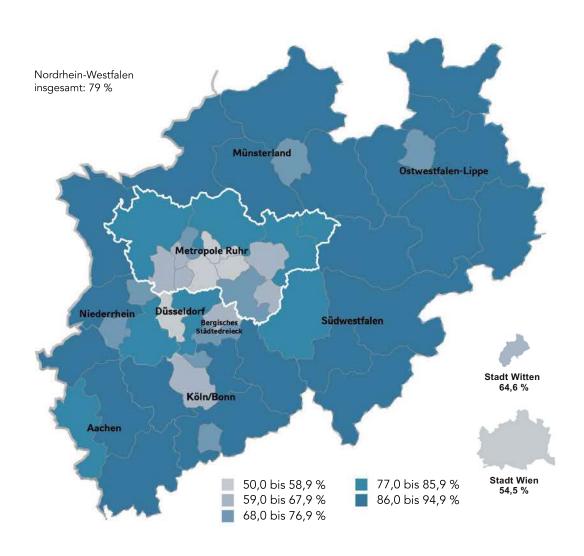
Zensus 2011: "Gebäude- und Wohnungszählung" [06.05.2020]

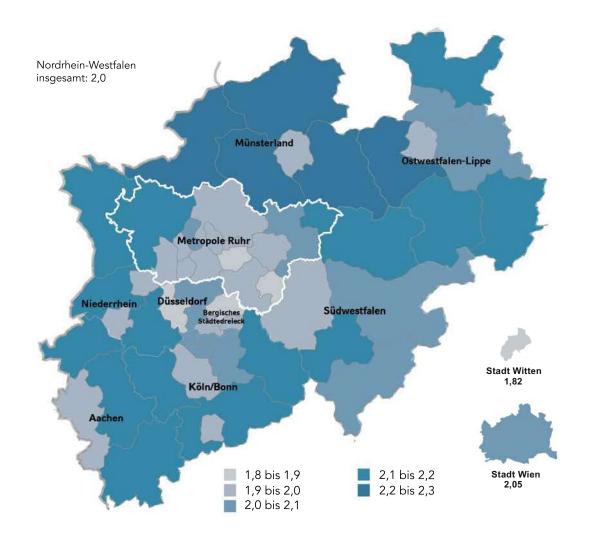
Landesbetrieb IT.NRW: "Gebäude und Wohnungen" [06.05.2020]

NRW.Bank: "Preisgebundener Wohnungsbestand" [06.05.2020]

Statistik Austria:, "Wohnungsbestand" [06.05.2020]

3.3 | ARCHITEKTUR





X.2 | Bewohner pro Wohnung Anzahl

Die Zahlen der wohnhaften Bewohner pro Wohnung zeigen ebenso ein Stadt-Land-Gefälle auf.

Größere Haushalte kommen besonders in ländlichen Regionen vor, beispielsweise im Münsterland, wo alleine 16 Prozent der Haushalte aus mindestens vier Personen bestehen. Je urbaner ein Raum, desto höher ist in der Regel der Anteil an Singlehaushalten. Düsseldorf, Köln, die Oberzentren des Ruhrgebiets und auch Münster zeigen in dem Fall besonders niedrige Werte der Anzahl an Bewohnern pro Wohnung.

Witten hat, wie bei den Anteilen an Ein- und Zweifamilienhäusern, auch hinsichtlich der Bewohner pro Wohnung einen untypisch niedrigen Wert für dessen Randlage im Ruhrgebiet. Durchschnittlich 1,8 Menschen bewohnen hier eine Wohnung, jedoch zeigt sich auch hier die angesprochene Zweiteilung der Stadt. Im südlichen Stadteil Herbede ist der Anteil an Einpersonenhaushalten im Vergleich zur Gesamtstadt etwa siebenfach geringer.

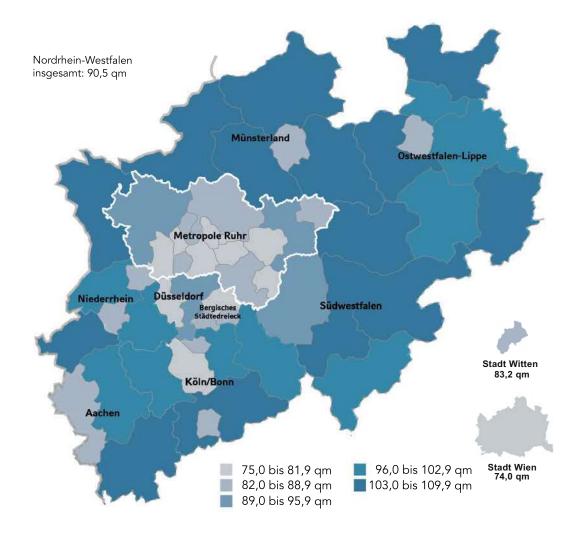
X.3 | Wohnfläche pro Wohnung

Quadratmeter

Das Bild der Bebauungsstrukturen und Bewohner pro Wohnung zeichnet sich auch in der Wohnfläche pro Wohnung weiter.

Je ländlicher die Region oder Stadt, desto größer ist in der Regel der Wohnraum pro Bewohner und Wohnung. Je urbaner die Situation, desto höher ist die Bebauungs- und Bevölkerungsdichte und damit auch geringer ist die Quadratmeterzahl pro Wohnung. So zeigen sich auch hier Düsseldorf, Köln und die Oberzentren des Ruhrgebiets mit deutlichen Unterschieden zu insbesondere den Region in Südwestfalen, dem Münsterland oder Ostwestfalen-Lippe.

Auch innerhalb der Metropole Ruhr sieht man wieder Unterschiede zwischen den Ballungsräumen entlang der Hauptstädteachse zwischen Ruhrschnellweg und Emscher und den Randlagen im Bereich der Lippe oder an der Grenze zu Südwestfalen bzw. dem Bergischen Land. In Witten liegt die Wohnfläche pro Wohnung mit etwa 83 Quadratmetern daher über dem Ruhrgebiets-Durchschnitt, getragen vor allem vom südlichen Stadtteil Herbede, wo die Wohnfläche je Einwohner im Vergleich zur Gesamtstadt rund dreimal höher ist.



X.4 | Wohnungsbestand nach Bauzeit Anteil in Prozent

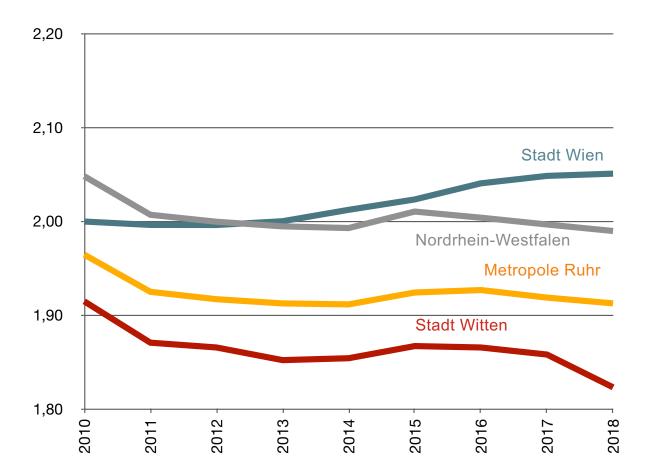
Die Geschichte des Ruhrgebiets ist wesentlich von den Zeiten des 18. und 19. Jahrhunderts geprägt. Die großen Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges haben den überwiegenden Teil dieser Gebäudestrukturen jedoch zerstört (siehe 1.6 | Zwischen den Weltkriegen). Der Großteil stammt daher aus den Zeiten des Wiederaufbaus, des letzten großen Aufschwungs der Montanindustrie und aus den Anfängen des Strukturwandels in den 1970er und 1980er Jahren. Die Zahlen der Stadt Witten decken sich im Wesentlichen mit jenen der Metropole. Die meisten Gebäude aus Vorkriegszeiten sind auch hier in ländlicheren Stadtgebieten wie Herbede vorhanden, machen aber nur etwa 15 Prozent aus. Besonders interessant ist der Vergleich zur Stadt Wien, die bedeutend weniger von Kriegsschäden betroffen war und daher mehr als 30 Prozent Wohnbaubestand aus den Jahren vor 1919 aufweist. Die Zahlen von 1979 bis 2011 zeigen zudem, dass in Wien die Bautätigkeit anteilsmäßig immer weiter zunahm. Im Ruhrgebiet und in Witten nahm diese bis 2011 hingegen immer weiter ab, was ein deutlicher Hinweis auf die thematisierten ausgebliebenen Investitionen in städtische Infrastrukturen und auch auf den stetig fortschreitenden Bevölkerungsrückgang seit den 1970er Jahren ist.

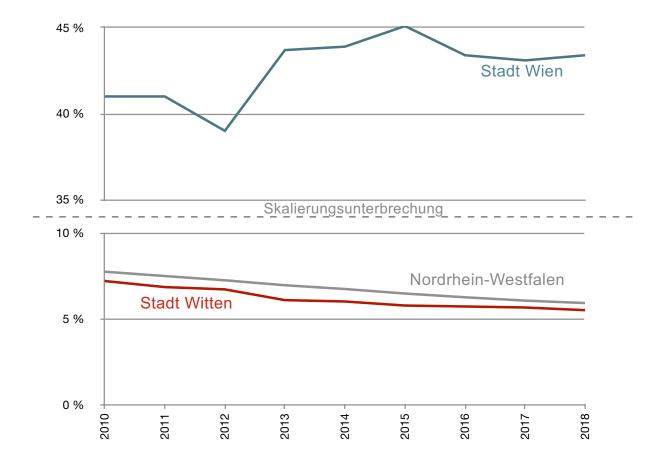
X.5 | Bewohner pro Wohnung

Entwicklung in Anzahl (ab 2010)

Die Entwicklung der Anzahl der Bewohner pro Wohnung bestätigt die bekannte Tendenz zu zunehmenden Anteilen von Kleinhaushalten und abnehmenden Anteilen von Haushalten mit drei oder mehr Personen. Im Jahr 1970 wohnten in Westdeutschland im Schnitt knapp 2,7 Menschen in einer Wohnung, heute sind es nur noch etwa zwei Personen. Die Zahl der Ein-Personen-Haushalte steigt dabei seit Jahren und ist ein Ergebnis aus dem Trend der immer größeren Individualisierung der Menschen und ihrer Haushalts- und Lebensformen, sowie der immer später stattfindenden Familiengründung. Ebenso spielt die allgemeine Verstädterung und Bevölkerungswanderung vom Land in die Stadt eine große Rolle.

Waren im Jahr 2010 im Ruhrgebiet noch 1,96 Bewohner pro Wohnung wohnhaft, sind es im Jahr 2018 nur noch 1,91 Bewohner. Dabei liegt das Ruhrgebiet unter den Werten des gesamten Bundeslandes, wo etwa zwei Menschen je Wohnung dem Durchschnitt entsprechen. In Witten liegt diese Zahl nochmals niedriger und nähert sich in den letzten Jahren deutlich dem Wert von 1,8 Bewohnern je Wohnung. Neuerlich ist auf die Unterschiede innerhalb des Stadtgebietes hinzuweisen, die sich bereits in einigen Kennwerten zeigen.





X.6 | Preisgebundener Wohnraum Anteil in Prozent

Besonders im Vergleich zu Wien, wo über 40 Prozent des Wohnraumes auf unterschiedliche Weise preisgebunden ist, wird in Deutschland seit Jahrzehnten eine andere Wohnbaupolitik gefahren. Zu Zeiten der Wohnungsnot der 1950er Jahre hatte der Bund durch die Wohnraumversorgung der Bevölkerung großen Einfluss auf den Wohnungsmarkt. Etwa die Hälfte der in der Nachkriegszeit errichteten Mietwohnungen war preisgebunden. In den Folgejahren wurde der Wohnungsmarkt jedoch immer stärker als Teil der freien Wirtschaft gesehen. Im Jahr 1989 wurde das Wohnungsgemeinnützigkeitsrecht aufgehoben, die Wohnbauunternehmen unterlagen nun der Steuerpflicht und die Gemeinnützigkeit im Wohnbau fand praktisch keine Anwendung mehr. Es entstanden fast ausschließlich Wohnungen ohne Preisbindung. Zudem verkauften in den 1990er Jahren viele Länder und Städte die eigenen Bestände und Grundstücke und verloren so weiter Einfluss. Händeringend wird dieser heute wieder gesucht und das Mittel der Mietpreisbremsen ist zum Hauptinstrument ernannt worden. Mit neuen Problemen, da diese bei Neubauten nicht greift. Die Mieten steigen aber bekanntlich vor allem deshalb, weil kaum preisgünstige Mietwohnungen auf den Markt strömen.

3.4 | DENKANSÄTZE

Das schnelle Wachstum des Ruhrgebiets, das in wenigen Jahrzehnten zur größten Bergbauregion Europas und damit zum bedeutenden Ballungsraum wurde, prägt die gesamte Geschichte der Region. Diese hing in enormem Maß von der Montanindustrie ab, auf die man monostrukturell aufbaute. So bedeutete ein Aufschwung in der Kohleförderung – zum Beispiel durch den hohen Rohstoffbedarf zu Zeiten des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg - ein weiteres wirtschaftliches und räumliches Wachstum der Region. Krisen wie die Weltwirtschaftskrise in den 1860er Jahren bedeuteten im Umkehrschluss einen Tiefpunkt für die gesamte Region. Die letzte dieser Krisen war die Kohlekrise Ende der 1960er Jahren, die das Kapitel des Ruhrbergbaus letztlich beendete und den Strukturwandel einläutete.

