

Industriestädte im Wandel

Hans-Werner Wehling

Vom Beginn des 19. Jhs. bis zum Zweiten Weltkrieg führte die Nachfrage nach Arbeitskräften an den sich entwickelnden Industriestandorten zu einem Anstieg der Bevölkerung. Die unterschiedlichen Standortanforderungen der Basisindustrien – Textilindustrie, Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie – haben dabei unterschiedliche städtische Strukturen hervorgebracht. Während die Textilindustrie vergesellschaftet in ländlichen und städtischen Gebieten der vorindustriellen Zeit auftrat, war die Eisen- und Stahlindustrie für den Antransport der Rohstoffe und den Abtransport der Halb- und Fertigprodukte auf gute Verkehrsverhältnisse angewiesen. Deutlich rohstofforientiert war der Bergbau; in Anpassung an die geologischen Verhältnisse schuf er Industriedörfer, aus denen häufig Städte im administrativen, selten im funktionalen Sinne wurden.

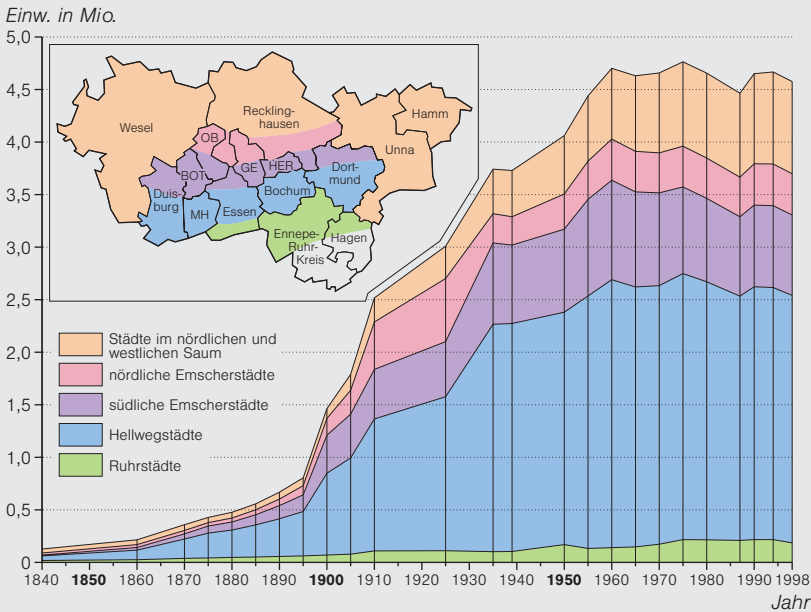
Auf- und Ausbau des Ruhrgebietes

Die Entwicklung des Ruhrgebietes ② ③ ④ wurde weitgehend von der Süd-Nord-Wanderung des bergbaulichen

