



Gabriele B. Clemens / Katharina Thielen /
Clemens Zimmermann (Hg.)

Industriestädte

Historische Herausforderungen und
aktuelle stadtpolitische Strategien

Tagungsband der 62. Jahrestagung
des Südwestdeutschen Arbeitskreises
für Stadtgeschichtsforschung



Stadt in der Geschichte



Veröffentlichungen
des Südwestdeutschen Arbeitskreises
für Stadtgeschichtsforschung

Begründet von
Erich Maschke und Jürgen Sydow

Herausgegeben von
Gabriele B. Clemens und Ulrich Nieß

Band 50

Industriestädte

Historische Herausforderungen und aktuelle stadtpolitische Strategien

Tagungsband der 62. Jahrestagung
des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung

Herausgegeben von
Gabriele B. Clemens, Katharina Thielen
und Clemens Zimmermann

Vandenhoeck & Ruprecht

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung der Saarland-Sporttoto GmbH.



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über <https://dnb.de> abrufbar.

© 2025 Vandenhoeck & Ruprecht, Robert-Bosch-Breite 10, 37079 Göttingen,
ein Imprint der Brill-Gruppe
(Koninklijke Brill BV, Leiden, Niederlande; Brill USA Inc., Boston MA, USA;
Brill Asia Pte Ltd, Singapur; Brill Deutschland GmbH, Paderborn, Deutschland)
Koninklijke Brill BV umfasst die Imprints Brill, Brill Nijhoff, Brill Schöningh, Brill Fink,
Brill mentis, Brill Wageningen Academic, Vandenhoeck & Ruprecht, Böhlau und V&R unipress.

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen
schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Umschlagabbildung: Stahlwerk Röchling, Foto: LA Saarland B 1781/74 © NL Erich Isenhuth
StA St. Ingbert.

Satz: textformart, Daniela Weiland, Göttingen
Umschlaggestaltung: SchwabScantechnik, Göttingen

Vandenhoeck & Ruprecht Verlage | www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com
E-Mail: info@v-r.de

ISSN 2940-2581
ISBN 978-3-647-30331-4

Inhalt

CLEMENS ZIMMERMANN

Einleitung

Industriestädte: Charakteristik, Umbrüche und Transformationen 7

HANS-CHRISTIAN HERRMANN

Erfolgsfaktoren für die Bewältigung von Strukturkrisen

am Beispiel von Saarbrücken und anderer Städte im Saarland 27

EMMANUEL DROIT

La fin d'un monde tel que nous l'avons connu

Lunéville et Zeitz, deux villes moyennes désindustrialisées 45

HARALD STOCKERT

Wenn Monopole fehlen

Industrieller Strukturwandel am Beispiel der Stadt Mannheim 1957 bis 2007 . . 63

DENIS SCUTO

Esch/Alzettes

Entwicklung vom ländlichen Kantonalhauptort

zur modernen und »grünen« Industriestadt 79

SUZANA CASCAO

Old and new middle classes in Esch-sur-Alzette

at the turn of the 20th century (1842–1922)

The transformation of land into a commodity 105

HEIDEMARIE ERTL

Zufall oder Strategie?

Von der Industriestadt zur Dienstleistungsstadt 125

JEAN GOEDERT

Industriebrachen als Chance für die Stadtentwicklung

Am Beispiel Minett Luxemburg 141

INES HEISIG

Die urbane Entwicklung von Saarlouis unter industriellem Einfluss

Die Ansiedlungsgeschichte von FORD und ihre Auswirkungen –

ein Werkstattbericht 153

MICHAEL RÖHRIG	
Völklingen und die Stahlkrise	
Auswirkungen auf die Stadtentwicklung und	
kommunale Bewältigungsstrategien von den 1970er bis 90er Jahren	185
FABIAN TRINKAUS	
Hüttenstadt Neunkirchen?	
Eine polyvalente Industriegemeinde im Zeitalter	
der Industrialisierung (ca. 1850–1935)	203
JOANA BAUMGÄRTEL	
Arbeitersiedlungsbau und Eigenheimstrategien im Saarland	
Topografische und gesellschaftliche Raumbildungsprozesse nach 1945	217
CHRISTOPH TIMM	
»Goldstadt« Pforzheim	
Vom Umgang mit dem kulturellen Erbe des Industriezeitalters	233
STEFAN GOCH	
Selbstdarstellung und Entwicklungsperspektiven der Ruhrstädte	251
Autorinnen und Autoren	267
Register	273

Einleitung

Industriestädte: Charakteristik, Umbrüche und Transformationen

CLEMENS ZIMMERMANN

1. Zur historischen Definition von Industriestädten

Industriestädte sind eines der bedeutendsten Phänomene der europäischen Urbanisierungsgeschichte. Sie stellten und stellen partiell noch heute die prägende Lebensumwelt von vielen Millionen Lohnarbeitenden und ihren Familien dar.¹ Sie sind zunächst dadurch definiert, dass ein überdurchschnittlicher Anteil der örtlichen Wertschöpfung auf der Grundlage von Industrieproduktion geschieht. Sie sind jeweils in einem regionalen (und überregionalen) Rahmen zu sehen, was traditionelle Raumbeziehungen, die Rekrutierung ihrer Arbeitskräfte, Mobilitätsmuster und Lieferwege betrifft. Von der räumlichen Gestalt her prägten historisch die Industriebauten und -flächen, die Massierung von Verkehrsanlagen und Wasserläufen das Stadtbild und der dazugehörigen, oft monoton angelegten Siedlungen. Trotz ihrer Gemeinsamkeiten und typologischen Kennzeichen, denen man in diesem Band begegnet (z. B. als »Autostadt«²) weisen die einzelnen Industriestädte jedoch besondere Profile und eine spezifische Historizität auf.³

Im Diskurs des 19. Jahrhunderts galten Industriestädte vielfach als Ausdruck einer höllenhaften Umwelt, als Brutstätte gesundheitlicher Gefahren und Ort katastrophal überfüllter Wohnungen. Akteure vor Ort und in den (staatlichen und kommunalen) Verwaltungen suchten die schlimmsten Folgen von industriebedingter Wasser- und Luftverschmutzung punktuell einzudämmen und innerstädtische Zonen verbesserter Lebensqualität abzusichern.⁴ Trotz aller politischen Versuche,

- 1 Vgl. Thomas Mergel: Die Sehnsucht nach Ähnlichkeit und die Erfahrung der Verschiedenheit. Perspektiven einer Europäischen Gesellschaftsgeschichte des 20. Jahrhunderts. In: Archiv für Sozialgeschichte 49 (2009), S. 417–434.
- 2 Vgl. Martina Heßler/Günter Riederer (Hrsg.): Autostädte im 20. Jahrhundert. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive, Stuttgart 2014.
- 3 Vgl. den Beitrag von Christoph Timm zur Modernität der »Goldstadt« Pforzheim sowie zum verbreiteten Haustyp des »Wohnfabrikhauses« in diesem Band.
- 4 Vgl. Sylvia Pybus (Hrsg.): »Damned Bad Place, Sheffield«. An Anthology of Writing about Sheffield through the Ages, Sheffield 1994; Christoph Bernhardt: The Contested Industrial

eine agrarisch fundierte Gesellschaftsordnung aufrecht zu erhalten, wurde gesellschaftlicher Konsens, dass ohne produktiven Industrialismus kein nationaler Wohlstand möglich sei. Um 1900 konsolidierten sich viele Industriestädte, verbesserten ihre infrastrukturelle Ausstattung, wenngleich sich oft spät erst ihre Umweltqualität verbesserte; sie wiesen indes beeindruckende großtechnische Innovationen auf wie bei der Völklinger Hütte. Die Industriestädte waren mit Hoffnungen und Zukunftsgewissheit aufgeladen, sie wurden mit der Erwartung anhaltender demographischer Expansion verbunden und mit der Hoffnung auf immerwährende Prosperität. Dann allerdings wurden sie, lokal schon in den sechziger Jahren, mit einer Vielzahl von Einbrüchen der Beschäftigung und in der Folge mit Strukturbrüchen konfrontiert.⁵

In diesem Band werden vornehmlich kleinere und mittelgroße Städte untersucht, die eine industrielle Basis hatten oder noch in höherem Grade haben. In ihnen dominierte typischerweise eine einzige Branche oder gaben einige Betriebe der Stadtgesellschaft den sozialen und politischen Takt vor. Gleichwohl identifizierten sich die Beschäftigten stark mit diesen Betrieben und den Produkten ihrer Arbeit, was sich durch Labels der Städte ausdrückte (Völklingen als »Stahlstadt«) wie in sozialen Kämpfen zur Verteidigung bedrohter Arbeitsplätze.