Der Wandel ist auch Jahrzehnte nach dem Niedergang des Ruhrbergbaus noch nicht abgeschlossen. Im Prinzip seit den 1960er Jahren schenkte man den bis dato vernachlässigten Bereichen der Kultur, Bildung und Forschung, sowie den landschaftlichen Grünräumen mehr Beachtung. Das jahrelange Festhalten an Altstrukturen der Montanindustrie war dabei alles andere als förderlich. Während sich in anderen Regionen der Strukturwandel bereits vollzog und sich

Nicht-Montanbranchen ansiedelten, hoffte man hier noch auf ein Ende der Krise. Spätestens als diese in den 1970er Jahren auch die Stahlbranche rund um die Kruppschen Stahlwerke erreichte, war die Abkehr von der Montanindustrie unabdingbar.

Arbeitsmarkt und wirtschaftliche Strukturen

Wirtschaftlich resultierten aus dem Ende des Bergbaus viele Arbeitsplatzverluste, die nicht sofort von anderen Branchen aufgefangen werden konnten. In den 1980er Jahre überholten die Beschäftigungszahlen im Dienstleistungssektor erstmals jene der Industrie. Heute liegt die Bruttowertschöpfung des tertiären Sektors im Bereich des Durchschnitts Nordrhein-Westfalens, wird von den Regionen Düsseldorf und Köln/Bonn aber deutlich übertrumpft.

Es lohnt ein genauerer Blick auf den Arbeitsmarkt des Ruhrgebiets. Der Einbezug der Bildungsabschlüsse lässt hierbei erste Schlüsse zu, da trotz der großen Zahl an Bildungsstandorten der Anteil an Akademikern im Vergleich mit den übrigen Wirtschaftsregionen auf dem vorletzten Platz liegt. Der Dienstleistungsbereich muss hier also in Branchen mit anderen Bildungsvoraussetzungen vertreten sein als im Rheinland. Tatsächlich sind in den Großstädten am Rhein

viele hochqualifizierte Dienstleistungsbranchen angesiedelt, die Bereiche der Finanzund Unternehmensdienstleister machen den größten Anteil aus. Währenddessen sind im Ruhrgebiet vor allem Transport-, Sozial- und Pflegedienstleister angesiedelt. Es wird deutlich, dass der Arbeitsmarkt im Ruhrgebiet nicht mehr durch eine Kernbranche zusammengehalten wird, sondern heute aus vielen kleineren Teilbranchen besteht. Bei jungen Neuerwerbstätigen stellt sich also die Frage des künftigen Lebensmittelpunktes, mit Fokus auf die Arbeitsplatzbedingungen in ihren Branchen. Passend dazu wird in Düsseldorf und Köln/Bonn ein Bevölkerungswachstum von sieben bis neun Prozent, im Ruhrgebiet ein Rückgang von zwei bis drei Prozent bis 2040 prognostiziert. Lediglich für die großen Ruhrgebietsstädte werden leichte Zuwächse vorausberechnet. Für die Kreise und Städte an den Rändern des Ruhrgebiets sieht es umso schlechter aus. Witten steht dabei exemplarisch für Viele und es wird ein Bevölkerungsrückgang von knapp fünf Prozent bis 2040 erwartet.

Wohnungsmarkt und Wohnumfelder

Auch die Wohninfrastruktur hat den Ursprung vieler ihrer Probleme in der Vergangenheit. Deren Basis musste in Zeiten des

schnellen Wachstums der Region im 19. Jahrhundert ebenso schnell mitwachsen, was in vielen Fällen unzureichend passierte. Neben der Arbeitsmarkt- und Wirtschaftssituation ist dies sicherlich ein weiterer Faktor, der Fortzüge beeinflusst.

So ist das Nord-Süd-Gefälle innerhalb der Region weiter deutlich präsent. Wo damals im Norden in Zechennähe die Werksarbeiter lebten, siedeln sich heute vor allem einkommensschwächere Gesellschaftsschichten und Zuwanderer an. Dort wo im Süden schon früher die Unternehmerfamilien und wirtschaftlich potenteren Menschen lebten, ist dies auch heute noch der Fall. Die Süddeutsche Zeitung beschreibt: "Dort, wo nach dem Zechentod die Malocher wegzogen, fanden die Schwächsten ihre Bleibe mit bezahlbarer Miete: Arbeitslose, Hilfsarbeiter, Flüchtlinge." In vielen Gebieten im Norden sind die Arbeitslosenzahlen daher um ein vielfaches höher, sowie die Wohnraum- und Wohnumfeldqualitäten niedriger als im Süden. Gewohnt wird aufgrund der großflächigen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg vorwiegend in Gebäuden aus der Zeit des Wiederaufbaus. Wohngebäude, bei denen das oberstes Ziel deren schnelle Errichtung für die Arbeiter der wieder hochbetriebsamen Montanindustrien war.

Zudem folgten nach dem Ende der industriellen Zeit zu wenige Investitionen in die soziale Durchmischung, in flächendeckend qualitativen Wohnraum und in qualitative Wohnumfelder.

Verkehrsinfrastruktur

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur blieben große und dringende Investitionen ebenso aus. Die finanziellen Mittel der Städte und Kommunen sind seit Jahren äußerst gering, was seine Gründe in der vergleichsweise jüngeren Geschichte hat. So zahlte auch das Ruhrgebiet mit seinen Städten und Kommunen nach dem Mauerfall 1989 Solidaritätszahlungen in den Fonds Deutsche Einheit. "Der alte Westen wurde zum Opfer des neuen Ostens" schreibt dazu die Süddeutsche Zeitung. Es entstand eine milliardenschwere Schuldenlast, die bis heute so wichtige Investitionen mindestens stark begrenzt.

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zeigt sich dies wohl am deutlichsten, sowohl im Bereich des Individual-, als auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Das Schienennetz ist aufgrund der industriellen Geschichte zwar gut ausgebaut, viele Strecken werden aber seit Jahrzehnten nicht mehr für den Personentransport genutzt.

So gibt es heute die wichtige Trasse zwischen Duisburg und Dortmund entlang des Ruhrschnellwegs in der Hauptachse des Ruhrgebiets, sowie die Trasse im Bereich der Emscher zwischen Oberhausen und Dortmund. Diese sind jedoch seit Jahren an ihrer Kapazitätsgrenze, was die Zahlen und Entwicklungen der Zugausfälle und Verspätungen deutlich dokumentieren. Stillgelegt wurden insbesondere in den 1970er und 1980er Jahren zahlreiche Querverbindungen abseits der Haupttrassen, wie auch die Ruhrtalbahn. Das Straßen- und Autobahnnetz wurde in der gleichen Zeit deutlich ausgebaut. Mit dem starken Rückbau des Schienennetzes bei gleichzeitigem Ausbau des Straßennetzes wurden die Weichen also früh deutlich in Richtung des Individualverkehrs gestellt.

Können Bahnhof-zu-Bahnhof-Verbindungen entlang der Hauptstrecken noch eine Alternative zum Auto darstellen, sorgen die dann folgenden Anschlüsse und die Situation der "Letzten Meile" für ein ungebremstes Wachstum an PKW-Zulassungen. Zahlreiche unabhängige Verkehrsbetriebe operieren in undurchsichtigen Tarifzonen zu vergleichsweise hohen Preisen, mit unzureichender Taktung, Verbindungsabstimmung und Verlässlichkeit. Die zahlreichen querverbindenden Strecken wurden also in der zweiten

Hälfte des 20. Jahrhunderts nicht nur aufgegeben, sondern es wurde auch keine ausreichend attraktive Alternative geschaffen. So ist zwischen 2010 und 2018 die PKW-Dichte fast doppelt so stark gestiegen wie die Zahl an ÖPNV-Fahrten.

Insbesondere die Städte, die nicht entlang der Hauptstädteachse zwischen Ruhrschnellweg und Emscher liegen, sind somit unzureichend angeschlossen. Genau diese Städte verzeichnen auch die größten Bevölkerungsrückgänge in der Vergangenheit und der prognostizierten Zukunft. Die meisten Fortzüge finden dabei entweder in gänzlich andere Regionen oder aber in benachbarte Städte statt. So sind Bochum. Dortmund, Wetter, Herdecke und Essen in dieser Reihenfolge die beliebtesten Ziele der Fortwanderungsströme der Stadt Witten 2017. Fortwanderungen, die durch eine bessere Anbindung an diese Nachbarstädte wohl hätten verhindert werden können.

Die Stadt Witten und ihre Rolle im Ruhrgebiet

Witten nimmt nicht nur geografisch und städtebaulich-strukturell eine Rolle zwischen Ruhrgebiet und Bergischem Land bzw. Südwestfalen ein, sondern auch von den soziokulturellen, infrastrukturellen und architektonischen Faktoren.

Sie ist im Zentrum und den nördlichen Stadtgebieten überwiegend städtisch geprägt, in den südlichen Stadtgebieten jedoch vorstädtisch oder gar ländlich. Der Anteil an Einfamilienhäusern, die durchschnittlichen Wohnflächen und Bewohner pro Wohnung, der PKW-Anteil oder auch die Arbeitslosenzahlen und wirtschaftlich stärksten Branchen liegen daher stets zwischen den Werten der Metropole Ruhr und denen der Wirtschaftsregion Südwestfalen.

Wird vom Ruhrgebiet gesprochen, meint man insbesondere den städtisch urbanen Teil zwischen Ruhr und Emscher, wo Großstadt an Großstadt grenzt und Grenzen eigentlich nicht mehr als solche erkennbar sind. Eine Sonderrolle nehmen seit jeher eben jene an diesen Bereich angrenzenden Teile ein. Im Norden reichte der Verstädterungsprozess bis zu den großen Kohlevorkommen im Bereich der Emscher, im Süden machte das Bergisch-Märkische-Hügelland diese schwierig. So waren und sind die Kreise und Städte mit wachsender Entfernung zur Hauptachse des Ruhrgebiets zwar auch weniger von diesen bezüglich soziokultureller, wirtschaftlicher und anderer Faktoren beeinflusst, da in diesen Oberzentren iedoch die meisten Investitionen in die Zukunft getätigt werden, die meisten Angebote und Infrastrukturen für Arbeit, Bildung,

Freizeit und Erholung vorhanden sind, ist die Nähe zu ihnen für Städte wie Witten wohl Fluch und Segen zugleich, was die Fortzüge und Bevölkerungsprognosen auch zeigen.

Chancen und Potenziale

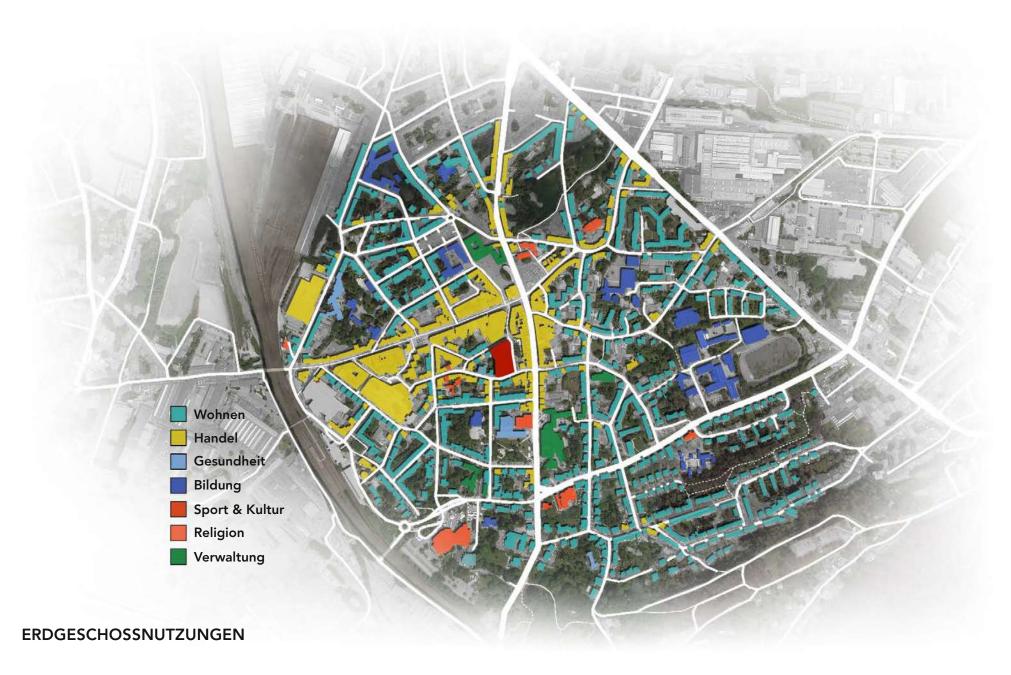
Zahlreiche Standortvorteile locken immer wieder neue Unternehmen in die Region, es siedeln sich neue Wirtschaftszweige und Start-ups an. Das heutige Ruhrgebiet ist bunt und vielfältig, von vielen kulturellen Einflüssen geprägt und schon seit jeher weltoffen. Es ist unkonventionell, einzigartig und hat seinen ganz eigenen Charme. Die große Bildungslandschaft zieht Studenten an, das Ruhrgebiet ist in vielen Teilen jung und dynamisch. Die Industriegeschichte verbindet die Region miteinander, die daraus resultierende Kultur ist in dieser Form einzigartig und von flächendeckend hoher Attraktivität. Doch wo führt die Vielfältigkeit und Dynamik hin, wenn vielerorts so deutlich Grenzen gesetzt werden? Was verbindet die Region heute, was früher die Industrie war?