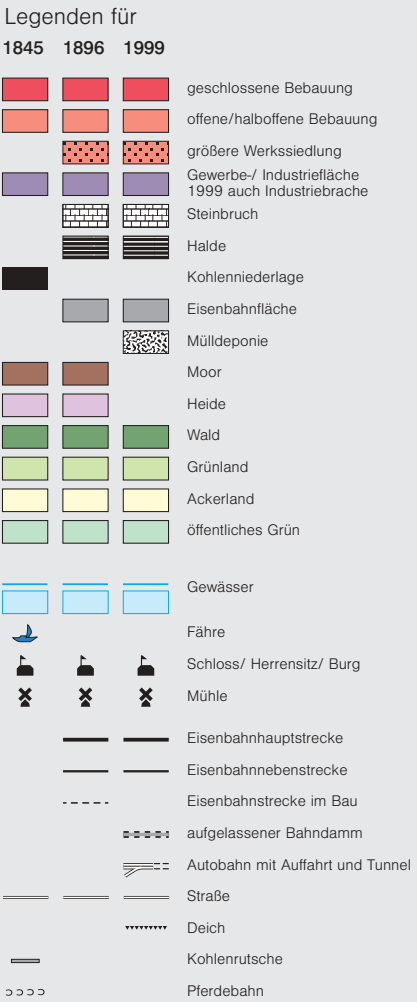
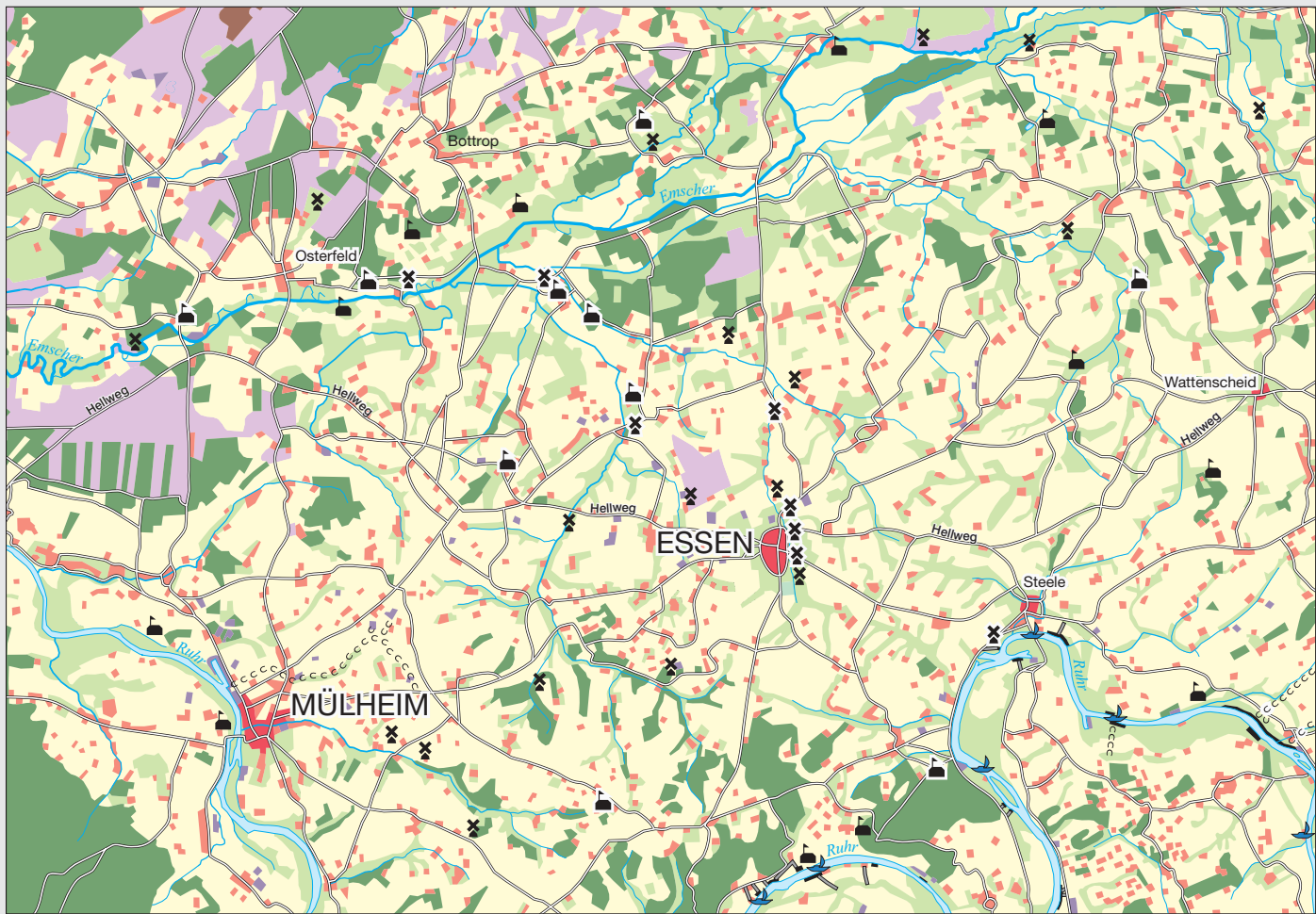
Produktionsschwerpunktes durch die verschiedenen Zonen bestimmt. Bereits seit Jahrhunderten war entlang der Ruhr Mager- und Anthrazitkohle im Stollenbergbau abgebaut und über die Ruhr zu den großen Verbrauchszentren entlang des Rheins transportiert worden. Nachdem 1837 weiter nördlich die den Kohleschichten aufliegende Mergeldecke durchstoßen war, begann mit dem Übergang zum Tiefbergbau die Aufbauphase des Ruhrgebietes und die Wanderung des Ruhrbergbaus in den Bereich der vorindustriellen Städte entlang der mittelalterlichen Handelsstraße des Hellweges. Industrielle Unternehmen begannen, die alten Hellwegstädte wie z.B. Essen und Mülheim zu umzingeln, die weder politisch noch planerisch dem neuen Aufschwung gewachsen waren. Die Montanunternehmen nahmen bereits in jenen frühen Jahren durch Grunderwerb Einfluss auf die Entwicklung und die Struktur der industriellen Kulturlandschaft.

Das Desinteresse der meisten Unternehmer an einer Stadt- und Regionalentwicklung, die über die Bedürfnisse

1 Ruhrgebiet Bevölkerungsentwicklung der Städte 1840-1998 nach Zonen



2 Westliches Ruhrgebiet – Flächennutzung 1845



ihrer Werke hinausging, traf sich mit dem des preußischen Staates. So wurde 1845/47 die Köln-Mindener Eisenbahnstrecke gegen die Proteste der Kommunalverwaltungen weit nördlich der vorhandenen Städte angelegt, weil sie nicht dazu gedacht war, die Region von diesen Städten aus zu entwickeln, sondern neue Produktionsgebiete erschließen sollte. Sie schuf die verkehrliche Grundlage für die nächste Entwicklungsphase des Ruhrgebietes.