Die grundlegenden Phasen der Entwicklung von Industriestädten in Europa (und den USA) seit dem Beginn der Industrialisierung wurden von Simon Gunn identifiziert.⁶ Der englische Sozial- und Stadthistoriker arbeitete heraus, wie diese, jeweils zeitversetzt, seit den siebziger bis neunziger Jahren demographische Schrumpfungsprozesse und einen – teils abrupt, manchmal längerfristig verlaufenden – Abbau von Arbeitsplätzen erleben mussten. Vorangegangen waren meist jahrzehntelange Boomphasen, die zu einem positiven Selbstbewusstsein der arbeitenden Bevölkerung beitrugen. Größere Industriestädte mit einer diverseren Branchen- und Qualifikationsstruktur, Vorteilen in der Wohn- und Infrastrukturausstattung und besseren Verkehrsanbindungen erwiesen sich nunmehr im sich verschärfenden Standortwettbewerb als begünstigt.

In urbanistischer Perspektive geht es vornehmlich um die Klärung lokaler Unterschiede und komplexer Ursachen der städtischen Krisen, die primär durch das Nachlassen der Konkurrenzfähigkeit lokaler Branchen bedingt waren (v. a. was Stahl und Kohle betraf), durch die Erschöpfung von Rohstoffvorkommen und Rückwirkun-

City: Governing Pollution in France and Germany 1810–1930. In: Clemens Zimmermann (Hrsg.): *Industrial Cities. History and Future*, Frankfurt am Main/New York 2013, S. 46–65.

5 Zur »Last des Strukturwandels« vgl. Hans-Christian Herrmann (Hrsg.): *Die Strukturkrise an der Saar und ihr langer Schatten. Bilanz und Perspektiven von Montanregionen im europäischen Vergleich*, St. Ingbert 2020, insbesondere seinen Beitrag »Strukturwandel an der Saar. Trotz Erfolgen am Ende ein Land im dauerhaften Finanznotstand«. In: Ebenda, S. 81–126.

6 Simon Gunn, *Beyond Coketown: The Industrial City in the twentieth Century*. In: *Industrial Cities* (wie Anm. 4), S. 29–43.

gen globalisierter Produktionsketten. Wie in verschiedenen Artikeln erläutert wird, griffen unmittelbare, lokale Reaktionen auf solche Krisenerscheinungen oft zu kurz oder scheiterte die Ansiedlung von neuen Industriezweigen. Ungern verließ man den einmal eingeschlagenen und lange bewährten Entwicklungspfad.⁷

Empfindliche Verluste an Arbeitsplätzen erfolgten auch durch Verlagerung in Niedriglohnländer. Insofern hat die neuere Industriestadtgeschichte eine trans- und internationale Dimension, vor allem durch den Zusammenhang des Arbeitsplatzabbaus in europäischen Regionen einerseits und des parallelen Aufbaus riesiger Industriestädte und -konglomerate in Asien im Zuge *multipler Globalisierung*, die freilich aus deutscher Sicht Vorteile für den eigenen Export mit sich brachte, nur nicht immer dort, wo man vom Arbeitsplatzabbau betroffen war.⁸

Es geht in der neueren Forschung ebenso um langfristigen Strukturwandel, wie wir ihm am Beispiel saarländischer Städte seit den sechziger Jahren begegnen, besonders um die Verlagerung von Arbeitsplätzen in Dienstleistungsbranchen und den Arbeitsplatzaufbau im öffentlichen Dienst. Damit stellt sich die Frage, wie städtische und staatliche Akteure die Städte künftig entwickeln wollen und welche Leitbilder dabei wirksam sind. Zum einen setzt(t)en Diversifizierungsprozesse ein, welche die Abhängigkeit von bisherigen Leitbranchen minderten, zum anderen entstanden wissensorientierte Arbeitsplätze, die aber nicht mehr für die »freigesetzte« Generation in Frage kamen. Es ist offensichtlich, dass sich kleinere Städte für solche komplexen Wandlungen öffnen sollten, weil es dazu keine Alternative gibt.

Die anhaltende Notwendigkeit umfassender Regenerationsstrategien in alten Industriestädten, angefangen bei den verseuchten Industrieflächen und in die Jahre gekommenen Siedlungen ist ebenfalls offensichtlich. Schon länger zurück liegt das Programm »Stadtumbau Ost« zwischen 2000 und 2010, es ging zunächst um den Abriss entbehrlicher Plattenbauten. BMW erstellte beispielsweise in Leipzig eine Fabrik, DHL ein Verteilzentrum, die Stadt gewann durch den wachsenden Tourismus und als zunehmend attraktiver Wohnort für neue Mittelklassen. All dies machte Investitionen von mehreren Milliarden Euro nötig.⁹ Es fragt sich, ob analog solche hohen Summen in (ehemaligen) kleineren monostrukturellen Standorten des Saarlandes aufgebracht werden könn(t)en.

- 7 Zum Pfadkonzept vgl. Martin V. Melosi: Path Dependence and Urban History: Is a Marriage Possible? In: Dieter Schott/Bill Luckin/Geneviève Massard-Guilbaud (Hrsg.): Resources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe, Aldershot 2005, S. 262–275.
- 8 Michael Heise: Sorgen ums Geschäftsmodell. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), 25.11.2022, S. 20. Zum Begriff vgl. Stefan Krätke: How manufacturing industries connect cities across the world: extending research on »multiple globalizations«. In: Global Networks 14/2 (2014), S. 121–147.
- 9 Vgl. Anne Power/Jörg Plöger/Astrid Winkler (Hrsg.): Phoenix Cities. The Fall and rise of great industrial cities, Bristol 2010; vgl. Varvara Toura: Deindustrialization and urban shrinkage. Achieving urban sustainability in former industrial cities in France: The case studies of Nantes and Saint-Ouen, Paris 2019, www.hal-science02190090 (Aufruf am 5.2.2024).

Die inzwischen in Dutzenden europäischer, auch kleinerer Industriestädte erprobten Transformationsstrategien sind vielfältig: Sie reichen von der Ansiedlung von Kulturindustrien, vielfältigen technologisch orientierten Unternehmen auf ehemaligen Industrieflächen, der touristischen Erschließung des industriellen Erbes und seine Bewahrung für die einheimische Bevölkerung bis zur bürgerschaftlichen Aktivierung. Schließlich handelt(e) es sich um ökologischen Umbau (Flüsse, Freiflächen, Gärten), schließlich um neue Formen des flexiblen und preiswerten Quartiers-Wohnungsbaus, wodurch der weiteren Abwanderung von Bevölkerungen entgegengewirkt werden kann.

Der vorliegende Band möchte die Diversität historischer Industriestadtentwicklung aufzeigen. Er nimmt zugleich einige Stichworte aus der generellen Debatte über die Zukunftsfähigkeit industrieller Arbeit auf. Im Mittelpunkt stehen monostrukturelle Industriestandorte, die lange Zeit erfolgreich agieren konnten; jegliche Monostruktur trug aber auf lange Sicht zur Krisenanfälligkeit bei, was mit teils verheerenden, abrupten Arbeitsplatzverlusten verbunden war. Dies wird in der Forschungsliteratur und in mehreren Beiträgen dieses Bandes sehr deutlich. Dieser zielt auf jeweilige lokale Settings, auf die Entscheidungen und Restrukturierungsprozesse auf staatlicher, regionaler und kommunaler Ebene und die Vorteile diversifizierter Strukturen.

Zur Industriestadtgeschichte liegt seit etwa zwei Jahrzehnten eine Fülle von – allerdings wenig vernetzten – Studien vor, – welche Beschäftigungs- und Absatzkrisen sie durchmach(t)en¹⁰, inwieweit örtliche und staatliche Akteure strukturelle Wandlungen wahrnahmen, wie sich ihre aktuelle Situation darstellt, und wie sie sich auf die Suche nach Entwicklungsalternativen machten. An diese Fragestellungen knüpft der vorliegende Band an.¹¹

10 Vgl. Jean-Louis Loubet/Nicola Hatzfeld: *Les 7 vies de Poissy. Une aventure industrielle*, Boulogne-Billancourt 2001; Jörg Eiben: *Industriestädte und ihre Krisen*. Wilhelmshaven und Wolfsburg in den 1970er und 1980er Jahren, Göttingen 2019; Michael Röhrig: *Stahlstadt Völklingen – Autostadt Rüsselsheim. Krisenhafte Transformationen von Industriestädten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts*, Saarbrücken 2019.