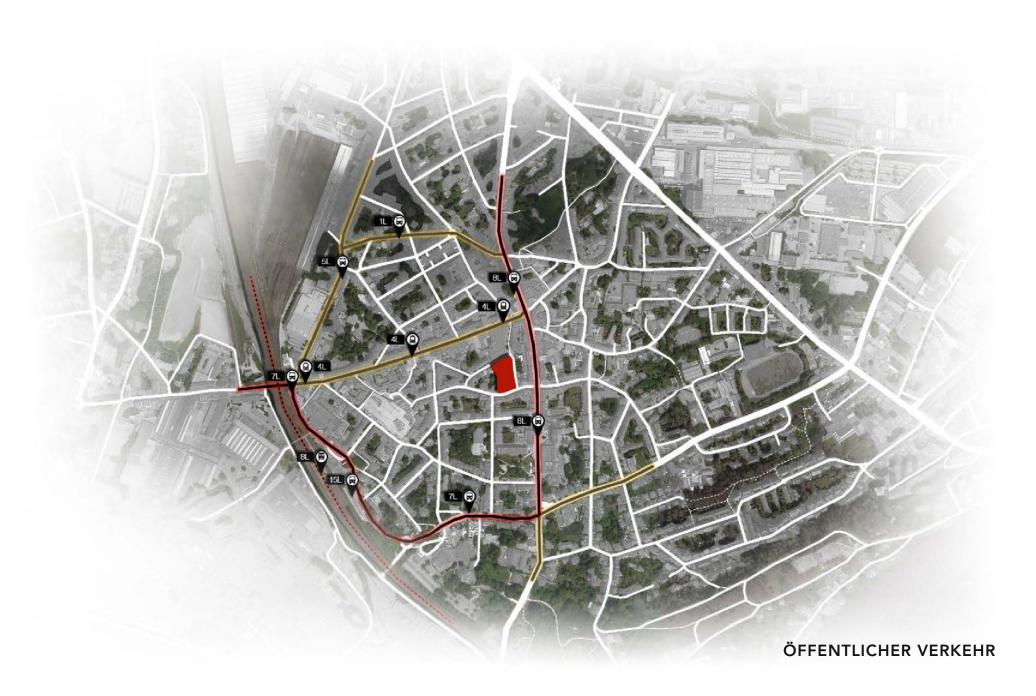
Es bedarf auch abseits der Kulturlandschaft ganzheitlicher Konzepte ohne regionale Unterschiede. Es müssen die Gefälle abgebaut, das bisweilen Kirchturmdenken der Städte abgelegt werden. So muss auch flächendeckend, egal ob Nord ob Süd, ob zentral ob Randlage, eine Basis mit qualitativen Wohnumfeldern und vielfältigen Wohnfolgeangeboten geschaffen werden. Schon im kleinen Maßstab gilt es Quartiere mit Charakter zu schaffen. Horizontal und vertikal durchmischt in ihren Angeboten, Nutzungen, Nutzern, Bewohnern und Akteuren. Als weitere Grundlage ist eine effiziente, günstige und verlässliche infrastrukturellen Nahverkehrsanbindung an die Nachbarstädte unabdingbar. Es ist eines dieser besonderen Merkmale des Ruhrgebiets, das elf kreisfreie Städte - unter ihnen sechs Städte mit mehr als 200.000 Einwohnern - und zahlreiche kreisangehörige Städte in so starker Agglomeration auftreten.

In Zeiten der Internationalisierung und Globalisierung, des schnellen Wandels und der vielen Chancen hat die regionale Identität und der Lokalkolorit an Bedeutung verloren. Zwar zeichnet dies das Ruhrgebiet wie kaum eine andere Region in Deutschland aus, an oberster Stelle stehen jedoch andere Faktoren wie ein sicherer und vielseitiger Arbeitsmarkt und ein qualitatives Wohnumfeld mit vielseitigen Folgeangeboten. Der Strukturwandel im Ruhrgebiet ist dahingehend auch nach inzwischen mehr als 50 Jahren noch nicht abgeschlossen.

4 | GRUNDSTÜCK











LUFTBILD GRUNDSTÜCK

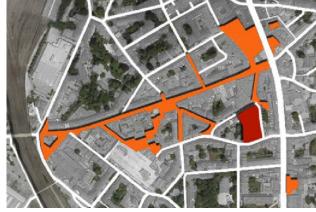


GRUNDSTÜCKSDATEN

4.2 | DENKANSÄTZE UND INTENTIONEN



1 | Analyse der innerstädtischen Freiräume rund um das Projektgrundstück



2 l Autofreie und damit den Fußgängern vorbehaltene Räume



3 | Freiräume , die sich als dezidierte Aufenthaltsräume verstehen



4 I Aufenthaltsräume mit vorhandener und bewusst erzielter Aufenthaltsqualität

Die Innenstadt von Witten ist städtebaulich parzellenartig angeordnet. Zentrum mit der dichtesten Bebauung ist der Bereich rund um die Bahnhofstraße und die Ruhrstraße, nordöstlich mit dem Rathaus samt großem Vorplatz und südlich mit dem Hauptbahnhof endend. Das Projektgrundstück liegt unmittelbar angrenzend an diese Zone, also im beginnenden Randbereich der Innenstadt.

Ideale innerstädtische Verkehrsinfrastruktur

Das Grundstück ist aufgrund dieser Lage infrastrukturell ideal angeschlossen. Um die Innenstadt herum verläuft ein Straßenring, der sowohl die wichtigsten Verkehrsachsen des Bereichs zusammenfasst, als auch den öffentlichen Nahverkehr durch Busse bewältigt. Über die Bahnhofstraße fährt zudem eine Straßenbahnlinie und bindet diese so noch unmittelbarer an den öffentlichen Verkehr an. Südlich der Innenstadt befindet sich der bereits erwähnte Hauptbahnhof als Ausgangspunkt außerstädtischer Verbindungen.

Horizontale Nutzungsverteilung

Der Stadtkern ist auch hinsichtlich der Nutzungen parzellenartig strukturiert. Der Einzelhandel macht dabei den größten Teil aus

und ist vor allem entlang der Bahnhofsstra-Be situiert, die damit Haupteinkaufsstraße der Stadt ist. Eine weitere Agglomeration gibt es entlang der Ruhrstraße, die östlich des Grundstücks als Teil des Hauptstraßenrings verläuft. Mit zunehmender Entfernung zu beiden Achsen nimmt der Einzelhandel rasch ab und wird durch Wohnnutzung abgelöst, im Erdgeschoss in der Regel als Hochparterre. Horizontale Nutzungsmischungen, in anderen Städten häufig durch Gastronomie, Kunst- und Kulturangebote, Sportstätten etc. erreicht, gibt es wenige. Lediglich die Schulen fungieren als "Inseln" in den ansonsten vom Wohnen dominierten Randzonen der Innenstadt.

Eine Ausnahme bildet das um das Projektgrundstück herum gelegene Wiesenviertel. Hier gibt es vergleichsweise viele Alternativnutzungen, die das Viertel dadurch einzigartig für Witten machen. Darauf fußt auch der beginnende Quartierscharakter mit hoher Identifikation der Bewohner und Akteure.

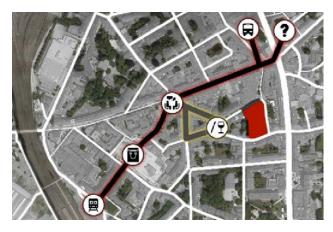
Auf der Suche nach qualitativen Freiräumen

Die Wittener Innenstadt ist reich an Freiräumen die den Fußgängern vorbehalten sind. Der meiste Autoverkehr findet entlang des Innenstadtrings statt. Viele der autofreien

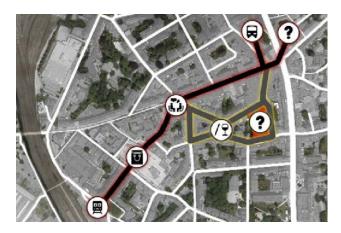
Freiräume sind Bewegungsräume ohne dezidierte Aufenthaltszonen. Klassische Aufenthaltsflächen wie Plätze befinden sich mit dem Rathausplatz am nordöstlichen, sowie mit dem Berliner Platz am südlichen Ende der innerstädtischen Hauptachse. Reduziert man diese jedoch auf Freiräume mit wirklicher Aufenthaltsqualität, verbleibt nur mehr der Berliner Platz, der jedoch eher einem verbreiterten Transitraum gleicht und dessen Aufenthaltsqualität insbesondere in der ansässigen Gastronomie besteht.

Die Rolle des Projektgrundstücks

Das Wiesenviertel ist heute ein Abzweig der Einkaufsstraße mit kleinteiligerem und vielseitigerem Charakter. Durch das Projektgrundstück entsteht das Potenzial, das Viertel nach Nordosten hin zu erweitern und dort an den Rathausplatz anzuschließen. Es gilt einen bisher fehlenden Quartiersmittelpunkt zu setzen und insbesondere auch die Lücke an qualitativen Aufenthaltsräumen zu füllen. Vertikale Nutzungsmischungen sollen neue Angebote schaffen. Ein Wechsel aus öffentlichen Räumen zur Interaktion mit dem Gebäude und halböffentlichen Räumen als Rückzugsmöglichkeit soll für Lebendigkeit und Vielseitigkeit stehen.



5 l Derzeitige Rolle des Wiesenviertels in den innerstädtischen Bewegungsachsen



6 l Mögliche künftige Rolle des Wiesenviertels durch Zunahme des Projektgrundstücks

4.3 | IMPRESSIONEN







Grundstückbilder, Aufnahmen von Timo Schwartz [03.01.2020]













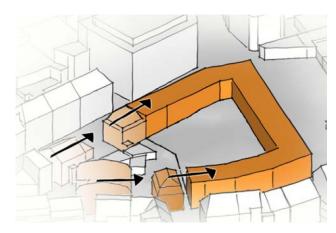
5 | ENTWURF

5.1 | KONZEPTHERLEITUNG

Das Grundstück ist Teil einer Liegenschaft mit gelösten Blockrandteilen und Solitären. Diese stammen zum einen aus der Nachkriegszeit, haben ihren Ursprung aber teilweise auch schon im frühen 20. Jahrhundert. Die Parzelle wird weitergedacht und nach Nord-Osten hin zum einem Block geschlossen. Die Blockrandstruktur ist die dominierende Bauweise im Innenstadtbereich, sowie in der dem Grundstück angrenzenden Gegend.

Durch einen Rücksprung der neuen Blockrandstruktur entsteht an dessen Nordseite ein neuer städtischer Platz.

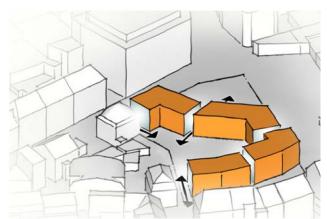
Dieser ist am frequentiertesten und markantesten Punkt des Grundstückes gelegen: Zum einen an einem Knoten- und Kreuzungspunkt vieler Fußweg-Verbindungen, ist er zudem besonders prägnant durch den runden historischen "Sackträgerbrunnen" mit dem angrenzenden großen und alten Platanenbaum. Als Verbindung zwischen Stadtplatz und Innenhof dienen Fugen innerhalb der Blockstruktur, die sich dadurch in vier Teile auflöst. Sie verstehen sich als Filter zwischen städtisch und vorstädtisch, öffentlich und halböffentlich, sowie zwischen städtischer Nutzung und der Nutzung im neuen Innenhof. Zudem referenziert sich die durch die Teilung erreichte Kleinteiligkeit auf die Dimensionen der Nachbargebäude auf der Parzelle.



1 | Der Block wird geschlossen und bildet einen neuen Innenhof aus.



2 l Rücksprung für einen neuen Stadtplatz im Schnittpunkt vieler Achsen.



3 | Auflösung zur Verknüpfung der Räume und als Reaktion auf Dimensionen der Nachbarn.

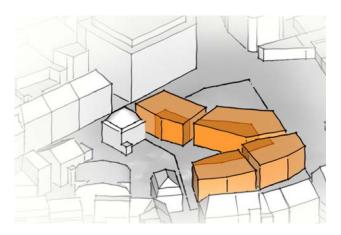
Die Kubaturen werden geschliffen und kreieren somit Zweierlei:

Die Innenräume bekommen flexible, spannungsvolle und nutzbare Dimensionen durch die größere Gebäudetiefe, das Auflösen der Ecksituationen und durch die polygonalen Grundformen. Außerdem wird eine Reaktion auf die benachbarten Großstrukturen geschaffen, indem der aufgelöste Block nun aus vier prägnanten, eigenständigen Solitären besteht.

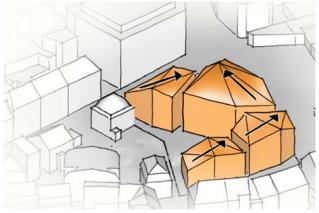
Durch die Gebäudehöhen und die dadurch geschaffene Dachlandschaft wird zwischen den verschiedenen baulichen Dimensionen der Gebäudestrukturen in der Umgebung vermittelt. Sie nimmt ihren Anfang und ihr Ende jeweils mit Gebäudehöhen in Referenz zu jenen Höhen der in der Regel zweigeschossigen Parzellen-Nachbarn. Am neuen städtischen Platz wird ein Hochpunkt in Höhenreferenz zu den Großstrukturen im Norden geschaffen.

Es entsteht ein Gebäudeensemble, das zum einen den Stadtraum neu gliedert und zum anderen in seiner Höhenentwicklung und baulichen Dimension zwischen den verschiedenen städtebaulichen Massen und Maßstäben vermittelt.

Die städtebauliche Vision ist eine Konzepterweiterung auf die Nachbargrundstücke der Parzelle, durch die ein großer Innenhof mit hohem Nutzungspotenzial geschaffen werden kann.



Kubatur wird geschliffen und schafft dadurch nutzbare Innenräume.