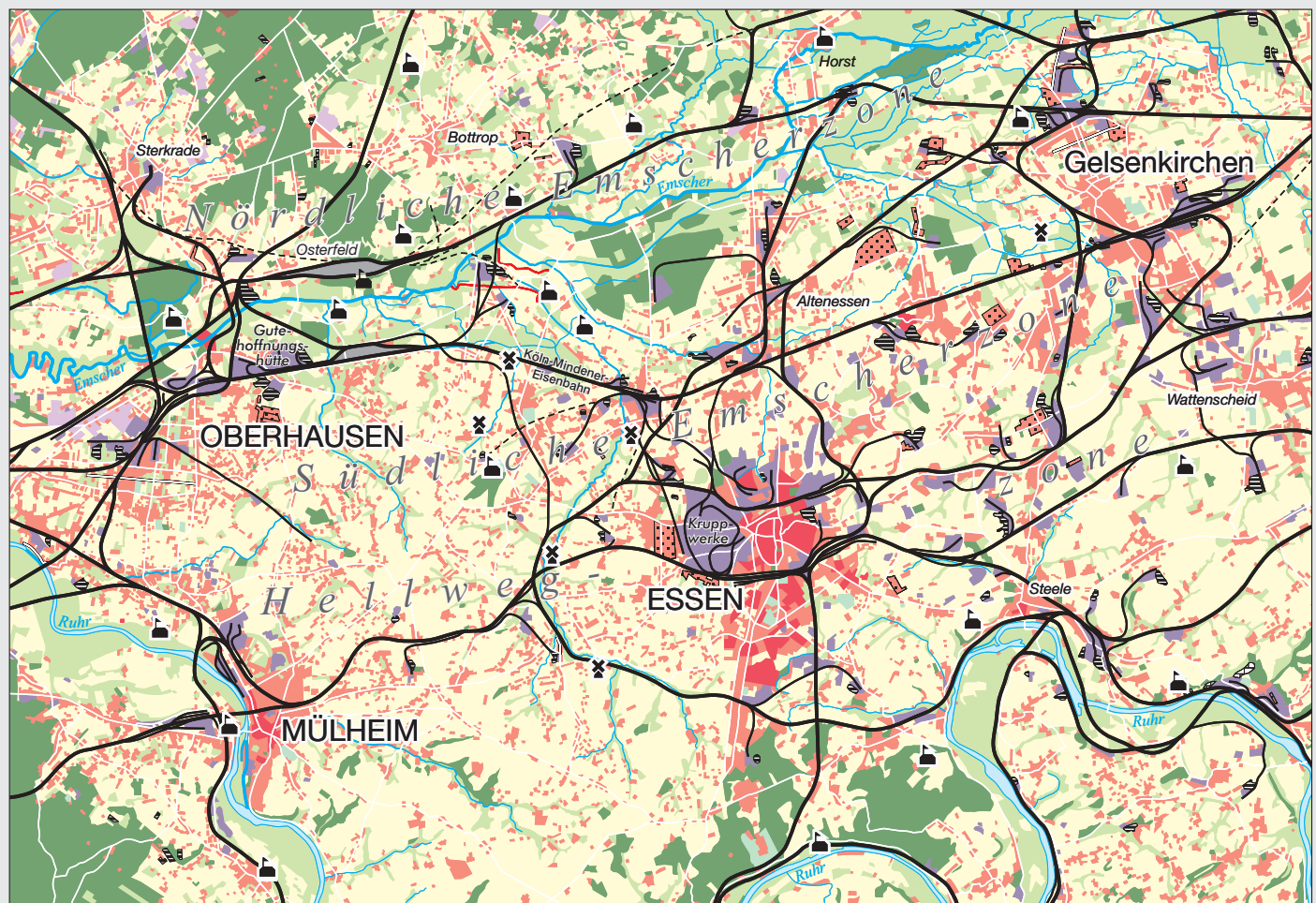
Diese Expansionsphase begann nach der Reichsgründung. Entlang des Hellweges expandierten die Unternehmen. Es entstanden Bergbaugesellschaften mit umfangreichem Felderbesitz, Eisen- und Stahlunternehmen wuchsen zu Großunternehmen von Weltgeltung. Die Hellwegstädte wurden Standorte ihrer Verwaltungszentralen. Von hier aus leiteten diese die Verflechtung der Ruhrwirtschaft und die technische Weiterentwicklung der Produktionsverfahren sowie die Ausdehnung in den Raum beiderseits der Emscher, in dem es kaum städtische Siedlungen und Menschen gab. Es entstanden Großzechen und Eisen- und Stahlwerke an verstreuten Standorten inmitten von landwirtschaftlichen Flächen mit Streusiedlungen, durchschnitten von den Eisenbahntrassen der Regionalstrecken und Werksbahnen.

Gerade im Bergbau war eine Produktionssteigerung angesichts des geringen technischen Ausbaus untertage nur durch eine ständige Steigerung der Belegschaft möglich ⁵. Konnte das Ruhrgebiet bis 1870 seine Arbeitskräfte noch im Rheinland und in Westfalen rekrutieren, so begann danach die Masseneinwanderung aus den deutschen Ostgebieten. Die Bevölkerung stieg von 655.000 im Jahre 1871 auf über 2,5 Mio. im Jahre 1913 ¹. Der Mangel an Wohnraum machte die Erstellung werkseigener Wohnungen, die insbesondere in den Emscherzonen zu prägenden Bestandteilen der industriellen Kulturlandschaft wurden, zu einer betriebswirtschaftlichen Notwendigkeit. Die entstehenden Industriedörfer wuchsen zusammen und wurden bei einer gewissen Bevölkerungszahl zu Städten erhoben. Eine städtebauliche Mitte erhielten sie aber meist erst in den 1930er Jahren, blieben jedoch auch danach Industrie- und Arbeiterstädte.