11 Vgl. Carsten Benke: *Ludwigsfelde – Stadt der Automobilbauer*. Stadtentwicklung, Kommunalpolitik und städtisches Leben in einer kleinen Industriestadt der DDR, Diss. phil. Berlin 2010; Martina Heßler/Günter Riederer (Hrsg.): *Autostädte im 20. Jahrhundert*. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive, Stuttgart 2014; Corinne Luxembourg: *Métamorphose des villes industrielles. Vivre la ville désindustrialisée*, Paris 2014; Christoph Bernhardt/Clemens Zimmermann: *La ville industrielle en République fédérale d'Allemagne et en République démocratique allemande. Convergences et divergences*. In: *Histoire > Economie et Société* 2 (2016), S. 45–61.

2. Globale Herausforderungen in der rezenten Industriestadtentwicklung

Wo immer sich Industrien ansiedelten, sind diese (zumindest in längerer Sicht) im Zusammenhang von nationalen und internationalisierten Märkten zu sehen. Dazu ein regionales Beispiel: Als die Autofabrik von Opel in Rüsselsheim 1929 von General Motors in Detroit übernommen wurde, hieß dort die Fließbandproduktion bei den Beschäftigten das »Jazz-Band«. Wenn jemand an diese Fertigung delegiert wurde, nannte man das: »Morgen kommst Du nach Amerika«.¹² Der rasche Aufbau des Werkes in Rüsselsheim gleich nach dem Krieg 1945/46 war nur aufgrund der Hilfe aus den USA möglich. Die Abhängigkeit von der Konzernzentrale hatte indes in den folgenden Jahrzehnten zur Folge, dass wichtige Automodelle nicht in Drittländer verkauft werden durften. Man blieb vor Ort trotz der Etablierung eines eigenen Entwicklungszentrums von den Technologietransfers und der Kapitalausstattung der US-Amerikaner abhängig, was das Wachstum erheblich hemmte; ein Störfaktor stellte dar, dass die Zentrale ständig neues Führungspersonal nach Rüsselsheim schickte, das sich kaum mit den örtlichen Verhältnissen vertraut machte. 2017 wurde das schon deutlich verkleinerte Werk an den französischen Konzern PSA Peugeot Citroën verkauft. Die Mitarbeiterzahlen sind seitdem durch die Rationalisierung der Modellpolitik und Plattformen weiter gesunken. Der Ort selbst hat indes durch seine Lage in der prosperierenden Metropolregion Frankfurt weniger gelitten, aber er stellt sich nicht mehr als die ehemals stolze »Opelstadt« dar.¹³

Eine der Hauptursachen der industriellen Beschäftigungsprobleme in Europa sind heute sinkende Transportkosten in globaler Dimension und die Beschleunigung der Güterflüsse. Es wird meist übersehen, dass den Krisenerscheinungen in westlichen Städten ein massives Wachstum in asiatischen gegenüberstand. Dies beruhte zum einen auf der Zerlegung von einheitlichen Produktionsabläufen in einzelne Abschnitte, die Zwischenprodukte werden über weitgespannte (freilich, wie man in letzter Zeit gesehen hat, störanfällige) Lieferketten an verschiedenen Orten zu den Endprodukten zusammengefügt. Zum anderen handelt es sich um eine historisch beispiellose Reduktion von Transportkosten, was wiederum bedeutet, dass es die örtlichen Produktionen umso mehr mit einer weit entfernten Konkurrenz zu tun haben.¹⁴

12 Vgl. Peter Schirmbeck (Hrsg.): »Morgen kommst Du nach Amerika. Erinnerungen an die Arbeit bei Opel 1917–1987, Berlin/Bonn 1988.

13 Vgl. Röhrig (wie Anm. 10), S. 327–360.

14 Zur generellen Problematik vgl. John Allen: Powerful City Networks: More than Connection, less than Domination and Control. In: Urban Studies 47/13(2010), S. 2895–2911. Zu Konkurrenzen, Kooperationen und Netzwerken zwischen Industriestädten und -firmen seit dem 19. Jahrhundert vgl. S. A. Counce: Northern English towns: rivals or partners. In: Urban History 30/3 (2003), S. 338–358; Francesca Carevali: Knowledge and Trust. The

Insofern ging es mit wachsender Tendenz um globale Konkurrenzverhältnisse¹⁵: Die rasant wachsenden Industriestädte in China – eine Metapher dafür ist: »Cities surround the countryside«¹⁶ – verstehen sich im Zuge eines politisch induzierten »Hochgeschwindigkeitsurbanismus«. Dieser setzte bereits seit den vierziger Jahren mit dem Leitbild der »Produktionsstadt« als »Fortschrittsmotor«¹⁷ ein und wurde unter Einsatz brachialer Senkung der Lebensbedingungen der Lohnarbeitenden durchgesetzt. Ein Beispiel für den Hochgeschwindigkeitsurbanismus ist der heute führende High-Tech-Standort Shenzhen, der von 22.000 Einwohnerinnen und Einwohnern 1960 auf heute 11,7 Millionen rasant anwuchs. Begünstigt wurde dieser Aufstieg durch die Öffnungspolitik von Deng Xiaoping, den Status als Sonderwirtschaftszone, durch die Nähe zu Hongkong, demographische Expansion und eine erfolgreiche technologische Aufholjagd.¹⁸ Diese paradigmatische Entwicklung steht für das zur herausfordernden Realität gewordenen Modell der »Multiple globalisation«.¹⁹

3. Das Gespenst der Deindustrialisierung

Derzeit geht das *Gespenst der Deindustrialisierung* um, das mit besorgniserregenden Abflüssen von Kapital, dem Weggang von gut ausgebildeten Arbeitskräften und Minderungen demographischer Potenziale verbunden ist.²⁰ Man sollte allerdings be-

Regulation of Cooperation in Industrial Districts. Birmingham (OK) and Providence (USA). In: Jean-Claude Daumas/Pierre Lamard/Laurent Tissot (Hrsg.): Les territoires de L'Industrie en Europe (1750–2000), Besançon 2007, S. 239–271.

- 15 Zur Entwicklung von »Company towns«, in Japan vgl. Katja Schmidtpott: Neue Perspektiven der historischen Industriestadtforchung in Japan. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1 (2012), S. 87–103.
- 16 Vgl. Robin Visser: Cities surround the Countryside. Urban Aesthetics in Postsocialist China, Durham 2010.
- 17 Vgl. Susanne Stein: Ein Wald rauchender Fabrikschornsteine. Rückblicke auf die chinesische »Produktionsstadt« der 1950er Jahre. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1 (2012), S. 69–86.
- 18 Vgl. United Nations settlement program (Hrsg.): The Story of Shenzhen. Its economic, social and environmental transformation, Nairobi 2019.
- 19 Das Thema der *Deindustrialisierung* ist auch im *globalen Süden* virulent. Sie betrifft Metropolen wie Mumbai und Bangalore, Städte in der Türkei, Tansania und Argentinien; vgl. Seth Schindler u. a.: Deindustrialization in cities of the Global South. In: Area Development and Policy 5.3 (2020), S. 284–303.
- 20 Als Klassiker vgl. Lutz Raphael: Jenseits von Kohle und Stahl. Eine Gesellschaftsgeschichte Westeuropas nach dem Boom, Berlin 2019. Aus der neueren Debatte vgl. Jörg Arnold/Tobias Becker/Otto Saumarez Smith: The de-industrializing city in the UK and Germany: conceptual approaches and empirical findings in comparative perspective. In: Urban History 47 (2020), S. 194–198; Pascal Raggi: La désindustrialisation de la Lorraine du fer, Paris 2019

achten, dass der Anteil des verarbeitenden Gewerbes an der Bruttowertschöpfung im europäischen Vergleich trotz einer absinkenden Tendenz (derzeit beschleunigt durch erhöhte Energiekosten und die politisch forcierte Umstellung auf Elektromobilität) immer noch hoch liegt: bei 20,2 Prozent (im Saarland bei 21,1 % im Jahr 2021).²¹ Deindustrialisierung betrifft in der Bundesrepublik vor allem die Bundesländer Nordrhein-Westfalen mit seiner Chemieindustrie und das Saarland mit der Auto- und Autoteilproduktion. Obwohl sich kurzfristig betrachtet immer wieder Besserungen ergeben, sieht das Gesamtbild für das Saarland aktuell bedrohlich aus. Im ersten Quartal 2024 sank der Umsatz der saarländischen Industrie gegenüber dem Vorjahr um 8,8 Prozent.²² Versuche, im Saarland eine Batterieindustrie und in der Autostadt Saarlouis nach dem Wegfall des Standorts von Ford einen großen neuen Betrieb zu gewinnen, scheiterten bislang; neuerdings bestand immer wieder Hoffnung auf kleinere Ansiedlungen. Das Land richtete 2023 einen viele Milliarden schweren Transformationsfonds auf Kredit ein, was wiederum verfassungspolitisch umstritten ist.²³