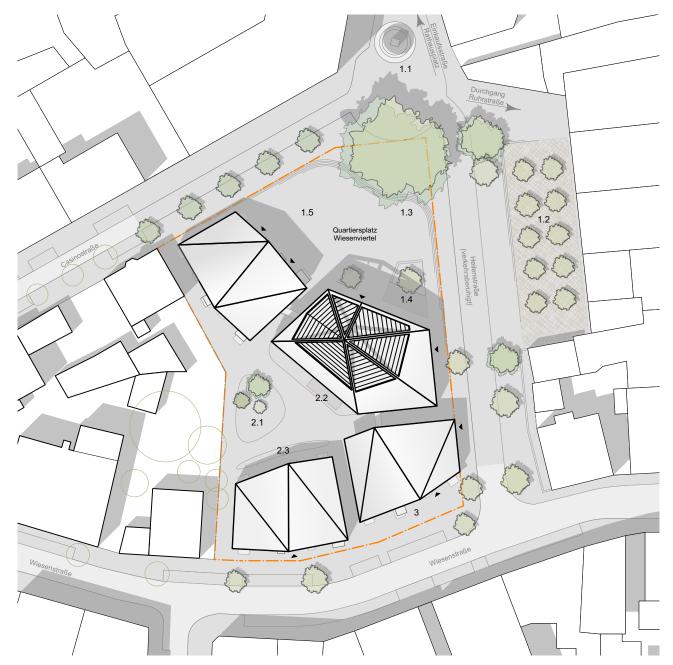
5 l Gebäudehöhen und Dachformen vermitteln zwischen verschiedenen städt. Maßstäben.



6 | Neue multifunktionale Quartiersmitte im Wiesenviertel von Witten.







5.3 | LAGEPLAN UND FREIRAUM

Der neue Quartiersmittelpunkt erweitert das Wiesenviertel nach Nordosten. Durch die Vision der Konzepterweiterung auf die Gesamtparzelle wird die Anbindung an das Quartier optimiert und es entstehen neue Räume. Rund um den "Sackträgerbrunnen" organisiert sich der neue Hauptplatz mit angeschlossener Stadtterrasse zum konsumfreien Verweilen. Der Innenhof hat einen kleinteiligeren Charakter und ist in der Erweiterungsstufe als Kreativquartier genutzt.

LAGEPLAN

Stadtplatz

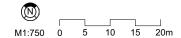
- 1.1 Denkmal 'Sackträgerbrunnen'
- 1.2 'Stadtterrasse' (Konsumfreie Zone)
- 1.3 Abtreppung (mit Sitzstufen)
- 1.4 Außenfläche Gastronomie
- 1.5 Funktionsfläche (Veranstaltungen, ...)

Innenhof

- 2.1 Rasenhügel (Aufenthaltsfläche)
- 2.2 Terrasse Co-Working
- 2.3 Rasenhügel (Sichtschutz Terrassen)
- 3 Vorplatz Veranstaltungssaal

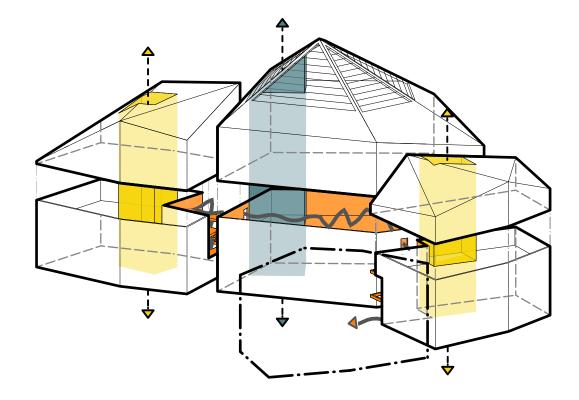
Erweiterung Kreativquartier

- 4.1 Funktionsfläche (Kultur, Kunst, ...)
- 4.2 Spielfläche
- 4.3 Außenfläche Gastronomie
- 4.4 Stadtgarten





5.4 | ZIRKULATION UND NUTZUNGSÜBERSICHT



ZIRKULATION

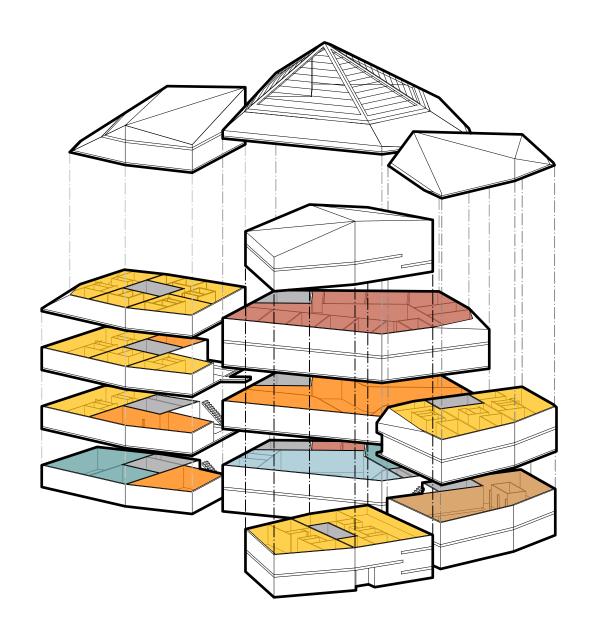
Private Erschließungszonen (Treppenhäuser zu Wohnungen)

Halböffentliche Erschließungszonen (Freitreppen zu Gemeinschaftsebene)

...... Öffentliche Erschließungenzonen

(Treppenhaus zur Dachterrasse)

NUTZUNGSÜBERSICHT Erschließung Gastronomie (Einzelhandel) Co-Working (Büro/Gewerbe) Serviced Living (Hotelgewerbe) Gemeinschaftsebene (Multifunktionsebene) Veranstaltungssaal Wohnungen



5.5 | GRUNDRISSE

ERDGESCHOSS

- 1.1 Eingangsbereich
- 1.2 Hauslager (z.B. Kinderwagenraum)

Gastronomie

- 2.1 Gastraum
- 2.2 Küche mit Lager

Fahrradwerkstatt

- 3.1 Werkraum
- 3.2 Büro mit Teeküche

Serviced Living

- 4.1 Rezeption
- 4.2 Backoffice

Co-Working

- 5.1 Anmeldung/Information
- 5.2 Besprechungsräume
- 5.3 Gruppenarbeitsplätze
- 5.4 Lounge/Informelles Arbeiten

Veranstaltungssaal

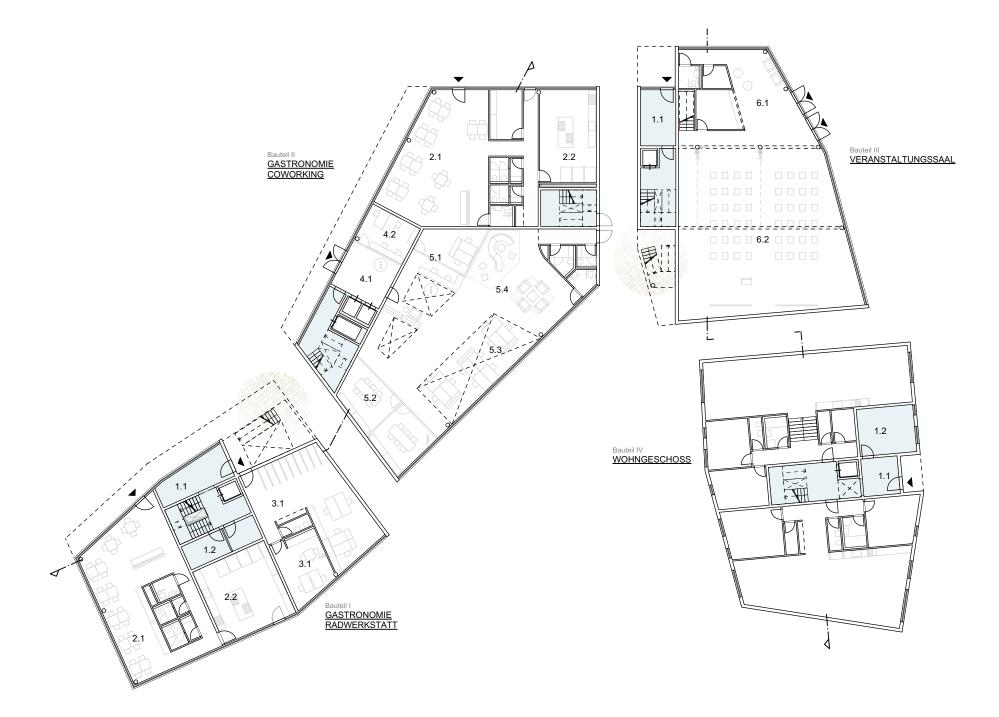
- 6.1 Foyer mit Garderobe
- 6.2 Multifunktionssaal

WOHNUNGSÜBERSICHT

Typ S	0
Тур М	0
Typ L	0
Typ XL	1
Tyn XXI (Cluster)	1

Gesamt 2 WE





ZWISCHENGESCHOSS

Co-Working

5.5 Ruheräume 5.6 Einzelarbeitsplätze 5.7 Lounge/Pausenbereich

Veranstaltungssaal 6.3 Empore/Nebenräume

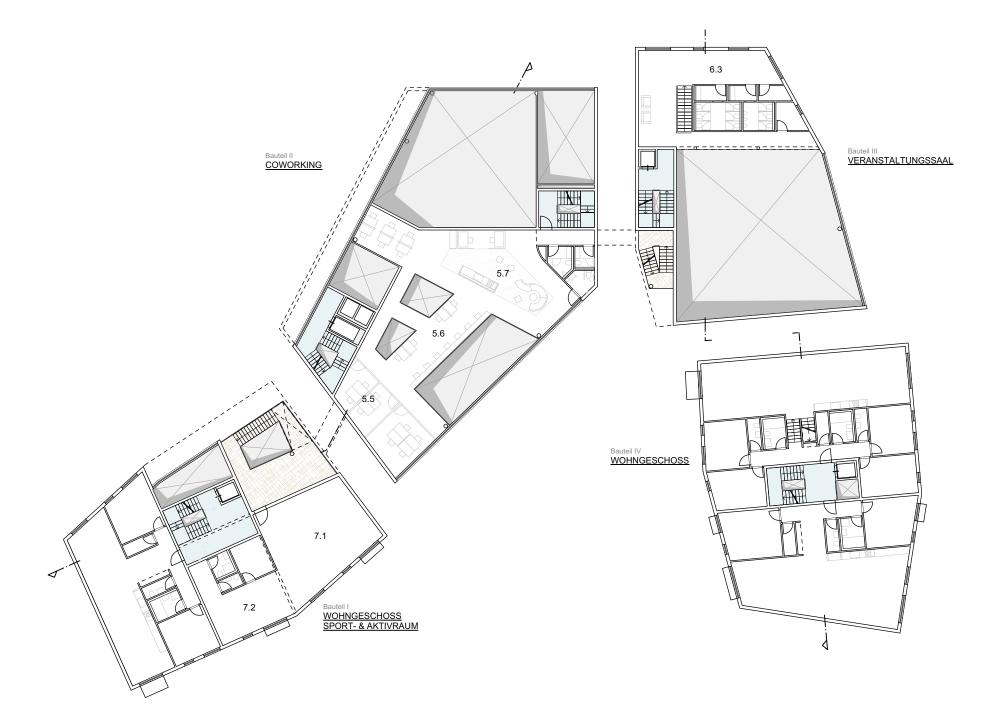
Sport- & Aktivraum
7.1 Übungsraum
7.2 Nebenräume

WOHNUNGSÜBERSICHT

Typ S	1
Тур М	0
Typ L	0
Typ XL	2
Tvp XXL (Cluster)	1

4 WE Gesamt





8 Gartenwerkstatt

Gemeinschaftsebene

9.1 Kinderspielraum

9.2 Lesezimmer/Bibliothek

9.3 Lounge

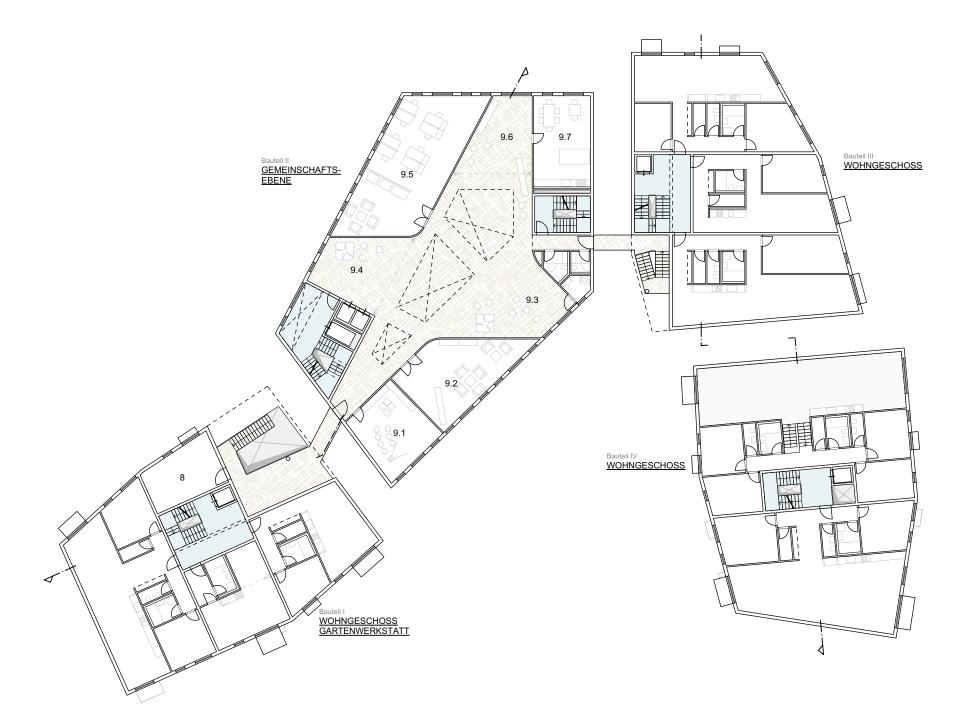
9.4 Eingangsbereich
9.5 Co-Working
9.6 Lounge (Vorraum Gemeinschaftsküche)
9.7 Gemeinschaftsküche