In den 1930er Jahren erreichte die Ruhrgebietswirtschaft den Vorkriegshöhepunkt ihres produktionstechnischen Ausbaus und ihrer räumlichen und unternehmerischen Verflechtung. Es war ein fein abgestimmter Industriekomplex entstanden (Verbundwirtschaft), der sich logistisch auf ein Eisenbahnnetz stützen konnte, dessen Auslegung →

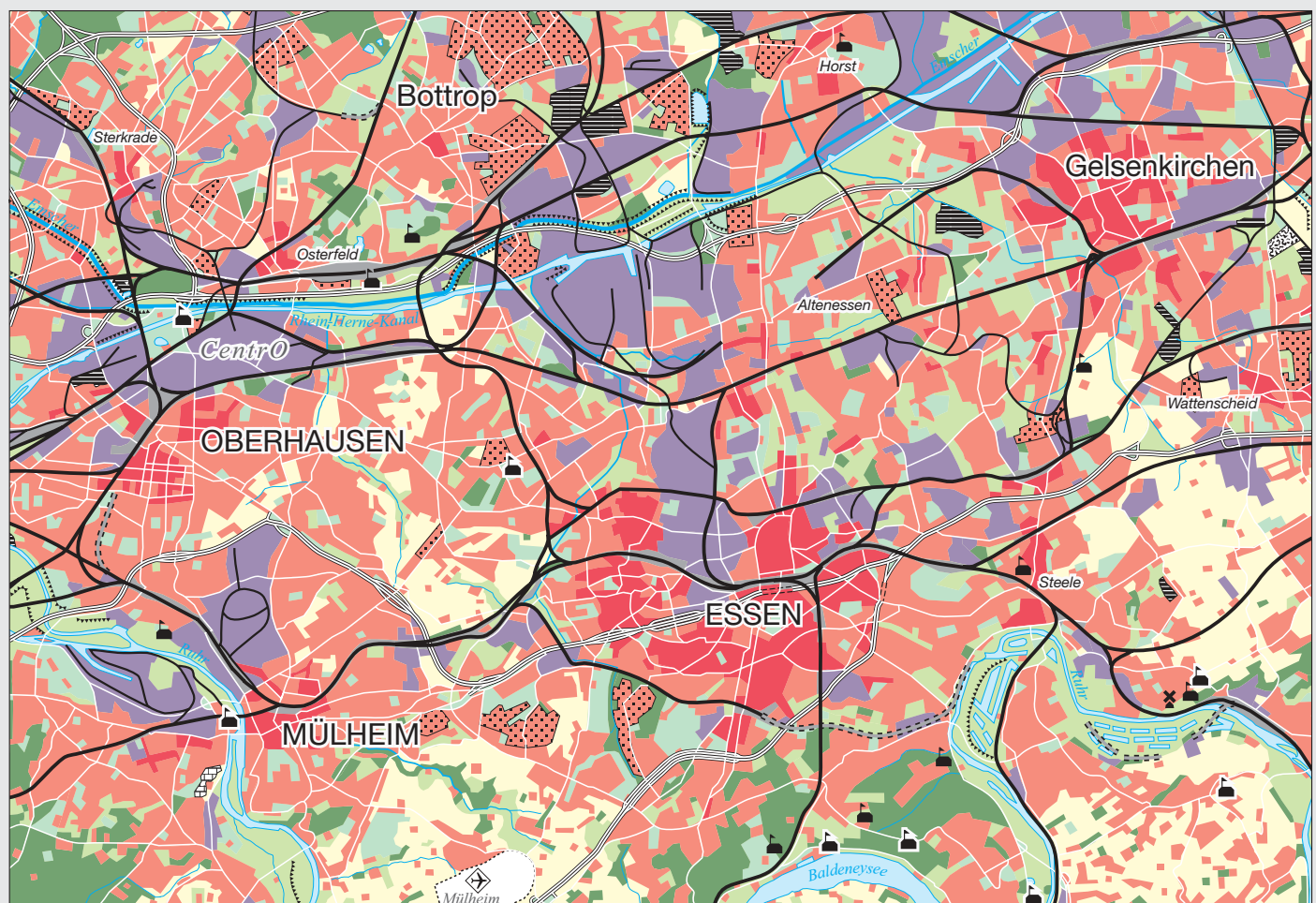
3

Westliches Ruhrgebiet – Flächennutzung 1896



4

Westliches Ruhrgebiet – Flächennutzung 1999



© Institut für Länderkunde, Leipzig 2002

Autoren: B. Sattler, H.-W. Wehling

0 1 2 3 4 km
Maßstab 1:125 000



primär seinen Interessen diene. Gleichzeitig verminderte sich der montanindustrielle Raumanspruch. In einigen Städten der Emscherzone entstanden Ansätze städtischer Zentren, in der Hellwegzone, vor allem in Essen, wandelten sich die Innenstädte zu Konzentrationen des Einzelhandels. Jenseits des Stadtkerns und der angrenzenden Viertel entstand durch Genossenschaften und Baugesellschaften ein äußerer Siedlungsring in aufgelockerter Bebauung.