Für Großbritannien erwies Jim Tomlinson²⁴ die Fragwürdigkeit vereinfachter Konzepte der Deindustrialisierung. Zwar sank im United Kingdom (UK) die Industriebeschäftigung von 48 Prozent im Jahre 1957 auf 27 Prozent 1998 und zuletzt auf 15 Prozent aller Beschäftigten. Jedoch hebt Tomlinson weniger auf diese Verluste an Arbeitsplätzen ab, als auf die wachsende Polarisierung höherer und niedriger qualifizierter Beschäftigten. Im UK verlagerten sich industrielle Arbeitsplätze in ländliche Regionen und Kleinstädte, während hoch industrialisierte Städte stark verloren. Insofern geht es um »spatial diversity«. Am Beispiel der Mittelstadt Dundee weist der Autor nach, dass trotz der Arbeitsplatzverluste in der Industrie höherqualifizierte Tätigkeiten im öffentlichen Sektor zunahmen. Auf die Faktoren von Wissenschaft und Bildung stößt man in Erlangen, wo Anfang der neunziger Jahre noch 47 Prozent der Beschäftigten mit der Herstellung und Verarbeitung von Gütern befasst waren und von 1990 bis 1996 9.000 Stellen in den Branchen Metall und Elektrotechnik verloren gingen. Hier wurde durch den zielgerichteten Ausbau der Universität und deren

und zahlreiche aktuelle Beiträge wie von Reiner Burger: Chemie und Demokratie. Henrik Wüst nutzt seine Sommertour, um vor einer Deindustrialisierung zu warnen. In: FAZ, 1.9.23, S. 3; Julian Staib: Angst vor der Deindustrialisierung. In: FAZ 27.9.2022, S. 3; Michael Heise: Sorgen um Geschäftsmodell. In: FAZ, 25.11.2022, S. 20; Cathrin Elss-Seringhaus: Saarbrücken als Modell für Strukturwandel. In: Saarbrücker Zeitung (SZ), 20.11.2023, S. B3.

21 Arbeitskammer des Saarlandes (Hrsg.): Bericht an die Regierung des Saarlandes 2022, Saarbrücken 2022, S. 300 f. Vgl. Patrick Welter, Verliert Deutschland seine Industrie? In: FAZ, 10.2.2024, S. 20.

22 Saar-Industrie startet schwach ins Jahr. In: SZ 13.5.2024, S. B2.

23 Vgl. Lea Kasseckert: Zweifel an Transformationsfonds wachsen. In: SZ, 6.12.2023. S. B1.

24 Jim Tomlinson: De-industrialization: Strengths and weaknesses as a key concept for understanding post-war British history. In: *Urban History* 47 (2020), S. 199–219. Vgl. Arnold/Becker/Saumarez Smith: The de-industrializing city (wie Anm. 20), S. 194–198.

enge Kooperation mit neuen Unternehmen der Medizintechnik ein nachhaltiger Aufschwung erreicht. Weitere günstige Faktoren waren ein wachsender Dienstleistungssektor, die Verfügung über von der US-Army aufgegebenes Militärgelände, und massive finanzielle Unterstützung durch den Freistaat im Zuge von Industriepolitik.²⁵ Auf solche Faktoren trifft man auch bei den hier behandelten Städten Mannheim und St. Ingbert sowie in Luxemburg, wie im Folgenden gezeigt werden soll.

4. Eine regionale Aufschwungsanalyse: Das Beispiel Luxemburg

Wie stark es in der Industriestadtgeschichte über eine stadthistorische Perspektive in engerem Sinn an regionaler Differenzierung bedarf, zeigt das Beispiel Luxemburg. Dort ist es gelungen, die Wirtschaft nach der ersten Stahlkrise der siebziger Jahre zu diversifizieren und die Entwicklung zu einem großen internationalen Finanzzentrum voranzubringen. Es schaltete sich der luxemburgische Staat in den Strukturwandlungsprozess ein und sicherte ihn sozialpolitisch ab, unterstützte den Tertiärisierungsprozess aktiv durch finanzpolitischen Maßnahmen bis hin zu einer Steuervermeidungsstrategie zugunsten internationaler Unternehmen.²⁶

Bei dieser luxemburgischen Erfolgsgeschichte waren folgende Faktoren maßgeblich, die bis heute fortwirken²⁷:

1. Die staatliche Eigenstaatlichkeit, über die das benachbarte Saarland und Lothringen nicht verfügen, dazu die Spielräume, die sich aus der privilegierten europapolitischen Position ergeben.
2. Die früh erfolgende Diversifizierungsstrategie, konkret die Etablierung von 200 international operierenden Banken sowie von Unternehmen wie Amazon, Ebay, Microsoft, Paypal, Ernst & Young, PC, Goodyear und KPMG auf der Grundlage besonderer finanzpolitischer Bedingungen.
3. Die massive Gewinnung von Grenzgängern aus dem Umland und die (begrenzte) Förderung von Zuwanderung aus »religionsverwandten Ländern« und die Offenheit gegenüber Kapitalimporten sowie der »flexible und erfinderische Einsatz

25 Alexander Wulfers: Wo die Industrie verschwindet – und wo sie aufblüht. In: FAZ 9.5.2024; <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wuppertal-und-erlangen-extreme-derdeindustrialisierung-19681439.html> (Aufruf am 12.5.2024). Zum deutlich positiven Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung bei guter Verfügbarkeit über Hochschulabsolventen vgl. Luisa Gagliardi/Enrico Moretti/Michel Serafinelli, The World's Rust Belts: The Heterogenous Effects on 1,993 Cities in Six Countries; NBER Working Paper 31948; <http://www.nber.org/papers/w31948> (Aufruf am 12.5.2024).

26 Vgl. Marc Birchen: Strukturkrise als eine »nationale Katastrophe«. Das Bemühen um den Strukturwandel in Luxemburg. In: Strukturkrise (wie Anm. 5), S. 159–184.

27 Das Folgende in Anlehnung an die Studie von Jürgen Malley: Tagungsbericht: Strukturwandel, Tertiärisierung, Entwicklungspotential und Strukturpolitik: Regionen im Vergleich: Ruhrgebiet, Pittsburgh, Luxemburg, Lille/Bonn 2000, S. 26–34.

von Humanressourcen«.²⁸ Der Wirtschaftssektor Luxemburgs wird entscheidend mit Arbeitskräften aus der Region versorgt. Von 458.210 Arbeitskräften sind 212.343 »Grenzgänger«²⁹. Dazu kommen weitere 27 Prozent der Beschäftigten, die als Ausländer in Luxemburg leben, was zugleich darauf hindeutet, dass es dort Probleme beim Erwerb der Staatszugehörigkeit für die Zugezogenen gibt.

4. Ferner werden eine größere digitale Wettbewerbsfähigkeit und das Know-How der Arbeitskräfte als Stärken der Luxemburger Wirtschaft betont.³⁰

Diese Faktoren sagen noch nichts über spezielle urbane Verhältnisse in Luxemburg aus, zum Beispiel den weit hinter dem Bedarf zurückbleibenden Wohnungsbau. Hier lassen sich auch negative Folgen des rasanten Wirtschaftswandels auf Arbeitnehmerseite beobachten: Durch den massiven Einsatz von Pendelarbeit konnten erhebliche Kosten für Wohnungsbau und Ausbildung jüngerer Generationen eingespart werden. Es wird zurzeit daran gearbeitet, das Wohnungsangebot auszuweiten. Beim Aufschwung von Stadt und Land Luxemburg stellt sich ferner die Frage, ob die dortigen Verdienstmöglichkeiten für die angrenzenden Regionen aufgrund der Einkommenszuwächse der pendelnden Arbeitnehmer als positiv zu sehen sind oder ob dadurch ein beträchtliches eigenes Potenzial auf Dauer verlorengeht. Festzustellen bleibt, dass die Arbeitspendler inzwischen über eine zu hohe Belastung durch Fahrzeiten klagen. Da bezahlbarer Wohnraum wohl auf Dauer sehr rar ist, gibt es zum Pendeln kaum eine Alternative.³¹

5. Strukturentwicklungsanalysen

Hans-Christian Herrmann erweist in seinem umfassenden strukturgeschichtlichen Überblick über »Erfolgsfaktoren für die Bewältigung von Strukturkrisen«, wie die Stadtentwicklung vor allem Saarbrückens während eines »verspäteten Ansiedlungsbooms« zwischen 1968 und 1973 aussah. Es kam zu einem historisch bedeutsamen Entwicklungsschub, als sich qualifizierte Dienstleistungsfirmen ansiedelten, und es gelang binnen weniger Jahre, den Saarberg-Konzern zu diversi-

28 Ebenda, S. 27 f.

29 Eddy Thor: Immer mehr Grenzgänger in Luxemburg (31.8.2023), <https://www.diegrenzgaenger.lu> (Aufruf am 5.2.2024). Vgl. Christian Wille: Grenzgänger und Räume der Grenze. Raumkonstruktionen in der Großregion SaarLorLux, Frankfurt am Main 2012.