WOHNUNGSÜBERSICHT

Typ S	1
Typ M	3
Typ L	0
Typ XL	3
Tvp XXL (Cluster)	1

Gesamt 8 WE





Serviced Living

4.3 Apartment 'Basic' 4.4 Apartment 'Smart' 4.5 Apartment 'Studio' 4.6 Etagenservice

WOHNUNGSÜBERSICHT

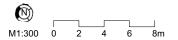
Typ S Typ M 3 Typ L Typ XL Typ XXL (Cluster)

Gesamt 9 WE

APARTMENTÜBERSICHT

Typ Basic Typ Smart 6 Typ Studio

Gesamt 8 WE





Serviced Living
4.3 Apartment 'Basic'
4.4 Apartment 'Smart'
4.6 Etagenservice

WOHNUNGSÜBERSICHT

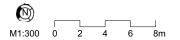
Typ S	1
Тур М	4
Typ L	0
Typ XL	0
Tvp XXL (Cluster)	0

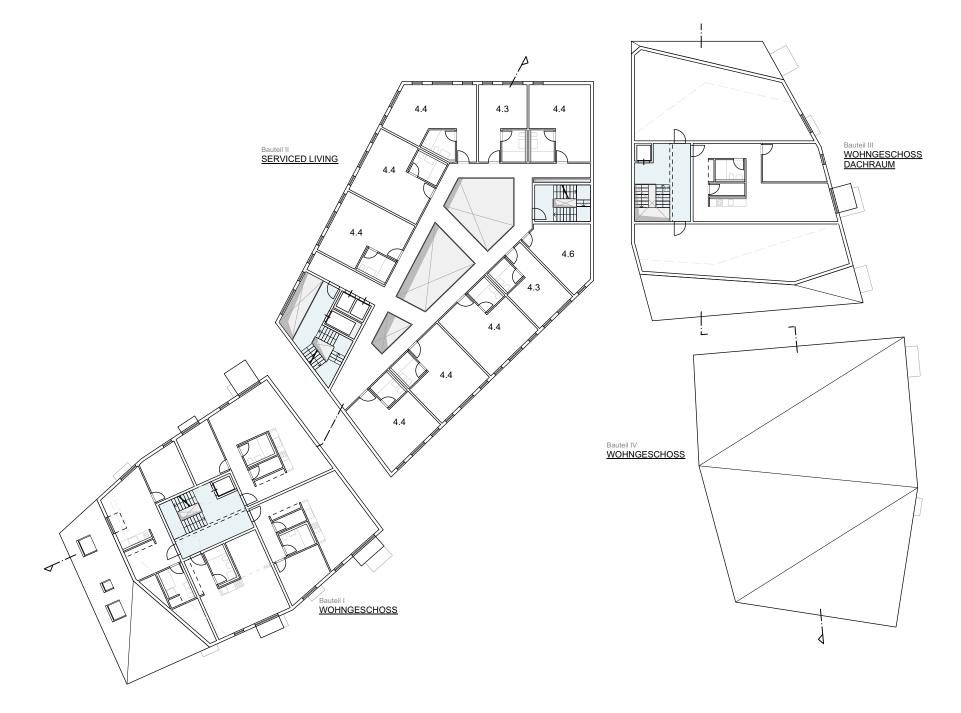
Gesamt 5 WE

<u>APARTMENTÜBERSICHT</u>

Typ Basic	2
Typ Smart	7
Typ Studio	0

Gesamt 9 WE





Serviced Living
4.3 Apartment 'Basic'
4.4 Apartment 'Smart'
4.6 Etagenservice

WOHNUNGSÜBERSICHT

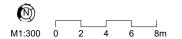
Typ S	C
Тур М	0
Typ L	1
Typ XL	C
Tvp XXL (Cluster)	0

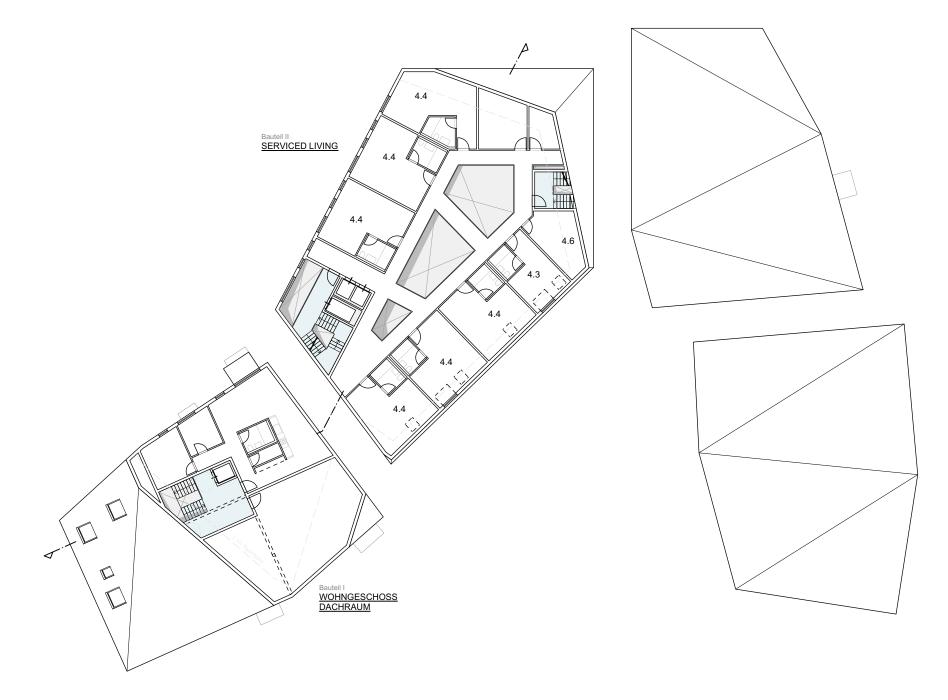
1 WE Gesamt

<u>APARTMENTÜBERSICHT</u>

Typ Basic	1
Typ Smart	6
Typ Studio	0

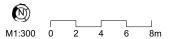
7 WE Gesamt

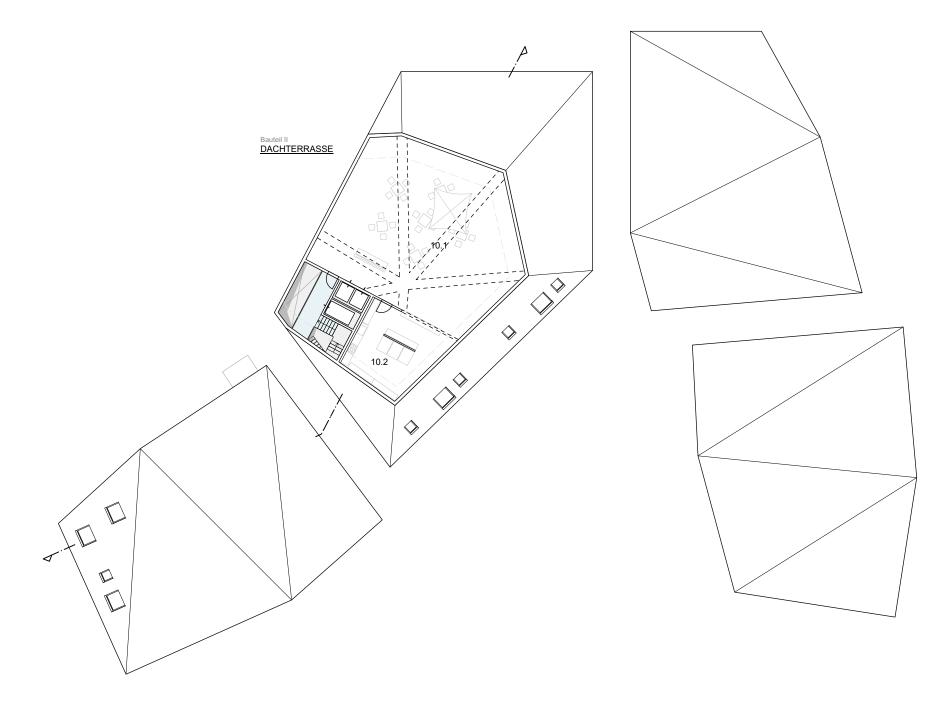




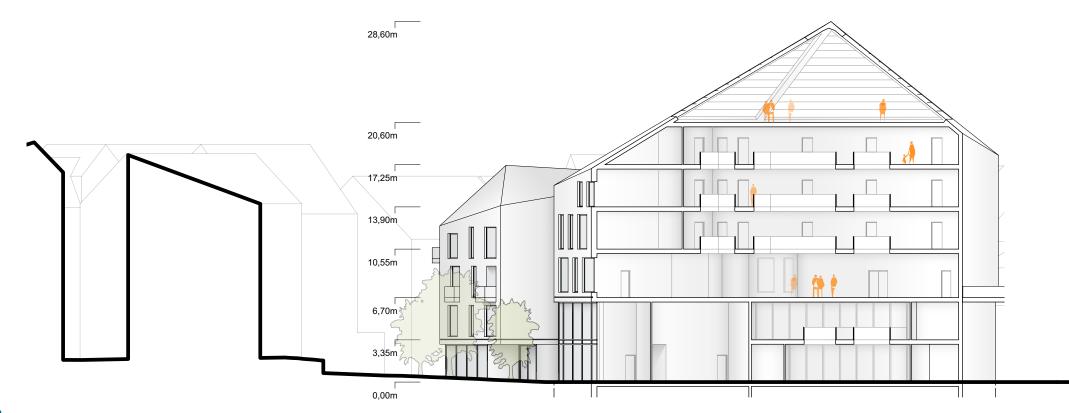


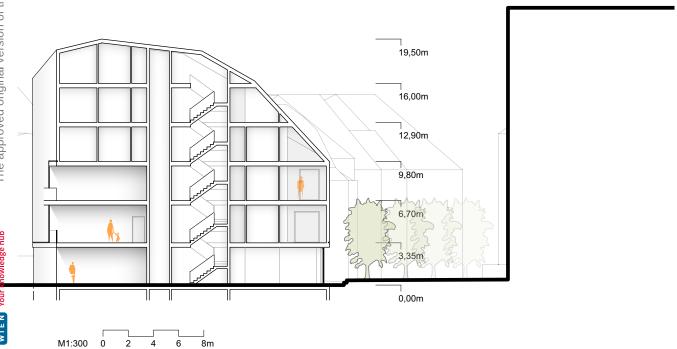
Dachterrasse
10.1 ... Terrasse mit Gastgarten
10.2 ... Küche mit Lager