Der Zweite Weltkrieg brachte dem Ruhrgebiet, national und international als die Waffenschmiede des Reiches betrachtet, zahlreiche Zerstörungen. Flächenhaft bombardiert wurden vor allem die Standorte der Eisen- und Stahlindustrie (► Beitrag Bode, S. 88).

Chemnitz – das sächsische Manchester

Am Schnittpunkt von zwei Überlandstraßen entwickelte sich das vorindustrielle Chemnitz. Fernhandel, Tuchmacherei, vor allem aber Leinweberei und -handel brachten der Stadt in der frühen Neuzeit wirtschaftliche Prosperität. Durch erste Versuche fabrikmäßiger Produktion und den Einsatz von Maschinen nahm die Leinweberei im Verlauf des 18. Jhs. einen großen Aufschwung. Mit dem für deutsche Verhältnisse frühen Einsetzen der industriellen Entwicklung um 1800 war Chemnitz eines der bedeutendsten gewerblichen Zentren und zur ersten Fabrik- und zweiten Handelsstadt im Königreich Sachsen geworden. Seit etwa 1830 kam, getragen von der Nachfrage der Textilindustrie, die Werkzeug- und Maschinenbauindustrie hinzu, die bereits in den 1860er Jahren zu einer ernsthaften Konkurrenz für englische Fabriken wurde. 1847 wurde die einzige Lokomotivfabrik Sachsens eröffnet, und mit der

Königlichen Gewerbeschule entstand 1836 auch eine Ausbildungsstätte für qualifizierten Nachwuchs.

Die Bevölkerung wuchs von rund 11.000 (1801) über 68.229 (1871) auf 103.000 Einwohner im Jahre 1883. Nach Eingemeindungen von 16 Vororten (1844-1929) lebten 331.665 Menschen in Chemnitz (1925). Entlang von Überlandstraßen und Eisenbahntrassen siedelten sich Industriebetriebe an und rückten Vororte und Vorstädte näher an die Stadt. Auf dem Kassberg westlich der Stadt entstand in exponierter Lage ein gründerzeitliches Viertel für die gehobenen Schichten; im Brühlviertel wurden seit Beginn des 19. Jhs., auf dem Sonnenberg seit 1860 und in der Südvorstadt seit dem Ende des 19. Jhs. Arbeiterwohnviertel mit den für die Gründerzeit typischen Mietskasernen gebaut. Die älteste Arbeitersiedlung, die Hartmannsiedlung, entstand 1884-1911 in Schlosschemnitz. Altchemnitz und Kappel, aufgrund ihrer günstigen Lage am Fluss bzw. an der Bahnstrecke nach Zwickau von den Industriebetrieben bevorzugt, wandelten sich von Bauerndörfern zu Industriestandorten.

Verlängerte der Erste Weltkrieg zunächst den seit den Gründerjahren anhaltenden Aufschwung, so brachen in der Zwischenkriegszeit zahlreiche Unternehmen zusammen, die Arbeitslosenzahlen waren im Verhältnis zu anderen deutschen Industriestädten am höchsten. Um 1930 erreichte Chemnitz mit 360.000 Einwohnern den Höchststand seiner Bevölkerungsentwicklung und wurde 1936 mit der Ansiedlung der Auto-Union auch Standort der Automobilproduktion (7).

Die Luftangriffe im Frühjahr 1945 zerstörten das Zentrum von Chemnitz zu 80% und große Teile der angrenzenden Wohngebiete auf über sechs Quadratkilometern.

Industriezentrum vor und nach der Wende

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1953 die in Karl-Marx-Stadt umbenannte Stadt mit erweiterten Kapazitäten im Fahrzeug-, Werkzeug- und Textilmaschinenbau zu einer der größten Industriestädte der DDR. 1989 konzentrierte der Bezirk Karl-Marx-Stadt fast die Hälfte aller sächsischen Industriebetriebe und rund ein Drittel aller Industriebeschäftigten auf sich. Hier wurde fast ein Fünftel des DDR-Sozialproduktes erwirtschaftet, rund 50% davon für den Export in die Sowjetunion.

War der Wiederaufbau von Chemnitz noch am Vorkriegsstand orientiert, so wurde dies Ende der 1950er Jahre zugunsten einer neuen weiten Innenstadt aufgegeben. Jenseits der alten innen-

stadtnahen Gründerzeitquartiere, deren Altbausubstanz zunehmend vernachlässigt wurde, entstanden in den 1970er Jahren große Wohngebiete, darunter ab 1974 vor allem das Fritz-Heckert-Gebiet mit über 32.000 Wohneinheiten (► Beitrag Breuer/Müller, S. 130).