30 Porträt der luxemburgischen Wirtschaft; <https://luxembourg.public.lu/de/investieren> (Aufruf am 12.2.2024).

31 Vgl. Gilles Hempel: Weg von der Macht der Kommunen, hin zum sozialen Wohnraum. In: forum 433, 9/23, S. 21–25; Sabine Schwadorf: Keine Lust mehr aufs Pendeln. In: SZ 7.2.2024, S. B4.

fizieren und grenzüberschreitende Potenziale zu entwickeln. Durch eine gezielte Eingemeindungspolitik und eine erfolgreiche Gebietsreform im Saarland konnten leistungsfähige Stadtgemeinden entwickelt werden und durch Gebietsgewinne ergab sich eine neue Handlungsfähigkeit. Im Stadtteil Burbach gelang es, im Zuge der Etablierung der *Saarterrassen* 1994 verseuchte Altböden zu sanieren und eine gewisse funktionale Durchmischung zu erreichen. Als Entwicklungsfaktor betont Herrmann neben kulturpolitischen Impulssetzungen und kulturökonomischen Angeboten generell die Erschließung von Erweiterungsflächen für bestehende und neue Betriebe, so wie in Saarbrücken für die heute weltweit operierende und hochbedeutende Zahnradfabrik (ZF) Friedrichshafen. Weitere positive Impulse kamen durch den Aufbau von Wissens- und IT-Clustern an der Universität, durch eine ganze Reihe technologischer Forschungsinstitute sowie neue Flächen für den Wohnungsbau, so konnten in einigen Stadtteilen sozial stärkere Schichten angezogen werden. Heute stellen sich die Beschäftigungssituation in der Landeshauptstadt Saarbrücken, die Entwicklung von IT-Clustern wie in St. Ingbert sowie der Ausbau und die Bewerbung der Biosphärenregion des Bliesgaus als Ansatzpunkte für eine positive Entwicklung dar. Freilich zeigt sich angesichts des Rückbaus der Arbeitsplätze in den bislang politisch präferierten Auto- und Autozuliefererindustrien die Problematik einer Strukturpolitik, die zu lange andere Entwicklungsalternativen vernachlässigt hat.

Der Aufsatz von Emmanuel Droit beruht auf einem großen, komparativ angelegten und öffentlich finanzierten Forschungsprojekt über Deindustrialisierungsprozesse und – erfahrungen, ebenso geht er auf Zukunftsplanungen ein. Beispiele sind Lunéville (Lothringen) und Zeitz (Sachsen-Anhalt), bei denen konvergente und divergente Entwicklungen sichtbar werden und die recht drastisch als »villes meurtries et fracturées« charakterisiert werden. Der Autor unterstreicht zunächst, dass man Deindustrialisierung nicht, wie üblich, nur auf der Ebene wirtschaftlicher Kennziffern untersuchen, sondern sich lokalen Identitätskrisen zuwenden solle. Diese ergaben sich auf der Basis der in den Krisen gemeinschaftlich geteilten Emotionen, im lebensweltlichen Rahmen einer »communauté ouvrière«. Während sich in Lunéville der Abbau von industriellen Arbeitsplätzen in der örtlichen Metall- und Anhängerproduktion über zwei Jahrzehnte hinzog, verkompliziert durch mehrere Fusionen beteiligter Unternehmen, erfolgte er in Zeitz beim VEB Zekisa abrupt in Folge der deutschen Wiedervereinigung, d. h. binnen zwei Jahren 1990/91. Es hatten sich dort schon in den achtziger Jahren erhebliche Probleme der Materialversorgung angebahnt, verkaufte man die Produkte unter dem Gestehungspreis und war der Absatz der im Export erfolgreichen Kinderwagen in die Sowjetunion eingebrochen, zudem machten fernöstliche Konkurrenten der örtlichen, seit dem 19. Jahrhundert bestehenden Industrie, sehr zu schaffen. In emotionsgeschichtlicher Sicht lief der dramatische Einbruch der Beschäftigung auf Gefühle der Deklassierung und Unsicherheit hinaus; man hatte sich über Jahrzehnte hinweg emotional gänzlich auf die Sinnggebung durch Industrielarbeit bzw. die örtlichen Betriebe eingestellt. Mittelfristig verzeichnet man ein disruptives Anwachsen populistischer Strömungen. Insofern

handelt es sich in beiden Fällen um einen Testfall der möglichen politischen Zukunft beider Länder. Aktuell stehen in Lunéville für an Krebs erkrankte ehemalige Arbeiter Entschädigungsforderungen im Raum, denen bislang nur teils entsprochen wurde. Der physische Umbau des Bestehenden wird erheblich durch die Kontaminierung von Böden erschwert. Im französischen Fall setzt man nun auf die Schaffung von Grünflächen und eine Forcierung des Wohnungsbaus, im deutschen hofft man, von der Entwicklungsdynamik im benachbarten Leipzig profitieren zu können und erwartet ebenfalls den Zuzug von Einwohnern.

Harald Stockert behandelt die Industrie-, Handels- und Dienstleistungsstadt Mannheim. Die Entwicklung Mannheims verlief seit dem Zweiten Weltkrieg relativ kontinuierlich, die Stadt dehnte sich zwischen 1966 und 1974 weit in den suburbanen Raum aus. Positiv war die breite wirtschaftliche Aufstellung, der Pool vorhandener beruflicher Qualifikationen und das Fehlen von monopolistischen Akteuren wie die BASF im benachbarten Ludwigshafen. Jedoch setzte seit den sechziger Jahren eine Strukturkrise mit dem empfindlichen Rückgang industrieller Arbeitsplätze ein; allmählich erkannte man, dass der Pfad in Richtung einer Dienstleistungsgesellschaft führte. Zugleich gab es erste Krisenzeichen: Großbetriebe bauten über Jahrzehnte hinweg zahlreiche Arbeitsplätze ab, was zu schweren Arbeitskonflikten führte. Die Lage der Großbetriebe (Daimler Benz, BBC, John Deere, Boehringer) blieb nur noch bis 1984 einigermaßen stabil. Dazu kam das schlechte Ansehen der Stadt, relevant »vor allem für junge Menschen«. Nun setzten neue kommunale Ansiedlungspolitiken an, die auf einen größeren Branchenmix setzten. Zugleich zielte man auf eine verbesserte Koordination von Stadtverwaltung und wirtschaftlichen Akteuren. Nachdem man sich lange auf Wohnungsbau, Kultur- und Imagepolitik konzentriert hatte, erkannte man unter dem Oberbürgermeister Gerhard Widder seit 1983, dass die inzwischen entstandenen Industriebrachen systematisch konsolidiert und für Neuansiedlungen genutzt werden mussten, was in relativ kurzer Zeit realisiert werden konnte. Die neunziger Jahre brachten sehr diverse Entwicklungen mit sich, mit dem Stichjahr 2007 war die soziale und ökonomische Gesamtsituation durch die breite Aufstellung des Dienstleistungssektors konsolidiert. Der Stadt kommt bis heute ihre ausgezeichnete Verkehrslage zugute, ferner stellten sich durch die Etablierung von Kulturindustrien (Musikpark, Popakademie etc.) sowohl Beschäftigungschancen für neue, wenn auch zahlenmäßig begrenzte kreative Klassen her, als dadurch ein Imagegewinn verzeichnet wurde.

6. Industriestädte mit Mittelklassen

Einige der kleineren Industriestädte erlebten um 1900 ein später so wahrgenommenes *goldenes Zeitalter*, wie Denis Scuto zu Esch-sur-Alzette ausführt und was dort noch heute an eindrucksvollen Villen und Fassaden ablesbar ist. Dies verweist auf die gleichzeitige Anwesenheit proletarischer und unterschiedlicher bürgerlicher Klassen im selben Stadtraum. Scuto arbeitet zunächst ältere Traditionen des kleinen Mit-

telpunktortes heraus, darauf die Schwerpunkte einer vehementen und stadtraumbeanspruchenden, die Umwelt stark belastenden Industrialisierungsgeschichte. Es folgte die nachholende Modernisierung der städtischen Infrastrukturen, dies alles im Zusammenhang des bedeutenden Wachstums der Bevölkerung. Vorschläge und Initiativen des Stadtplaners Hermann Josef Stübben und des ersten Stadtarchitekten Paul Esch zur Verbesserung der gesamten Umwelt-, Wohn- und Lebensbedingungen und Stadtstruktur wirkten sich bis in die Gegenwart hinein positiv aus. Zwischen 1945 und 1960 war die Stadt stark von sozialen und sozialistischen Kräften geprägt, dies immer im Zusammenhang migrantischer Zuwanderung.