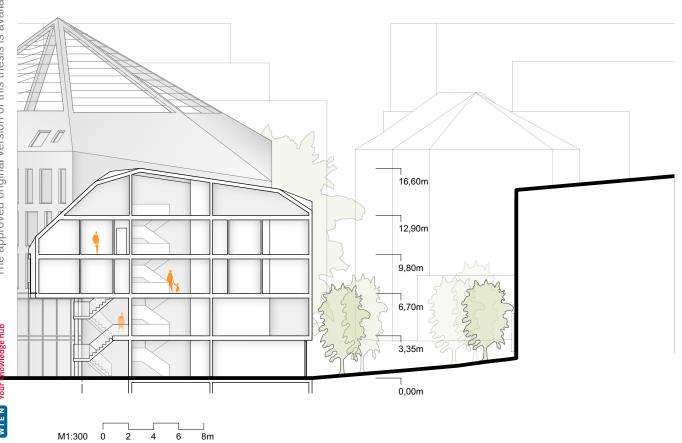


5.6 | SCHNITTE

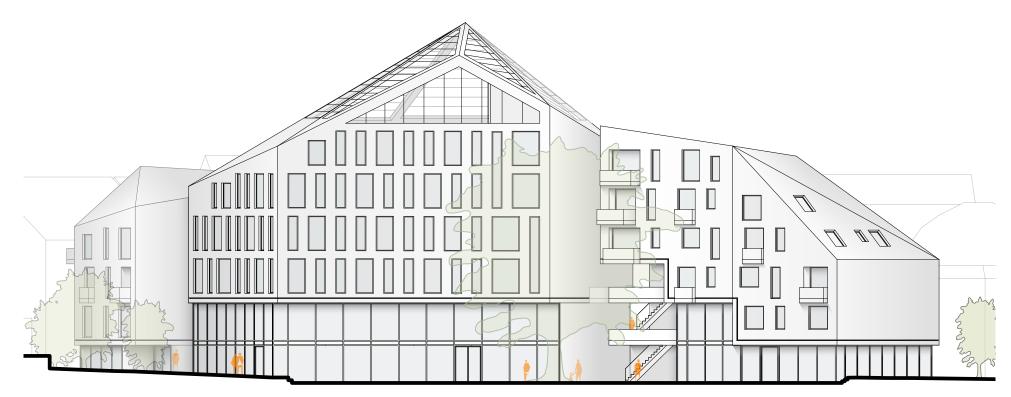


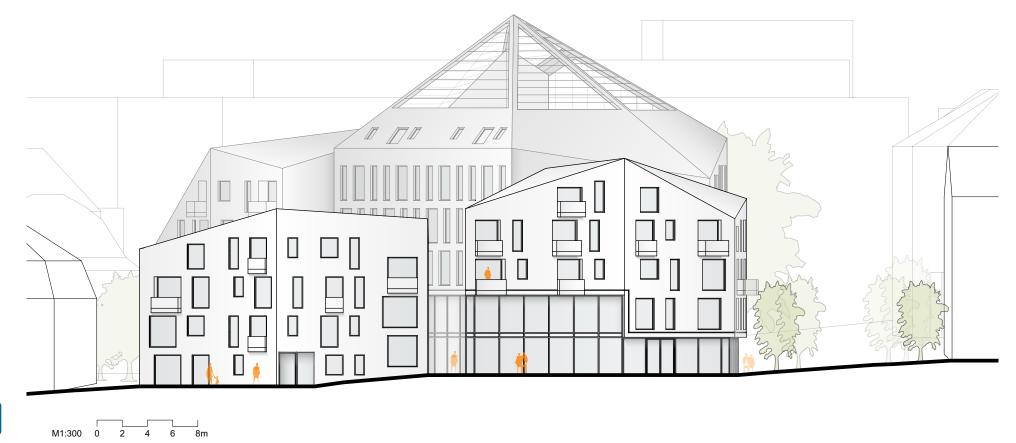




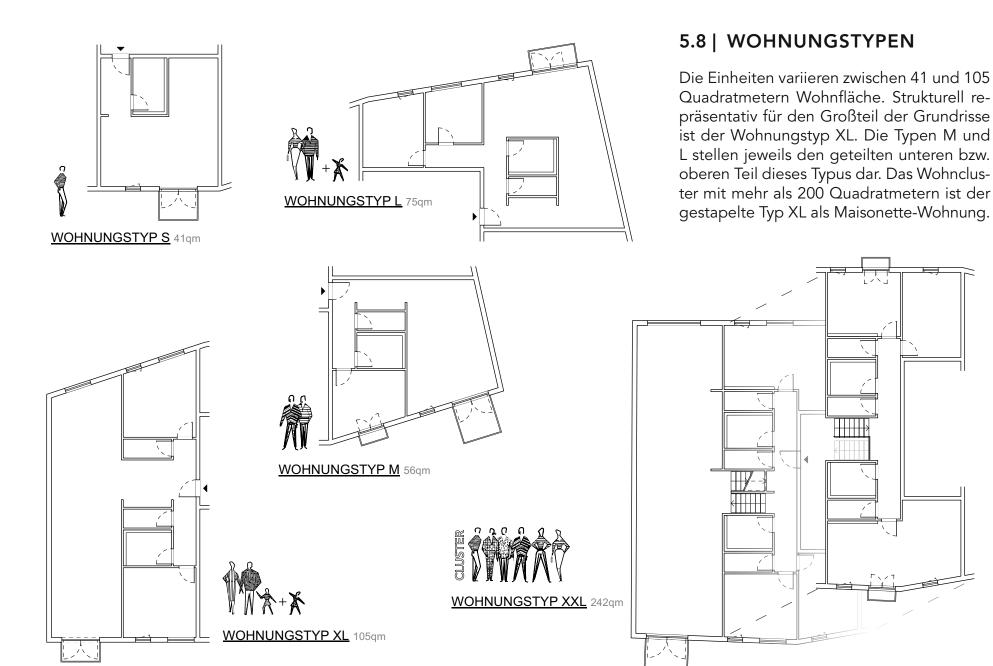


5.7 | ANSICHTEN







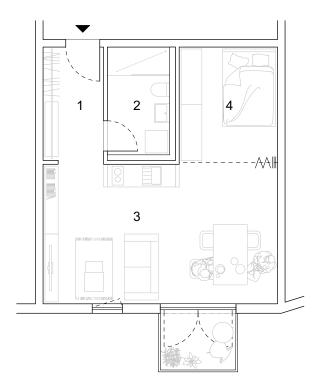


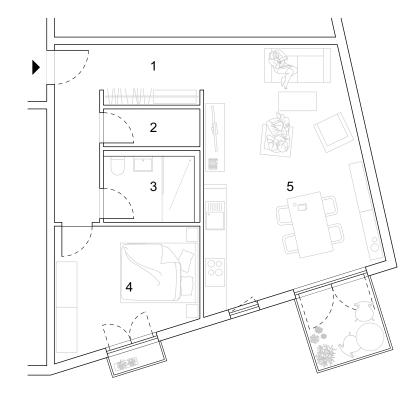


WOHNUNGSTYP S 41qm

1 Eingangsbereich (5qm)
2 Badezimmer (5qm)
3 Wohnküche (23qm)
4 Schlafzimmer (8qm)

M1:100 0 2m

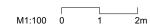


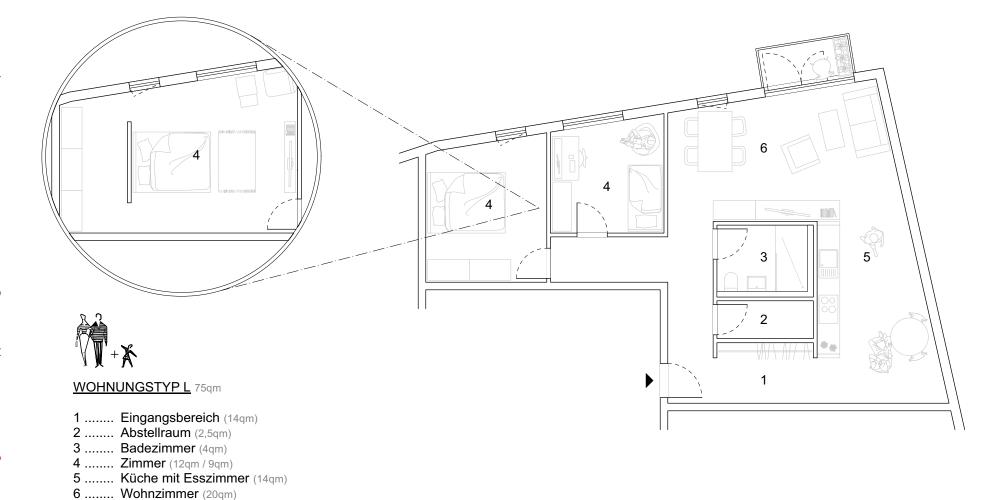




WOHNUNGSTYP M 56qm

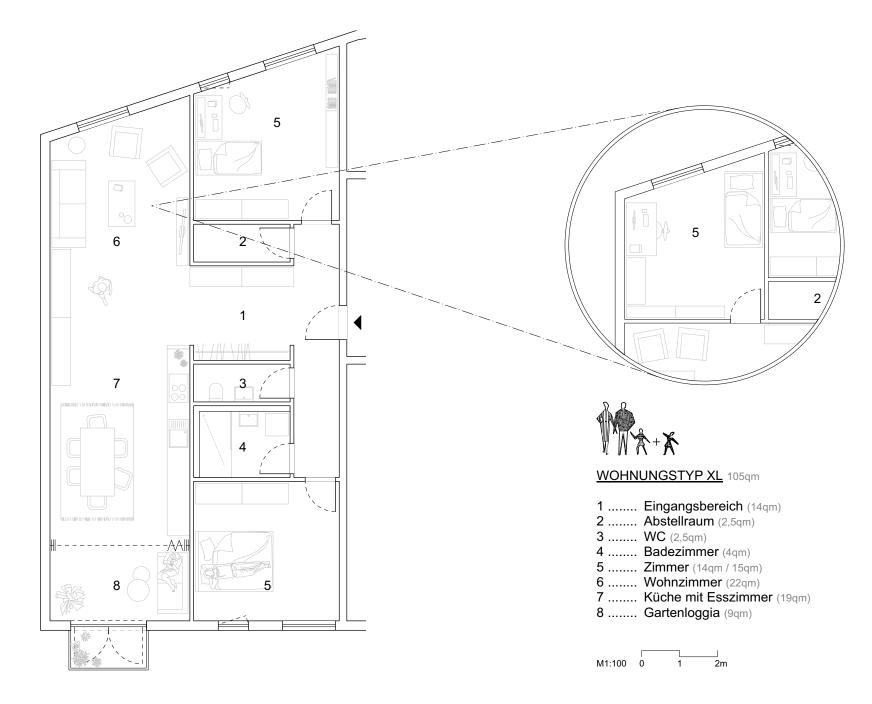
- 1 Eingangsbereich (10qm)
- 2 Abstellraum (2,5qm)
 3 Badezimmer (4qm)
 4 Zimmer (12qm)
 5 Wohnküche (27qm)

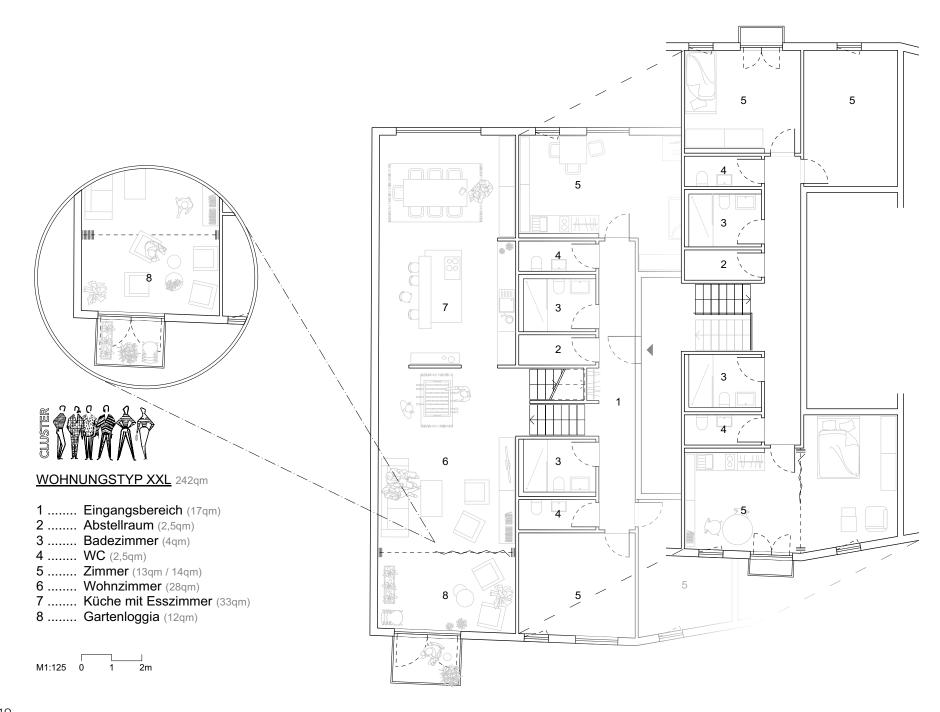




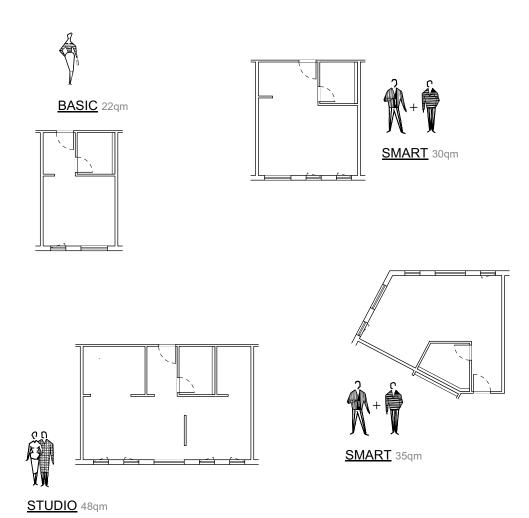
M1:100 0

2m





5.9 | APARTMENTTYPEN



Das "Basic"-Apartment ist die kleinste Einheit im Angebot des Serviced Living. Es richtet sich an Gäste mit kurzen Aufenthaltsdauern von bis zu einer Woche. Auf einer Fläche von 22 Quadratmetern bietet es eine Kitchenette, einen temporär verschließbaren Schlaf- und einen kleinen Wohnbereich. Dieser wird räumlich durch die Bettanordnung als Nische realisierbar. Die Basic-Einheit ist durch die angesprochene Zielgruppe weniger autark als die größeren Apartmenttypen gestaltet. Eine große Küche, sowie flexible und vielseitige Aufenthaltsbereiche sind im Gemeinschaftsgeschoss des Gebäudekomplexes untergebracht.



BASIC 22qm

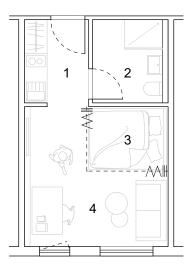
1 Eingang mit Kitchenette

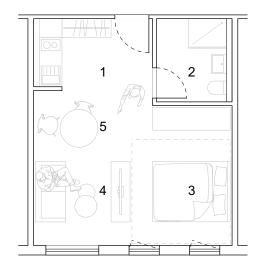
2 Badezimmer

3 Schlafbereich

4 Wohnbereich







Das Apartment der Kategorie "Smart" bietet 30 Quadratmeter Wohnfläche und richtet sich daher an Personen mit längere Aufenthaltsdauern ab einer Woche oder mit dem Wunsch nach größerer Autarkie. Der Schlafbereich ist beidseitig begehbar und durch Mobiliar räumlich abgegrenzt. Der Wohnbereich wird ergänzt um eine an die Kitchenette anschließende Multifunktionszone, die etwa als Essbereich, Arbeitsplatz oder Atelier möbliert werden kann. Zudem wird der Aufenthaltsdauer bzw. der Personenanzahl gerecht mehr Stauraum geboten.



SMART 30qm

1 Eingang mit Kitchenette

2 Badezimmer 3 Schlafbereich

4 Schlafbereich

5 Multifunktionszone



Das "Studio"-Apartment ist die größte Einheit und ist als Zweizimmer-Typus gestaltet. Durch die mit 48 Quadratmetern mehr als doppelte Fläche im Vergleich zur kleinsten Apartmenteinheit wird Raum für ein separates Schlafzimmer samt Ankleide geboten. Die großzügige Küche ist räumlich separiert und bietet standardmäßig einen zusätzlichen Essbereich. Dem Wohnbereich anschließend gibt es auch hier eine Multifunktionszone, die vielseitig möbliert und nutzbar gemacht werden kann.