Die Wiedervereinigung brachte für die Stadt die Rückbenennung in Chemnitz und eine durchgreifende Deindustrialisierung, der bis 1998 72,7 % der industriellen Arbeitsplätze zum Opfer fielen. Als Indiz für einen erfolgreichen Konsolidierungsprozess wird angesehen, dass gleichzeitig der Umsatz der verbliebenen örtlichen Industrien um 57,4% stieg. Chemnitz ist mit seinen traditionellen Schwerpunkten im Maschinen- und Fahrzeugbau das wichtigste Industriezentrum Sachsens geblieben (8). Als Folge der Schließung zahlreicher unrentabler Unternehmen fielen im Stadtgebiet rund 880 ha Industriebrachen an, die teilweise für Neuansiedlungen genutzt werden. Laufende Stadterneuerungsmaßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt sowie zur überfälligen Sanierung der alten Arbeiterwohnviertel wie auch der Großsiedlungen aus der DDR-

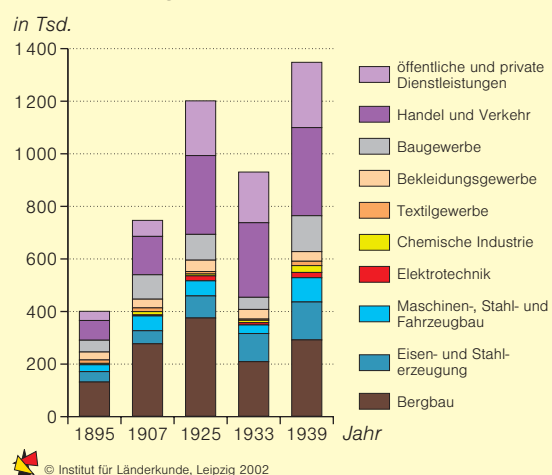
Zeit verändern zwar punktuell die städtische Physiognomie, nicht aber die typischen industriellen Grundstrukturen im Stadtaufbau (2000: 259.000 Ew.).

Deindustrialisierung und Strukturwandel im Ruhrgebiet

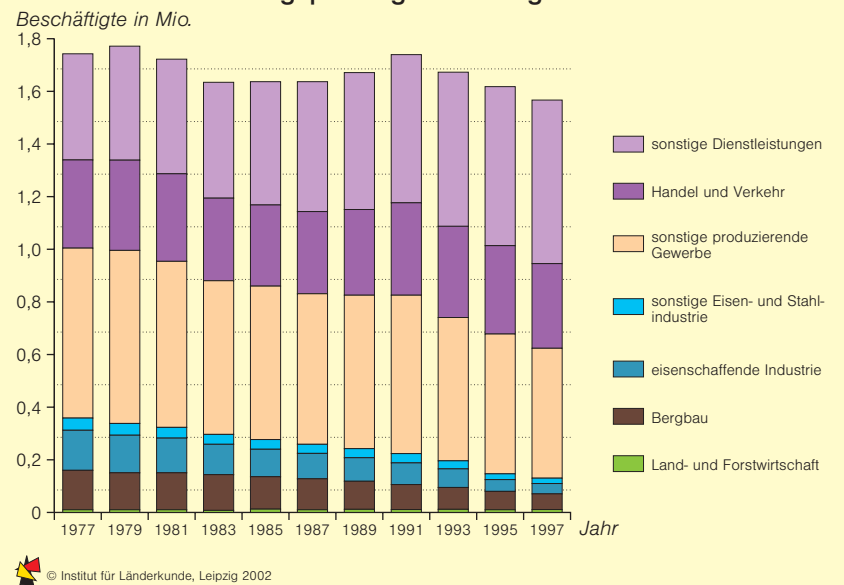
Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte sich die Montanindustrie im Ruhrgebiet bis Mitte der 1950er Jahre wieder weitgehend reorganisiert. Die Flächennutzungsstrukturen waren in weiten Teilen eine Reproduktion der Raumstrukturen der Zwischenkriegszeit. Wieder wurde das Ruhrgebiet zum Zielgebiet von Zuwanderern, Flüchtlingen und Vertriebenen. 1960 wurde mit 5,6 Mio. Einwohnern der Höchststand in der Bevölkerungsentwicklung erreicht.

1957 begann jedoch der bis heute andauernde Prozess des Zerfalls der industriellen Grundlagen. Mit dem Vordringen des Erdöls auf die europäischen Märkte fiel der Absatz der Ruhrkohle steil ab. Dieser zunächst als Absatzkrise begriffenen Deindustrialisierung suchte man anfangs mit traditionellen Mitteln zu begegnen. Bis 1969 gingen im Bergbau mehr als 200.000 Arbeitsplätze ver-

5 Ruhrgebiet Beschäftigte 1895-1939



6 Ruhrgebiet Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 1977-1997



loren; 133 aufgegebene Zechen- und Kokereistandorte leiteten den kulturn-landschaftlichen Wandel der Region ein. Nach Gründung der Ruhrkohle AG im Jahre 1969 folgte ein verlangsamer, aber stetiger Prozess betrieblicher Konzentration und Stilllegung, der heute die nördliche Emscherzone und den linken Niederrhein erreicht hat. Die Eisen- und Stahlindustrie erlebte bis Anfang der 1970er Jahre noch einen Auf-

schaft als die Aufgabe ehemaliger Zechenstandorte.