Nach 1960 kam es zu einem Tertiärisierungsschub in ganz Luxemburg. Esch-sur-Alzette erlebte eine erste große Beschäftigungskrise 1977 durch den Ölpreisschock und die Krise der Stahlindustrie, von der man sich fast komplett abhängig gemacht hatte. Die Bevölkerung Eschs schrumpfte stark, auch durch die Abwanderung von Mittelschichten, die sich an peripheren Orten attraktivere Wohnlagen beschafften. Scuto verweist in seinem stadtgeschichtlichen Überblick nicht nur auf die (historischen) Akteure der großen Montanindustrien, sondern zugleich auf die zunehmende Bedeutung von städtischen Mittelschichten, u. a. auf die Vertreter freier Berufe. Ferner arbeitet der Verfasser heraus, wie die »Einkreisung« der Stadt durch die gewaltigen Industrierwerke vom Leitbild einer diversen und begrüneten Stadt abgelöst wurde.

Daran schließt die Studie von Suzana Cascao über die »old and new middle classes in Esch-sur-Alzette at the turn of the 20th century« direkt an. Sie geht ins 19. Jahrhundert zurück und erhellt die Bedeutung von Grundbesitz und dessen Transfers, die auf eine Entagrarisierung der Gesellschaft hinausliefen. Die Entwicklung von Esch war insofern nicht nur von den großen Unternehmen, sondern auch von den sozialen Klassen großer und kleiner Baulandbesitzer geprägt. Der Verkauf von Industrie- und Stadterweiterungsflächen half den Bodenbesitzern, auch den vielen kleinen, als soziale Klasse zu überleben. Mittels eines demographiegeschichtlichen Ansatzes identifiziert die Autorin die Mechanismen, nach denen sich Besitztransfers in Esch-sur-Alzette vollzogen. Sie zeigt »rückwärtige« Faktoren der großen industriellen Transformation vor Ort auf, nämlich die geringe Produktivität der herkömmlichen Landwirtschaft, die Zurückdrängung der Agrarflächen durch die räumlichen Ansprüche der Industrielandschaft, die Art und Weise, wie innerhalb der Familien das Erbe an den völlig zersplitterten Landflächen verteilt wurde, schließlich die Schrumpfung des durchschnittlichen Landbesitzes der Haushalte, kompensiert durch die Absicherung auch von Mittelklassenfamilien durch die Einkommenstransfers aus dem Industriesektor.

Heidemarie Ertle vollzieht nach, wie sich St. Ingbert bei Saarbrücken über Jahrzehnte hinweg als diverse kleine Gewerbe- und Verwaltungsstadt, im Selbstverständnis der Bevölkerung indes eindeutig als Industriestadt darstellte und wie sich dort die industrielle Entwicklung vollzog. Begleitet wurde diese von Konflikten wegen Umweltbelastungen; wiederum die Geschichte von Arbeitskonflikten ist noch kaum erforscht. St. Ingbert erlebte nach dem Abbau der örtlichen Bergindustrie und anderer Branchen um 1975 deutliche Substanzverluste, die lokale Arbeiterkultur ging

unter, die Beschäftigung begann sich fortan schrittweise vom Produktions- in den Dienstleistungssektor zu verlagern. Seitdem erwies sich die räumliche Nähe zur nahe gelegenen Universität des Saarlandes als vorteilhaft, ebenso die Aufgeschlossenheit gegenüber High-Tech-Betrieben. Im Zuge einer von Ertle betonten Erfolgsgeschichte gelang die Neuansiedlung von bedeutenden neuen Firmen, gerade in den letzten Jahrzehnten massiv auf der Basis von Softwareentwicklung und Informationstechnologien. So ergab sich eine dauerhaft angelegte, gemischte Struktur von immer noch ansehnlich vertretener Industrieproduktion und technologiegestützten Dienstleistungen.

7. Regionale und lokale Transformationsprozesse

Wie schon angedeutet, rückt derzeit die Frage nach der Transformation von Industriestädten in den Vordergrund. Bei diesem Thema sollte man davon ausgehen, dass Transformationsprozesse weder in vollem Umfang planbar sind noch linear verlaufen, da eine Vielzahl von einwirkenden Faktoren vorhanden ist. Neben der Entwicklung von Kulturindustrien ist es das Ziel, eine diversere und produktive Stadtökonomie zu erreichen. Besonders die Ansiedlung kleiner, vielfältiger Unternehmen auf ehemaligen Industrieflächen und die touristische Erschließung des industriellen Erbes gelten als Erfolgsfaktoren, darüber hinaus soll dieses Erbe auch für die einheimische Bevölkerung besser zugänglich gemacht werden. Um solche äußerst umfassenden Umbauten zu erreichen, ist eine mannigfaltige bürgerschaftliche Aktivierung nötig, muss die ökologische Problematik etwa von belasteten Altflächen geklärt werden.

Jean Goedert beleuchtet unter der Überschrift »Industriebrachen als Chance für die Stadtentwicklung. Am Beispiel Minett Luxemburg« zentrale Dimensionen der seit 1870, über ein Jahrhundert hinweg, von der Minetteverarbeitung geprägten Stadt Esch-sur-Alzette. Deren Transformation nimmt von aufgegebenen Industrieflächen seinen Ausgang. Erste Industriebrachen waren die Terres Rouges 1977, Dudelage 2005, Belval-Ouest 1997, gefolgt von Neischmelz seit 2005. Das Ziel der Stadtentwicklungsstrategien ist nun, eine moderne Stadtlandschaft zu komplettieren, in der neue, wissensintensive Betriebe und Institutionen neben erschwinglichen Wohnangeboten entstehen. Der Bezirk der heutigen Universität »Belval« wurde als Leuchtturmprojekt aufgrund erheblicher staatlicher und kommunaler Investitionen komplett umgebaut und neue Wohnungen, Geschäfts- und Büroräume auf 125 ha realisiert. In der Umgebung wurden Flächen und Flüsse renaturiert, sodass – teils grenzüberschreitend – eine Minette-Biosphäre entstand. 8.000 neue Einwohner und 25.000 neue Arbeitsplätze sind derzeit die Zielvorgabe. Insbesondere wird angestrebt, zukunftsichere Biotec-Betriebe anzusiedeln, ein Universitätsklinikum und das Nationalarchiv zu etablieren. Dies versteht sich im Rahmen einer Entwicklungsstrategie, bei der kommunale Akteure, abgestimmt mit der Landesplanung, und durch den Einsatz beträchtlicher luxemburgischer Finanzmittel zusammenwir-

ken.³² Dies sind nur Beispiele für weitere umfassende Vorhaben mit dem Ziel, eine ganze Landschaft der Industriekultur zu schaffen. Goedert sieht, trotz interner Kritiken, die Zukunft eines neuen »urbanen Mosaiks« inmitten einer »multipolaren grenzüberschreitenden Agglomeration«.

Ines Heisig charakterisiert den Strukturwandel von Saarlouis zwischen den brisanten Polen einer Ansiedlungs- und einer Abwicklungsgeschichte. Im Zuge der Neuansiedlung des Ford-Werkes erfolgte nach 1966 der Bau einer durchgeplanten, günstig nahe gelegenen Trabantensiedlung (Steinrausch). Zunächst zeigt die Verfasserin auf, welche Zukunftserwartungen, Hoffnungen, Akteure und politischen Konstellationen bei der Etablierung des Werkes maßgeblich waren. Ebenso wird die einseitige Orientierung der Landespolitik auf das Wertschöpfungssystem Automobil reflektiert. Auch werden die deutlichen kurz- und mittelfristigen Erfolge der Neuansiedlung nachgewiesen und wie man sich in der Stadt auf den neuen dominierenden Betrieb auch mental einließ: Wie es in einer Zeitungsbeilage hieß, wollte man anstelle einer »Provinzstadt« ein »gesundes Wirtschaftszentrum« werden. Daneben bestand weiterhin die traditionelle Kernstadt mit ihren Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten sowie Verwaltungseinrichtungen, es war jedoch offensichtlich, dass das Wohnraumangebot künftig nicht ausreichen konnte. So entstand seit 1967 die »Trabantenstadt« Steinrausch, eigentlich eine begrünte suburbane Siedlung. Die Planung durch den, wie Ines Heisig deutlich herausarbeitet, NS-belasteten Architekten Bernd Reichow mit seinem Ansatz einer »organischen« und »autogerechten« Stadt bzw. der »Stadtlandschaft« führte städtebaulich zwar nicht weiter, aber die Gestalt der Siedlung fand Resonanz bei den Bewohnerinnen und Bewohnern. Die Aufnahme der Produktion bei Ford 1970 brachte eine Stärkung der regionalen Kaufkraft und es konnten dadurch wegfallende Arbeitslätze in den Berg- und Hüttenwerken des Saarlandes kompensiert werden. Aber, wie sich spätestens und schockartig 2022 bei der Aufkündigung des Standorts erwies, hatte man sich durch die Konzentration auf Ford in Abhängigkeit von einer einzigen strukturbestimmenden Industrie begeben. Konsequenterweise läuft gegenwärtig der soziale Wandel massiv und verunsichernd ab, der sich gegenwärtig (2024) vollzieht und bei dem 4.600 Arbeitsplätze gefährdet sind. Auf diesen Pfadabbruch, von dem auch 2.000 Arbeitskräfte bei (meist lothringischen) Zulieferern betroffen sind, können örtliche Akteure keineswegs allein ausreichend reagieren. Um so verdienstvoller ist, dass nun die Arbeitskammer des Saarlandes eine Studie durchführt, die sich mit den Folgen der Standortentwicklung beschäftigt – nicht nur in struktureller Perspektive, sondern auch in lebensweltlicher, d. h. auf der Basis von Interviews mit betroffenen Zeitzeuginnen und Zeitzeugen, die im Beitrag von Ines Heisig ebenfalls vorgestellt werden.