STUDIO 48qm

1 Eingang

2 Badezimmer

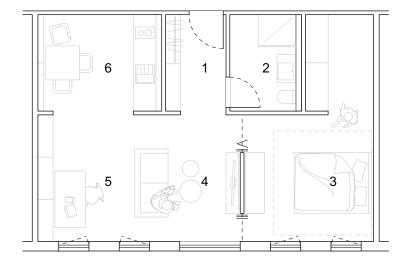
3 Schlafbereich mit Ankleide

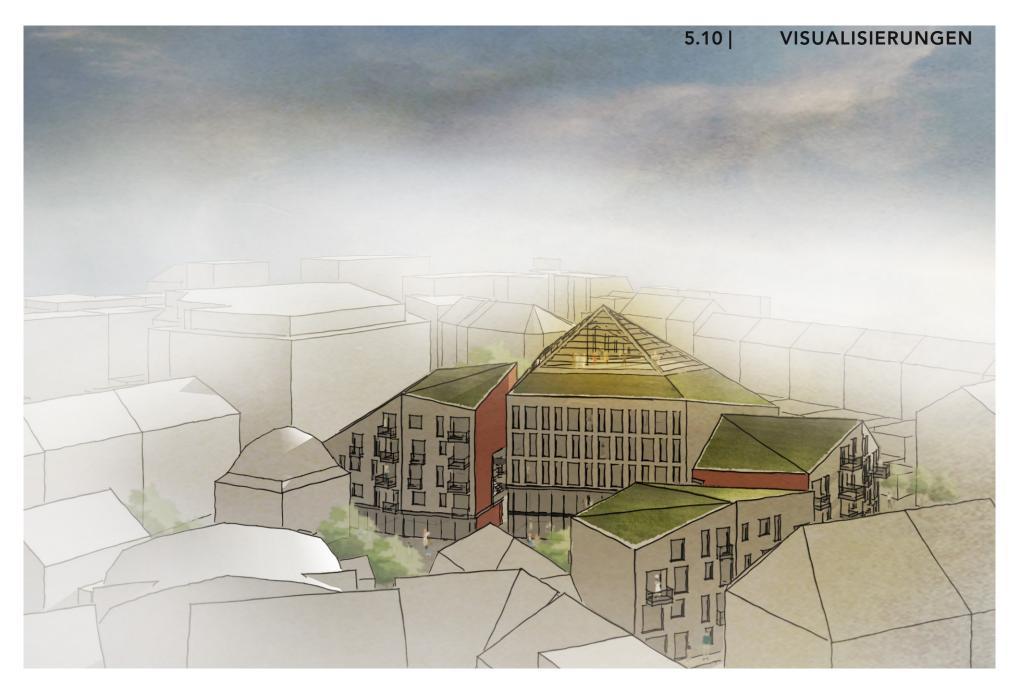
4 Wohnbereich

5 Multifunktionszone

6 Küche mit Essbereich









Sibliothek, Your knowledge hub

6 | ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Witten ist heute in vielerlei Hinsicht auf der Suche nach ihrer Bedeutung und Rolle im Ruhrgebiet.

Vor einigen hundert Jahren war das undenkbar, war Witten mit dem Muttental doch die Wiege des Ruhrbergbaus und damit eine der Initialzündungen für die beeindruckend rasante Entwicklung der heutigen Metropolregion. So plötzlich der industrielle Aufschwung rund um den Kohlebergbau kam, so schnell zog er auch weiter gen Norden. Dorthin, wo noch reichere Vorkommen des schwarzen Goldes zu finden waren. War die Hauptachse des Ruhrgebiets damals noch die Ruhr, gilt diese heute als südliche Begrenzung der Kernzone um die großen Städte Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund. Für Witten bedeutet es eine Rolle zwischen größter Stadt des südlichsten Landkreises der Region und Schattendasein im Dunstkreis der Oberzentren.

Dieser Zwiespalt zeigte sich immer wieder in der jüngeren Stadtgeschichte. Dabei kommen häufig Entscheidungen zu kurz, die Witten prägen und besonders machen. Wofür steht die Stadt? Wer sollen ihr künftigen Bewohner und Nutzer sein, die mit ihr interagieren und sie damit formen?

Das Projekt "Quartier für alle. Wohnen+ im Wiesenviertel" greift nach den Antworten auf diese Fragen. Die künftigen Bewohner sind vielfältig, neugierig und engagiert. Sie wissen die Stadt und ihre Vorzüge zu schätzen. Die Lage im Grünen und dennoch in direkter Nähe zu den Ballungszentren des Ruhrgebiets. Sie interagieren daher mit ihrer Stadt und mit ihrem Stadtraum. Das Wiesenviertel zeigt erste Ansätze dessen und wird sein Potenzial durch den neuen Quartiersmittelpunkt dahingehend ausbauen können.

Es schließt sich der Kreis dieser Arbeit: Aufwertung eines Quartiers - einer Stadt entsteht durch Synergien, Wechselbeziehungen und Interaktionen, für die das neue Gebäude maßgeblich steht.

Quartier für alle. Wohnen+ im Wiesenviertel.

Timo Schwartz | 2021



7 | ANHANG

7.1 | LITERATURVERZEICHNIS

- 1 **Ernst Klett Verlag** (Juli 2014): Infoblatt Ruhrgebiet, aus: [online] https://www.klett.de/sixcms/detail.php?template=terrasse_artikel_layout_pdf&art_id=1011264 [16.05.2021]
- 2 Regionalverband Ruhr (Dezember 2018): Bevölkerungsentwicklung in der Metropole Ruhr, aus: [online] https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/ [16.05.2021]
- 3 Regionalverband Ruhr (April 2019):
 Ausländische Bevölkerung in der Metropole Ruhr, aus: [online] https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/03_Daten_Digitales/Regionalstatistik/0_News/04_2019/Zeitreihe_auslaendische_Bevoelkerung.xlsx [20.04.2020]
- 4 Regionalverband Ruhr (April 2019):
 Zeitreihe Wohnungsbestand, aus: [online] https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/03_Daten_Digitales/Regionalstatistik/Raum/wohnungsbestand_zeitreihe.xlsx [20.04.2020]
- 5 **NRW.Bank** (2019): Wirtschaftsregionen im Vergleich, aus: [online] https://www.nrwbank.de/export/sites/nrwbank/de/corporate/downloads/presse/publikationen/regionalwirtschaftliche-profile-nrw/

- NRW.BANK_Wirtschaftregionen_im_Vergleich_2019.pdf [20.04.2020]
- Landschaftsverband Westfalen-Lippe (Dezember 2019): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder, aus: [online] https://www.lwl.org/002-download/statistik/zahlen/einkommen/2019_12_04_Verfuegbares_Einkommen_2017_Tabelle.xlsx [20.04.2020]
- 7 Magazin ruhr-guide: Das Ruhrgebiet - Von der Entstehung zur Industrialisierung, aus: [online] https://www. ruhr-guide.de/freizeit/industriekultur/ das-ruhrgebiet-von-der-entstehungzur-industrialisierung/21958,0,0.html [21.03.2021]
- 8 **Geologischer Dienst NRW**: Geologie erleben Das Muttental, aus: [online] https://www.gd.nrw.de/ge_ev_geologie-erleben_muttental.htm [21.03.2021]
- 9 **Wikipedia, die freie Enzyklopädie**: Steinkohle Nutzung, aus: [online] https:// de.wikipedia.org/wiki/Steinkohle#Nutzung [21.03.2021]
- 10 **Zeno.org**: Koks, Kokerei, Koksherstellung, Koksöfen, aus: [online] http://www.zeno.org/nid/20006063586 [21.03.2021]
- 11 **Regionalkunde Ruhrgebiet**: Aus der

Frühzeit der Eisen- und Stahlherstellung, aus: [online] http://www.ruhrqebiet-regionalkunde.de/html/grundlagen und anfaenge/eisen_und_stahl/fruehzeit_eisen. php%3Fp=3,0.html [23.03.2021]

- Planet Wissen, WDR (Juni 2018): Werkstoffe: Stahl, aus: [online] https://www. planet-wissen.de/technik/werkstoffe/ stahl/index.html [23.03.2021]
- Regionalkunde Ruhrgebiet: Die vorindustrielle Phase im Ruhrgebiet, aus: [online] http://www.ruhrgebiet-regionalkunde.de/html/grundlagen_und_anfaenge/eisen und stahl/vorindustriell eisen. php%3Fp=3,1.html [23.03.2021]
- Stadt Duisburg: Duisburger Hafen, aus: [online] https://www.duisburg.de/wohnenleben/wasser/hafen.php [23.03.2021]
- Wikipedia, die freie Enzyklopädie: Duisburg-Ruhrorter Häfen, aus: [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Duisburg-Ruhrorter Häfen [21.03.2021]
- Ruhrverband: Eine Straße auf dem Wasser - der Schiffsverkehr auf der Ruhr. aus: [online] https://sichere-ruhr.de/tag/ quetertransport/[21.03.2021]
- Museums-Eisenbahn Minden e.V.: Die 17 Cöln-Mindener Eisenbahn, Görs K., aus:

- [online] https://www.museumseisenbahn-minden.de/index.php?id=29 [23.03.2021]
- 18 Bergisch Märkische Eisenbahn-Unternehmen (1872): Jahres-Bericht über die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für das Geschäftsjahr 1872 [21.03.2021]
- 19 Haus der Vereine Alte Dreherei: Die Geschichte der Ruhrtalbahn, Menke M., aus: [online] https://alte-dreherei.de/ entdecken-sie-die-alte-dreherei/die-geschichte-der-ruhrtalbahn/[21.03.2021]
- 20 Wikipedia, die freie Enzyklopädie: Ruhrtalbahn, aus: [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Ruhrtalbahn [21.03.2021]
- Wikipedia, die freie Enzyklopädie: 21 Ruhrbergbau - Steinkohlenbergbau, aus: [online] https://de.wikipedia.org/ wiki/Ruhrbergbau#Steinkohlenbergbau [21.03.2021]
- Planet Wissen, WDR (März 2020): 22 Industrialisierung in Deutschland, Hilt K., aus: [online] https://www.planet-wissen.de/gesellschaft/wirtschaft/industrialisierung_in_deutschland/index.html [23.03.2021]

- regiopia: Die Geschichte des Ruhrgebiets, aus: [online] https://regiopia.de/europa/deutschland/ruhrgebiet/geschichte.html [23.03.2021]
- 24 **Kulturreise-Ideen**: Bergbauarchitektur im Ruhrgebiet, aus: [online] https://www.kulturreise-ideen.de/technik/bergbau/Tour-bergbauarchitektur-im-ruhrgebiet.html [23.03.2021]
- 25 **Deutschlandfunk** (Juni 2016): Das Ruhrgebiet seit 200 Jahren permanent im Wandel, Schmitz A., aus: [online] https://www.deutschlandfunk.de/neuere-und-neueste-geschichte-das-ruhrgebiet-seit-200.1148.de.html?dram:artic-le_id=357389 [23.03.2021]
- Planet Wissen, WDR (Juni 2016):
 Ruhrgebiet, Neumayer I., aus: [online]
 https://www.planet-wissen.de/kultur/
 nordrhein_westfalen/ruhrgebiet/index.
 html [23.03.2021]
- 27 Landschaftsverband Rheinland: Geschichte der Stadt Duisburg", aus: [online] https://www.rheinische-geschichte.lvr.de/Orte-und-Raeume/stadt-duisburg/DE-2086/lido/57a1bb-8b86e3d8.75533467 [24.03.2021]
- Wikipedia, die freie Enzyklopädie: Einwohnerentwicklung von Dortmund, aus:

- [online] https://de.wikipedia.org/wiki/ Einwohnerentwicklung_von_Dortmund#Von_1871_bis_1944 [24.03.2021]
- 29 **Magazin ruhr-guide**: Arbeitersiedlungen im Ruhrgebiet, aus: [online] https://www.ruhr-guide.de/freizeit/industrie-kultur/arbeitersiedlungen-im-ruhrge-biet/12639,0,0.html [29.03.2021]
- 30 **Regionalkunde Ruhrgebiet**: Der Erste Weltkrieg, aus: [online] http://www.ruhrgebiet-regionalkunde.de/html/aufstieg_und_rueckzug_der_montan-industrie/weltkriege_und_nachkriegs-zeit/erster_weltkrieg.php%3Fp=1,1.html [12.04.2021]
- 31 **Deutsches Historisches Museum**: Der Generalstreik 1920, aus: [online] https://www.dhm.de/lemo/kapitel/weimarer-republik/innenpolitik/generalstreik [12.04.2021]
- 32 **Das Bundesarchiv**: Der Ruhrkampf 1920, aus: [online] https://weimar.bundesarchiv.de/WEIMAR/DE/Content/Virtuelle-Ausstellungen/ruhrarmee_1920. html [12.04.2021]
- 33 **Wikipedia, die freie Enzyklopädie**: Goldene Zwanziger, aus: [online] https:// de.wikipedia.org/wiki/Goldene_Zwanziger#1918_bis_1923 [13.04.2021]

- 34 **Deutschlandfunk** (Januar 2006): Verlierer waren die Arbeiter, Baum A., aus: [online] https://www.deutschlandfunk.de/verlierer-waren-die-arbeiter.871.de.html?dram:article_id=125392 [13.04.2021]
- 35 Landschaftsverband Westfalen-Lippe:
 Heimatfront Westfalen: [online] https://
 www.lwl.org/westfaelische-geschichte/
 portal/Internet/input_felder/langDatensatz_ebene4.php?urlID=41&url_tabelle=tab_websegmente#2 [13.04.2021]
- Regionalkunde Ruhrgebiet: Wiederaufbau im Ruhrgebiet, aus: [online] http://www.ruhrgebiet-regionalkunde.de/html/aufstieg_und_rueckzug_der_montan-industrie/weltkriege_und_nachkriegs-zeit/wiederaufbau.php%3Fp=1,7.html [14.04.2021]
- 37 **Magazin ruhr-guide**: Das Ruhrgebiet -Die Entwicklung und der Strukturwandel, aus: [online] https://www.ruhr-guide.de/ freizeit/industriekultur/das-ruhrgebietdie-entwicklung-und-der-strukturwandel/21960,0,0.html [14.04.2021]
- 38 **Bundeszentrale für politische Bildung**: Von der Industrieregion zur Wissensregion, aus: [online] https://www.bpb.de/apuz/283270/von-der-industrieregion-zur-wissensregion?p=all [14.04.2021]

- 39 **Zeit online** (November 2013): Als Deutschland zum Einwanderungsland wurde, aus: [online] https://www.zeit.de/ gesellschaft/zeitgeschehen/2013-11/einwanderung-anwerbestopp [13.04.2021]
- 40 **Stadt Witten**: Witten in Kürze, aus: [online] https://www.witten.de/willkommenin-witten/%20%20%20stadtportraet/ [15.05.2021]
- 41 **Wikipedia, die freie Enzyklopädie**: Witten, aus: [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Witten [15.05.2021]
- 42 **Buch "Witten"**: Nettmann W., Schmidt-Ridder R., 1987

WEITERE QUELLENANGABEN

Zu 1.2 Geschichtlicher Überblick:

<u>Ereignisse Zeitstrahl:</u> Quellenangaben der Abschnitte 1.3 bis 1.7.