Fast unmittelbar mit Beginn der Krise begann auf allen Planungsebenen die Entwicklung und Durchführung von Programmen zu einem wirtschaftlichen Strukturwandel. Ab Mitte der 1960er Jahre wurden sie begleitet von einer Serie von Programmen, die die schlechten Wohnverhältnisse verbessern und die infrastrukturellen Defizite beseitigen sollten.

In einigen Emscherstädten wie Oberhausen und Gelsenkirchen war die Produktivität der Schachtanlagen so hoch, dass sie die Auswirkungen der ersten Bergbaukrise überstanden. Zudem war der größte Teil der Gewerbe- und Industrieflächen im Besitz der Montanindust-

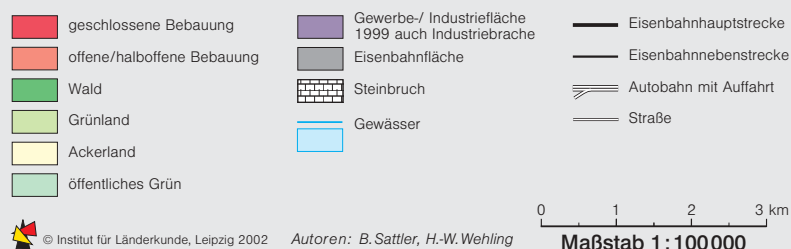
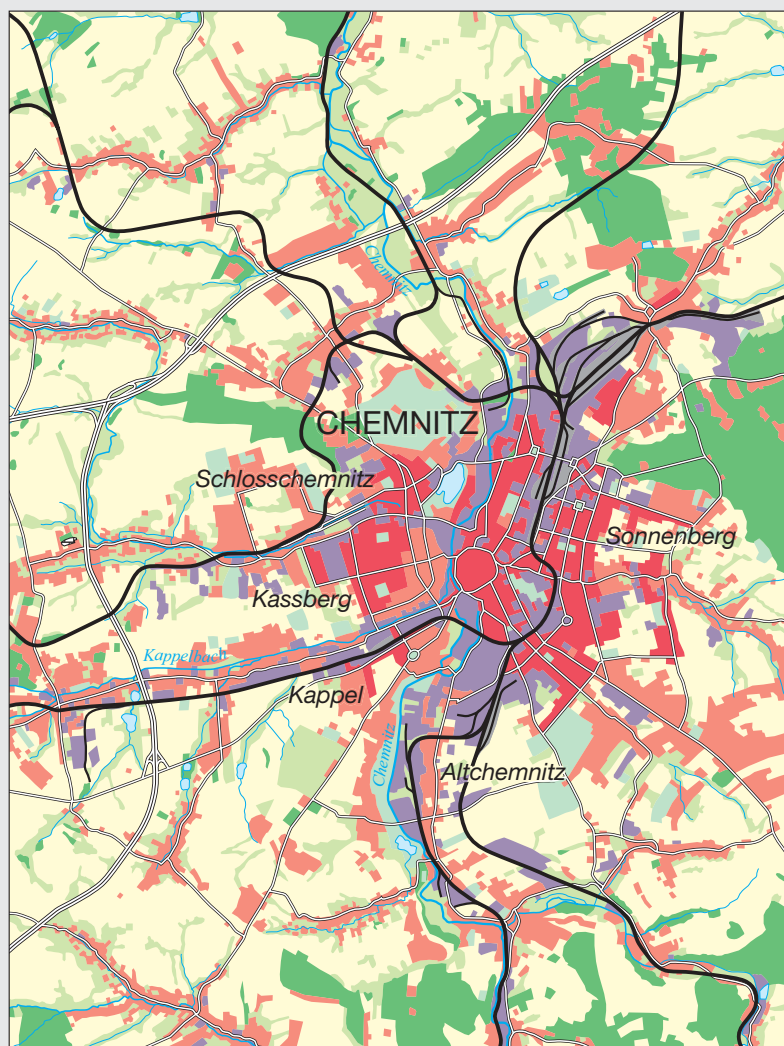
menbedingungen jedoch grundlegend, als die Zechenstilllegungen auch die großen Schachtanlagen beiderseits der Emscher erfassten, als die Eisen- und Stahlindustrie in größerem Umfang Produktionsanlagen schloss und die Deutsche Bundesbahn im Gefolge Güterstrecken stilllegte. Städte, die über mehr als zehn Jahre unter einem Gewerbeflächenmangel gelitten hatten, weisen nun einen Überschuss an Industriebereichen auf und kämpfen mit strukturellen Problemen, die sie angesichts eingeschränkter kommunaler Haushalte aus eigener finanzieller Kraft nicht bewältigen können ⁶.