32 Vgl. den Abschnitt zur Entwicklung von Luxemburg und Jean Goedert / Antoinette Lorang / Jacques Maas: *Paysages du fer: mutations du bassin luxembourgeois-lorrain de minette du XVIIIe au XXIe siècle*, Luxemburg 2023.

Michael Röhrigs Beitrag zu Völklingen, der von einem dominanten montanindustriellen Pfadentwicklungsmodell ausgeht, beschreibt nicht nur eine sich bis zur Rezession von 1966/68 erstreckende Aufstiegs- sondern auch eine fast alternativlose Abstiegs Geschichte. Ebenso, – ein wichtiger Hinweis –, die Suburbanisierung führte zu Bevölkerungsverlusten. In den örtlichen Röchling'schen Eisen- und Stahlwerken (heute: »Saarstahl«) war die Beschäftigung nur noch stark reduziert zu halten. Dennoch klammerten sich die kommunalpolitischen Akteure und große Teile der Bevölkerung über lange Jahre hinweg an die Vorstellung, dass man praktisch so weitermachen könne wie bisher. Seit den siebziger Jahren wurde deutlich, dass ein neues Leitbild nötig war: »die Industriestadt im Grünen«. Stadtgesellschaftliche Akteure förderten Neuansiedlungsprojekte, die aber viel zu klein dimensioniert waren, gerade weil Gewerbeflächen fehlten. Die Etablierung der stillgelegten »Völklinger Hütte« als hochbedeutendes Industriedenkmal (und seit 1994 als anerkanntes Weltkulturerbe) war ein bedeutender Schritt nach vorne, konnte sich jedoch aufgrund der weiteren strukturellen Faktoren bislang nicht entscheidend auswirken. Die Stadt als Sammelbecken zugewanderter, niedrig qualifizierter Bevölkerungsgruppen findet gegenwärtig aus ihrer Situation kaum heraus, zumal sich das nahe benachbarte Saarbrücken als Wohnort für Mittelschichten für diese als attraktiver darstellt.³³

In sozialhistorischer Perspektive erweist sich weiterhin das Thema der Industriestadt als Arbeiterstadt als sehr lohnend. Fabian Trinkaus zu Neunkirchen stellt das eindeutige Labelling von Industriestädten in Frage. Er arbeitet im Falle von Neunkirchen den polyvalenten Charakter der »Hüttenstadt« heraus, die seit dem späten 18. Jahrhundert anhaltende Bezüge zur umgebenden ländlichen Gesellschaft aufwies, aus der die meisten der industriellen Arbeitskräfte stammten und die in der Regel an den Abenden in ihre Wohnorte zurückkehrten. Im Zuge der Zuwanderungsprozesse entwickelten starke Angebote im Dienstleistungssektor und bei der Versorgung mit Lebensmitteln, außerdem eine Vielzahl lebendig agierender Vereine. Das örtliche Eisenwerk entwickelte bald eine dominante Position, nicht nur als fast monopolartiger Arbeitgeber, sondern auch räumlich, weil es monumental in der Stadtlandschaft hervortrat, und da sich im gesamten Stadtgebiet werkseigene Wohnungen befanden. Es entstanden außerdem verschiedene (deutlich segregierte) Wohnkolonien. Die dort Wohnenden waren durch Kontrakte an das Werk gebunden. Die Stadt und ihre Bewohnerinnen und Bewohner war also vom Eisenwerk abhängig, das wiederum von dem nationalkonservativen Industriellen Freiherrn Carl Ferdinand von Stumm beherrscht wurde. Weitere städtische Produktionszweige wurden unterbunden, gegen Stumm war in der Stadtpolitik kaum etwas auszurichten. Diese dominante Position behinderte nicht nur den Ausbau der Stadt, sondern auch, wie die ländliche Herkunft vieler Arbeitnehmer, bis 1914 die Entfaltung autonomer Arbeiterkultur. Diese konnte sich nach dem Ersten Weltkrieg

33 Vgl. Michael Röhrig: Völklingen und die Stahlkrise der 1970er und 1980er Jahre. Auswirkungen auf die Stadtentwicklung und kommunale Bewältigungsversuche. In: Strukturkrise (wie Anm. 5), S. 223–244.

bis zu den saarländischen Abstimmungskämpfen 1933/35 etablieren und verweist auf die errungene Urbanität der Stadt.³⁴

Bei Joana Baumgärtel geht es, den vorigen Beitrag fortführend, um die historische Entstehung von Industriegemeinden und Arbeitersiedlungen, somit um die Verknüpfung von Eigentums- und Arbeitergeschichte. Bislang Besitzlose wurden – den Strategien der Entproletarisierung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts folgend – durch die finanzielle und organisatorische Unterstützung der »Stiftung für Wohnungsbau für Bergarbeiter« nach 1949 (und nach 1957 durch die Saarbergwerke) zu Eigenheimbesitzern. Dadurch entwickelten sich eigentumsbasierte Wohnbestände (Ein- und Zweifamilienhäuser), teils in Form geschlossener Siedlungen, teils als Einsprengsel in älteren Beständen. Der Bau der Häuser erfolgte durch Bauherrngemeinschaften, d. h. durch die Arbeitenden selbst, so wurde von »unten« her ein Aufbau nach quasi-genossenschaftlichen Prinzipien vollzogen. Wiederum daraus ergaben sich gemeinschaftsbildende Momente, die über die jeweilige Arbeitssphäre hinausgingen. Zum einen weist Baumgärtel nach, wie wichtig die ausgeprägte Eigenheimgeschichte des Saarlandes im industriestädtischen Kontext sein kann, zum anderen, dass die Industriestadtgeschichte in regional charakteristische Siedlungsstrukturen eingebettet war – in die charakteristisch standortnahe Siedlungen am Rande der Industriegemeinden und -städte.

8. Selbstdarstellungen und Erinnerungskulturen von Industriestädten

Mit dem Verschwinden von Arbeitsplätzen und Einkommensquellen, großer Betriebe und dem (regional differenzierten) Rückgang von Wohnbevölkerungen seit den siebziger Jahren gingen empfindliche Verluste einher: Von historischem Bewusstsein, mentaler Sicherheit und vertrauten Architekturbeständen. Wenn es derzeit darum gehen soll, Industriekultur materiell zu sichern, sich der eigenen historischen Identität zu versichern, an Traditionen zu erinnern³⁵, stellt sich die Frage, was an einem (nur noch) medial präsentierten Erbe heute noch authentisch wirken kann.³⁶

34 Vgl. Fabian Trinkaus: Arbeiterexistenzen und Arbeiterbewegung in den Hüttenstädten Neunkirchen/Saar und Düdelingen/Luxemburg (1880–1935/40). Ein historischer Vergleich, Saarbrücken 2014, S. 88–100, S. 376–391 u. 568–576.

35 Zur unterschiedlichen Repräsentation von Arbeiterbewegungskulturen vgl. Magdalena Rek-Wozniak/Wojciech Wozniak: Working-class and Memory Policy in Post-Industrial Cities: Łódź, Poland and Tampere, Finland. In: International Labor and Working-Class History 98 (2020), S. 5–21.