Kohleförderung:

Wikipedia, aus: [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Ruhrbergbau#Steinkohlenbergbau [20.04.2020]

Bevölkerungsentwicklung:

Regionalverband Ruhr, aus: [online] https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_up-load/01_RVR_Home/03_Daten_Digita-les/Regionalstatistik/Bevoelkerung/Grafi-ken_zur_Bev_ent._2018.pdf [20.04.2020]

Zu 3.1 **Analysen:**

-3 .3

Grafiken und Daten Allgemein: NRW.Bank, Wirtschaftsregionen im Vergleich 2019, aus: [online] https://www.nrwbank.de/export/sites/nrwbank/de/corporate/downloads/presse/publikationen/regionalwirtschaftliche-profile-nrw/NRW.BANK_Wirtschaftregionen_im_Vergleich 2019.pdf [20.04.2020]

Stadt Wien Statistik, Bevölkerung, Arbeitsmarkt, Bildung aus 2019, aus: [online] https://www.wien.gv.at/statistik [20.04.2020] <u>Daten zu PKW-Dichten, Einpendlern und Auspendlern:</u>

Statistikatlas NRW, aus: [online] https://www.statistikatlas.nrw.de [20.04.2020 bis 04.06.2020]

Statistik Austria, aus: [online] https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html [20.04.2020 bis 04.06.2020]

Daten zu Verkehrsstörungen im ÖPNV: VRR Qualitätsbericht 2018, aus: [online] https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/Presse/Publikationen/VRR_ Qualitaetsbericht_2018.pdf [06.05.2020]

Daten zu Verkehrstörungen im MIV: ADAC Staubilanz, aus: [online] https://www.adac.de/verkehr/verkehrsinformationen/staubilanz/ [06.05.2020] Daten zu preisgebundenem Wohnraum: NRW.Bank, Preisgebundener Wohnraum, aus: [online] https://e-pflicht.ub.uni-duesseldorf.de/periodical/title-info/99149 [06.05.2020]

Statistik Austria, aus: [online] https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/wohnen/wohnungs_und_gebaeudebestand/index.html [06.05.2020]

<u>Daten zu Gebäuden und Wohnungen:</u> Zensus 2011, Gebäude- und Wohnungszählung, aus: [online] https://www.zensus2011.de/DE/Zensus2011/Methode/ Methode_GWZ_node.html [06.05.2020]

Landesbetrieb IT.NRW: Gebäude und Wohnungen, aus: [online] https://www.it.nrw/statistik/gesellschaft-und-staat/wohnen/gebaeude-und-wohnungen [06.05.2020]

Grafiken:

Alle Grafiken und Diagramme, die nicht Bestandteil des Folders "NRW.Bank, Wirtschaftsregionen im Vergleich 2019" sind, wurden eigenhändig auf genannter Datengrundlage erstellt. [20.04.2020 bis 04.06.2020].

7.1 | ABBILDUNGSVERZEICHNIS

B01 Karte des Ruhrgebietes

Wikimedia Commons, © Thressdots (Daniel Ullrich), aus: [online] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ruhr_areamap.png [16.05.2021]

B02 Karte des Ruhrgebietes 1681

Wikimedia Commons, aus: [online] https://commons.wikimedia.org/wiki/ File:Grafschaft_mark_1681_sanson.jpg [21.03.2021]

B03 Dortmunder Hellweg um 1610

Dortmunder Kunstverein, aus: [online] https://www.dortmunder-kunstverein.de/de/Veranstaltungen/V-2016/2016/DER-DORTMUNDER-HELLWEG---Stadtfuehrung-mit-Bruno-Wittke-(Kunsthistoriker-Dortmund)-.htm [16.05.2021]

B04 Ansicht Duisburg um 1675

Landschaftsverband Rheinland, aus: [online] https://rheinische-landeskunde.lvr.de/de/geschichte/geschichte_rheinischer_staedteatlas/ atlasorte_rheinischer_staedteatlas/duisburg_atlasorte/duisburg_rsta.html#!prettyPhoto [16.05.2021]

B05 Gussstahlfabrik F. Krupp um 1820 thyssenkrupp AG, © thyssenkrupp AG, aus: [online] https://www.thyssenkrupp.com/de/unternehmen/historie [17.04.2021]

- B06 **St.-Antony-Hütte um 1800**LVR Industriemuseum, aus: [online]
 https://industriemuseum.lvr.de/de/
 die_museen/st__antony/st__antony_huette_4/geschichte_10/geschichte_der_
 st_antony_huette_1.html# [17.04.2021]
- B07 Ruhrgebiet Mitte des 19. Jahrhunderts sendfeld.de, aus: [online] http://www.sendfeld.de/staatsarbeit/oberthemen/ruhrgebiet/r1.htm [17.04.2021]
- B08 **Der Ruhrorter Hafen um 1840**Ruhrlandmuseum Essen, Lithografie,
 Westfalen im Bild 1993, aus: [online]
 https://www.lwl.org/aufbruch-in-die-moderne/LWL/Kultur/Aufbruch/verweise/
 quellen/bilder/E/index2 html.html#ruh-

rort [21.03.2021]

- B09 Industriegebiet Mülheim a. d. Ruhr
 Deutsches Historisches Museum, Farblithografie, © Deutsches Historisches
 Museum, aus: [online] https://www.dhm.
 de/lemo/bestand/objekt/99006425
 [21.03.2021]
- B10 Karte des Ruhrgebietes um 1830
 Wikimedia Commons, Autor: LangeDiercke Schulatlas, aus: [online] https://
 commons.wikimedia.org/wiki/File:Lange_diercke_sachsen_deutschland_ruhrgebiet_1830.jpg [24.03.2021]

- B11 Bergleute der Zeche Nordstern
 Der Westen, © ISG Gelsenkirchen, aus:
 [online] https://www.derwesten.de/
 wochenende/ohne-zuwanderung-waeredas-ruhrgebiet-nie-so-gross-gewordenid12332309.html [24.03.2021]
- B12 Karte des Ruhrgebietes um 1930 Wikimedia Commons, Autor: Lange-Diercke Schulatlas, aus: [online] https:// commons.wikimedia.org/wiki/File:Lange_diercke_sachsen_deutschland_ruhrgebiet 1930.jpg [24.03.2021]
- B13 Stadtpanorama vom Rathausturm Stadt Essen, © Ruhr Museum, Stadtbildstelle, aus: [online] https:// historischesportal.essen.de/historischesportal_zeiten/1804_bis_1896/chronik_1804_bis_1896.de.html [24.03.2021]
- B14 **Eisenheimer Straße vor 1910**Wikimedia Commons, aus: [online]
 https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Eisenheimer_Strasse_vor_1910.jpg
 [29.03.2021]
- B15 Zeichnung Siedlung Hegemannshof Landschaftsverband Rheinland, © Hundt, LVR-Amt für Denkmalpflege, aus: [online] https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-WBuschmann-20100414-0044 [29.03.2021]
- B16 Margarethenhöhe um 1910

- Wikimedia Commons, aus: [online] https://commons.wikimedia.org/wiki/ File:Essen-Margarethenhöhe_um_1910. jpg [29.03.2021]
- B17 Gartenstadt Margarethenhöhe um 1920 Zeit online, © General Photographic Agency, aus: [online] https://www.zeit. de/wissen/geschichte/2010-06/wohnkultur-ruhrgebiet [29.03.2021]
- B18 Kanonenwerkstatt Krupp
 Landschaftsverband Westfalen-Lippe,
 © LWL Medienzentrum, aus: [online]
 https://www.lwl.org/marsLWL/de/instance/picture/MZA-532-Erster-Weltkrieg-Die-Heimat-im-Kriege-Unterrichtsmaterial-1929.xhtml?oid=10860 [13.04.2021]
- Luftangriffe auf das Ruhrgebiet
 B19 Ruhrnachrichten, aus: [online] https://www.ruhrnachrichten.de/dortmund/vor-75-jahren-zerstoerten-fliegerbomben-dortmund-plus-1502941.html
 [13.04.2021]
- Ankunft türkischer Gastarbeiter

 B20 WDR, aus: [online] https://www1.wdr.de/stichtag/stichtag6122.html [29.04.2021]
- B21 Bergarbeiter-Demonstration Bochum WAZ, aus: [online] https://www.waz.de/staedte/bochum/70-jahre/bergmann-erinnert-sich-wie-die-kohlekrise-nach-bochumkam-id214198249.html [29.04.2021]

B22 Bau der Universität Bochum

WAZ, © Stadt Bochum, aus: [on-line] https://www.waz.de/staedte/bochum/70-jahre/gruendung-und-bauder-ruhr-universitaet-id214500491.html [30.04.2021]

B23 Landschaftspark Duisburg

Süddeutsche Zeitung, © Jochen Tack, aus: [online] https://www.sueddeutsche.de/muenchen/internationale-bauausstellung-fuer-muenchen-experimentebei-mobilitaet-und-verkehr-1.4464761 [30.04.2021]

B24 Zechenschließung Prosper Haniel

Märkische Allgemeine, © Oliver Berg, aus: [online] https://www.maz-online.de/Nachrichten/Politik/Die-letzte-Kohle-fuer-Bundespraesident-Steinmeier [30.04.2021]

B25 Zeche Nordstern historisch

Wikimedia Commons, aus: [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:ZecheNordstern1912.jpg [28.04.2021]

B26 Nordsternpark heute

Wikimedia Commons, aus: [online] https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Gelsenkirchen_-_Nordsternpark_-_ Nordstern_03_ies.jpg [28.04.2021]

B27 Zeche Zollverein 1932

WAZ, © Stiftung Zollverein, aus: [online] https://www.waz.de/staedte/essen/zeche-zollverein-von-der-nummer-einsder-welt-zum-welterbe-id209067537. html [28.04.2021]

B28 Zeche Zollverein heute

Wikimedia Commons, © Watzmann, aus: [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:20180114_Zeche_Zollverein,_Essen_(01980).jpg [28.04.2021]

B29 Kohlehalde historisch

Ruhrspeak, © Chargesheimer, aus: [online] https://ruhrspeak.de/chargesheimer-pflueger-vor-abraumhalde/ [28.04.2021]

B30 Halde als Naherholungsgebiet

Wikimedia Commons, © Dernbecher A. J., aus: [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Bergehalde_Ensdorf.JPG [28.04.2021]

B31 Stadt Essen historisch

Der Spiegel, aus: [online] https://cdn. prod.www.spiegel.de/images/29c8c 2a6-0001-0004-0000-000000077429_ w920_r1.5029498525073746_fpx33.27_ fpy50.jpg [28.04.2021]

B32 Stadt Essen heute

Stahleisen, © Kassenberg, aus: [online] https://www.stahleisen.de/wp-content/uploads/2021/04/Stadt_Essen-min.jpg [28.04.2021]

Ruhrschnellweg historisch Ruhrschnellweg heute

Der Spiegel, © Stiftung Ruhr Museum, © Lischka K., aus: [online] https://www.spiegel.de/fotostrecke/fotovergleichruhrgebiet-frueher-und-heute-fotostrecke-53817.html [28.04.2021]

B35 Villa Hügel historisch

59plus.de, © thyssenkrupp AG, aus: [online] https://www.59plus.de/thyssenkrupp-ein-traditionsunternehmen-stellt-sich-neu-auf/thyssenkrupp_p_1322/ [28.04.2021]

B36 Villa Hügel heute

Westfälische Nachrichten, © thyssenkrupp AG, aus: [online] https://www.wn.de/WN-Aktion/ Archiv-Marketing/WN-unterwegs-bis-03.02.2017/2016/2268476-Industriebarone-und-Arbeiterklasse-in-Essen-Das-Imperium-Krupp [28.04.2021]

B37 Eisenheimer Straße vor 1910

Wikimedia Commons, aus: [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Eisenheimer_Strasse_vor_1910.jpg [29.03.2021]

B38 Eisenheimer Straße 2010

Wikimedia Commons, © Halama R., aus: [online] https://de.wikipedia.org/wiki/Siedlung_Eisenheim#/media/Datei:Eisenheim5927.jpg [28.04.2021]

B39 Margarethenhöhe um 1920

Zeit Online, © General Photographic Agency, aus: [online] https://www.zeit. de/wissen/geschichte/2010-06/wohnkultur-ruhrgebiet [28.04.2021]

B40 Margarethenhöhe heute

Der Westen, © Funke Foto Services, aus: [online] https://www.derwesten.de/staed-te/essen/die-margarethenhoehe-essen-krupp-id214160955.html [28.04.2021]

Luftbild Stadtkern Witten

B41 Nettmann W., Schmidt-Ridder R., 1987: "Witten", S. 37

B42 Straßenbild Stadtkern Witten

Sparkasse Witten, aus: [online] https://magazin.sparkasse-witten.de/wp-content/uploads/2014/12/201508_2WittenerRathaus.png

B43 Luftbild Kemnader See Witten-Herbede

Nettmann W., Schmidt-Ridder R., 1987: "Witten", S. 52

B45 Grundstücksbilder

-50 Aufnahmen von Timo Schwartz