Daher wurde für diesen Problemraum 1989 als neue Planungskonzeption die Internationale Bauausstellung Emscher-

nungs- und Vermarktungsinstrument im letzten Jahrzehnt eine investive Aufbruchsstimmung im Ruhrgebiet geschaffen, die sich auch außerhalb des IBA-Planungsgebietes positiv ausgewirkt hat und einen nationalen, europäischen wie auch z.T. internationalen Kapitalfluss in die Region erzeugt, der zahlreiche neue Business-Center sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen mit überregionalem Einzugsbereich hat entstehen lassen. Spektakulärstes Beispiel ist die Umwandlung der riesigen Thyssen-Brauche zur Neuen Mitte Oberhausen, die sich um das größte Einkaufszentrum des Ruhrgebiets CentrO gruppiert (Foto).

Mehr noch als der Standort Chemnitz wird die mehrkernige Stadtregion Ruhrgebiet ihren industriellen Charakter be-

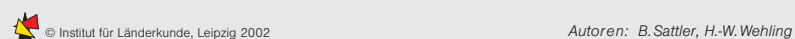
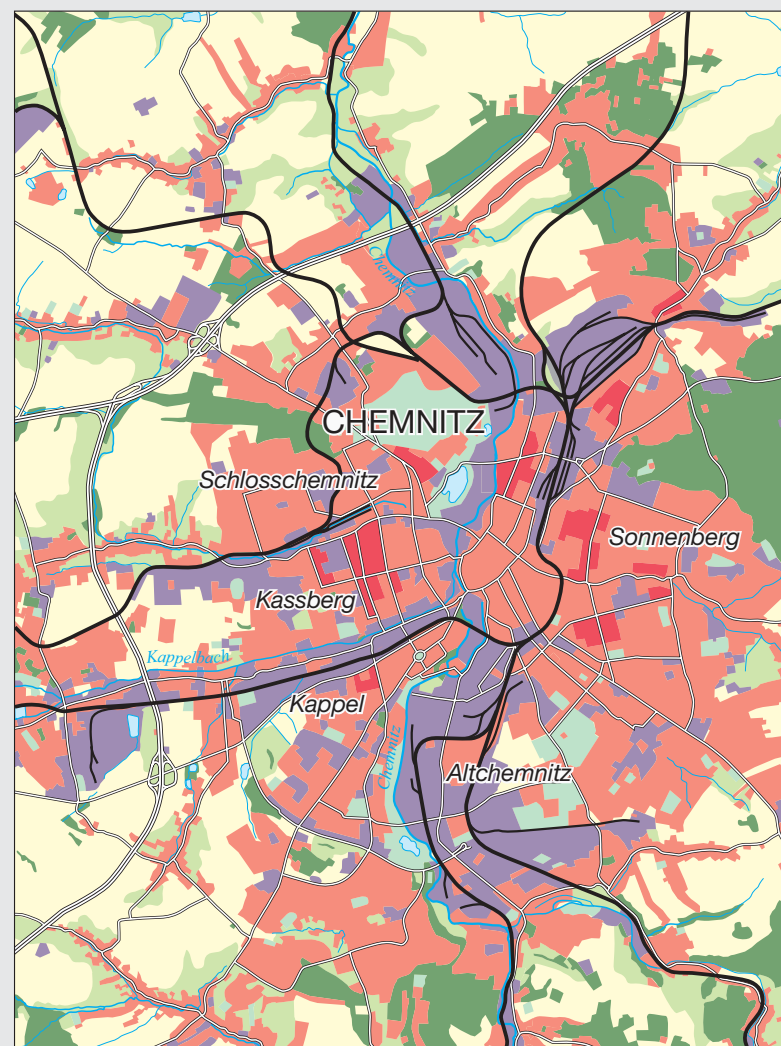
7 Chemnitz – Flächennutzung 1940



schwung. Weltweite Überkapazitäten machten danach jedoch Anpassungen und Rationalisierungen notwendig. Die Stilllegung ganzer Stahlstandorte hatte wegen ihrer Größenordnung viel stärkere Auswirkungen auf die Kulturland-

rie, die eine restriktive Bodenvorratspolitik betrieb. Diese erschwerte nicht nur die Ansiedlung neuer Unternehmen, sondern auch eine großflächige städtebauliche Erneuerung. Anfang der 1980er Jahre änderten sich die Rah-

8 Chemnitz – Flächennutzung 1999



Park (IBA) entwickelt. Diese setzte sich zum Ziel, das Potenzial an Frei- und Brachflächen zukunftsorientiert zu nutzen und den Umbau der Industrielandschaft zu fördern. Zum räumlichen Kernstück entwickelte sich der Emscher-Landschaftspark. Durch die Integration von Brachflächen und bestehenden regionalen Grünzügen wird seitdem der gestalterische Rahmen für einen neuen attraktiven Städtebau geschaffen.

Wenngleich viele Ziele der IBA noch nicht erreicht sind, hat dieses neue Pla-

halten. Zum industriellen Erbe gehören zum einen ausgedehnte Altlastenflächen, die völlig zu revitalisieren nicht finanzierbar ist und die daher als Zäsuren in der Stadtlandschaft erhalten bleiben werden, zum anderen aber auch eine Fülle von Industriedenkmälern, die in dieser Weise in Europa sonst nicht vorhanden sind und den Grundstein bilden sollen für einen Industrietourismus der Zukunft. ♦