36 Dies behandelte Rebecca Madgin am Beispiel des schottischen Clydebank, wo neue symbolische Landmarken industrieller Vergangenheit installiert wurden. Ob sie allerdings die gleiche mentale Bedeutung für die lokale Bevölkerung aufweisen, wie einstmals die originalen, authentischen Bauwerke, die mit täglichen Wegen und sozialen Erfahrungen verbunden waren, erscheint zweifelhaft; Rebecca Madgin: A Town without memory? Inferring the

Man stößt auf diese umfassende Themenstellung im Beitrag von Christoph Timm, der über Umgang mit dem baulichen Erbe des Industriezeitalters in der bedeutenden »Goldstadt« Pforzheim berichtet. Sie erlebte durch Aufbau der Bijouterie, auf der Basis kooperierender, über eintausend Fachbetrieben und aufgrund des Zuzugs und der Pendelarbeit von Arbeitskräften aus Württemberg bis zu den zwanziger Jahren eine überaus erfolgreiche Entwicklung. Die Urbanität der Stadt, die rußfreie und durch Elektrifizierung fortschrittlich aufgebaute Industrie galten als Errungenschaft, neben den alten dörflichen und von Arbeitern geprägten Quartieren entstanden bürgerliche Wohnviertel. Jedoch am 23. Februar 1945 wurde die gesamte Innenstadt einschließlich der Produktionsgebäude durch einen verheerenden Bombenangriff zerstört. Beim Wiederaufbau konnte nicht mehr auf die bisherigen Beschäftigungsgrundlagen und kooperativen Beziehungen zurückgegriffen werden, es wurden rigoros fast alle historischen Überreste beseitigt. Ferner machten sich auf den globalen Absatzmärkten asiatische Konkurrenten bemerkbar. Hierauf suchte die Stadtpolitik durch neue Bildungsinstitutionen und den Ausbau der Innenstadt zur monofunktionalen »City« zu reagieren, die aber heutzutage durch Kaufkraftverluste geschwächt ist.

Die Geschichte der Gold- und Bijouterieindustrie ist heute durch die Einrichtung eines Technischen Museums in einem ehemaligen großen Produktionsbetrieb präsent, ebenso mit einem künstlerisch umgebauten Gasometer. Dies versteht sich im Zusammenhang mit Strategien der Identitätsbildung und touristischen Belebung. Sie gehen auf den in den achtziger Jahren einsetzenden Wandel der öffentlichen Kultur zurück, in dessen Zuge gehen, traditionelle (übriggebliebene) Ensembles wieder wertgeschätzt werden und die man über denkmalpflegerische Umnutzung und vorsichtige konservatorische Maßnahmen in den Vordergrund zu stellen sucht.³⁷

Diese Thematik setzt Stefan Goch über die »Selbstdarstellung und Entwicklungsperspektiven der Ruhrstädte« fort. Für die von ihm verfolgte Fragestellung nach den Leitbildern und medialen Selbstdarstellungen von Industriestädten steht ein reichhaltiges, teils digitalisiertes Quellenmaterial zur Verfügung. Die Großregion war seit den siebziger Jahren durch den radikalen Abbruch der Montan- und Stahlindustrie geprägt, durch extrem hohe Arbeitslosigkeit, durch unwillkommene Zuwanderungsprozesse in leerstehende Wohnungen – und durch die Zerstörung des von den Einwohnern gehegten Selbstbildes, die bedeutendste Industrieregion Deutschlands darzustellen. Das Ruhrgebiet ist weiterhin durch eine Vielzahl von unabhängig wirtschaftenden und planenden Kommunen geprägt, sodass die Frage danach nahe liegt, wie diese kommunalen Einheiten ihre Gegenwart und Zukunft in der Öffentlichkeit darstell(t)en und heute divers bewerben.

Industrial Past: Clydebank Re-Built 1941–2013. In: Zimmermann: Industrial Cities (wie Anm. 4), S. 283–404, hier S. 285. Vgl. Michael Farrenkopf/Torsten Meyer: Einleitung. In: Diess. (Hrsg.): Authentizität und industriekulturelles Erbe, Berlin/Boston 2020, S. 1–12.

37 Vgl. Christoph Timm: Pforzheimer Stadtrundgänge, 7 Bände, hrsg. vom Kulturstadtrat der Stadt Pforzheim, Ubstadt-Weiher 2009–2020.

Auf der Grundlage umfangreicher Recherchen und eines doppelt angelegten Samples des Verfassers zeigen sich eindeutige Ergebnisse: Die einzelnen Städte weisen weiterhin unterschiedliche soziale Strukturen auf. Die Inhalte und visuellen Mittel der im Internet gegenwärtig verfügbaren Selbstdarstellungen der Städte erweisen sich – was naheliegt – als heterogen. Während die Stadtwerbung in ihrer Form und manchen Inhalten nach durchaus ähnlich ist, ist doch überraschend, wie häufig ein Regionsbezug fehlt und man Probleme hat, wirklich eine dominante Eigenschaft der jeweiligen Stadt aufzuzeigen. Manchmal gibt man sich als »innovation city«, manchmal als bodenständig. Betonen die einen die Tradition der Arbeiterbewegung, so setzen andere auf Musealisierungsprojekte (wie das Ruhrmuseum in Essen). Aufgrund dieser uneinheitlichen Selbstdarstellung dürfte es in Zukunft schwerfallen, eine eindrucksvolle Tourismuswerbung, so in Richtung der Niederlande, zu betreiben, obwohl einige positive Ansätze vorhanden sind.³⁸ Aber es geht in diesem Beitrag nicht nur um das jeweilige Stadtmarketing in zwei Zeitabschnitten, sondern generell um die Fähigkeit, sich als kooperierende Region zu erweisen und damit um die tatsächlichen Chancen kulturökonomischer Entwicklungsstrategien. Goch erinnert an die Bedeutung des Leuchtturmprojekts Emscher Park und macht sehr deutlich, wie aspektreich sich Industriestadtgeschichte darstellt. Dass der massive Strukturwandel insgesamt erfolgreich verlief, sollte, so die Einschätzung, zu einer »gemeinsamen Zukunftsperspektive« umgemünzt werden.

9. Ausblick

Insgesamt scheint die Entwicklung in der Bundesrepublik darauf hinauszulaufen, dass die Städte auch in Zukunft einen (im internationalen Vergleich) hohen Bevölkerungsanteil von Industriebeschäftigten aufweisen werden. Insofern ist die pauschale Befürchtung vor einer vollständigen Deindustrialisierung Deutschland unangemessen, aber regional sind die Anzeichen derzeit deutlich. Es ist indes nicht immer klar, was »industrielle« und was »Dienstleistungsberufe« sind, insbesondere im Zusammenhang der Digitalisierung von Produktionsprozessen und komplexer Anforderungen bei der Steuerung automatisierter Produktion, generell angesichts neuer Arbeitsformen und der Herausforderungen zukünftiger Einbeziehung von Künstlicher Intelligenz. In einem Band zu Schweizer Industriestädten und -vierteln von 2021 wird auf das Konzept der *produktiven Stadt* als Transformationsperspektive abgehoben, d. h. besonders wissensintensive Produktionen, auf soziale Vielseitig-

38 Zu strukturgeschichtlichen Hintergründen vgl. Stefan Goch: Der lange Abschied vom Montanzeitalter. Die Politik zur Bewältigung des Strukturwandels und die sozialräumlichen Folgen in den Städten des Ruhrgebiets. In: Herrmann, Strukturkrise (wie Anm. 5), S. 127–157.

keit und kreativ Arbeitende.³⁹ Das Beispiel Luxemburg zeigt, dass dort durch die systematische Entwicklung der Finanzindustrie und die Abschöpfung des Arbeitskräftepotenzials der Großregion die Verluste in den Bereichen der Stahlindustrie und der Agrarwirtschaft mehr als kompensiert werden konnten. Weitere Beispiele wie Saarbrücken und das ebenfalls portraitierte Mannheim erweisen, wie durch differenzierte Stadtentwicklungsstrategien ein Ersatz für niedergegangene Betriebe geschaffen wurde. Die für das Saarland maßgeblichen Transformationsstrategien sollten das vorhandene Potenzial an Hochschulqualifikationen sowie das Wissen und Arbeitsvermögen der ansässigen Bevölkerung einbeziehen, die nicht allein vom Kreativen leben kann. In solche Strategien sollten die Vorteile, die sich aus den vorhandenen und stabilen sozialen Milieus ergeben, berücksichtigt und auf das Potenzial beruflicher Requalifikation gesetzt werden.⁴⁰

39 In der Schweiz steigerte sich die Produktivität je beschäftigter Person auf über 200.000 Franken, dies verbinde sich mit einer »Weltklasseforschung« und der Integration von Produktion und Dienstleistungen und mit Exportquoten von 80 % bis fast 100 %; Markus Schaefer: Die Industrie.Stadt. In: Hiromi Hosoya/Markus Schaefer (Hrsg.): Industrie.Stadt. Urbane Industrie im digitalen Zeitalter, Zürich 2021, S. 24–41, hier S. 39.

40 Zu den in Angriff genommenen Bildungsstrategien vgl. Bericht (wie Anm. 21).