

MICHAEL RÖHRIG

ZWISCHEN KRISEN, DEINDUSTRIALISIERUNG UND  
UMSTRUKTURIERUNG: TRANSFORMATION BUNDES-  
DEUTSCHER INDUSTRIESTÄDTE IN DER ZWEITEN  
HÄLFTE DES 20. JAHRHUNDERTS

DIE STAHLSTADT VÖLKLINGEN UND  
DIE AUTOSTADT RÜSSELSHEIM



Veröffentlichungen  
der Kommission für Saarländische  
Landesgeschichte

51

**Michael Röhrig**

**Zwischen Krisen, Deindustrialisierung und  
Umstrukturierung: Transformation bundes-  
deutscher Industriestädte in der zweiten  
Hälfte des 20. Jahrhunderts**

Die Stahlstadt Völklingen und  
die Autostadt Rüsselsheim

Saarbrücken 2019

Kommission für Saarländische Landesgeschichte e. V.

Umschlag, Bildnachweis: .

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie;  
detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://www.d-nb.de> abrufbar.

Gedruckt mit Unterstützung der Saarländischen Landesregierung und der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG)

© Kommission für Saarländische Landesgeschichte e. V.

Dieses Werk einschließlich aller Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung, Einspeicherung bzw. Bearbeitung in elektronischen Systemen.

Satz/Umbruch, Umschlag:  
Kliomedia GmbH

Druck und buchbinderische Verarbeitung:  
Kern GmbH

ISSN 0454-2533      ISBN 978-3-939150-12-1

## Vorwort

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich um die überarbeitete und gekürzte Version meiner Dissertation, die im Wintersemester 2017/2018 von der Philosophischen Fakultät der Universität des Saarlandes angenommen wurde.

Die Arbeit entstand am Lehrstuhl für Kultur- und Mediengeschichte der Universität des Saarlandes im Rahmen des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekts „Industriestädte – Krisen, Krisenwahrnehmungen und Entwicklungsalternativen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts“, einem Gemeinschaftsprojekt des Lehrstuhls für Kultur- und Mediengeschichte in Saarbrücken mit dem Lehrstuhl für Neuere Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg.

Ohne vielfältige Hilfe wäre diese Arbeit nicht zustande gekommen. Allen, die mich im Laufe des Dissertationsprojektes unterstützt haben, möchte ich an dieser Stelle meinen herzlichsten Dank aussprechen.

Mein erster Dank gilt meinem akademischen Lehrer und Doktorvater, Herrn Prof. Dr. Clemens Zimmermann, für den Impuls zum Forschungsthema und für seine vielfältige Unterstützung und Förderung, die es ermöglichte, die Dissertation zu erstellen. Danken möchte ich außerdem Frau Prof. Dr. Gabriele Clemens für ihre hilfreichen Anmerkungen und Korrekturhinweise sowie Frau Prof. Dr. Martina Heßler, die während verschiedener Projekttreffen immer wieder wichtige Anregungen und Denkanstöße zur Weiterentwicklung der Arbeit gab. Aline Maldener, Susanne Dengel, Dr. Jörn Eiben und Katharina Wohlgemuth danke ich für die vielen Gespräche, die wertvolle Hinweise und praktische Ratschläge zur Bearbeitung des Forschungsthemas lieferten und damit erheblich zum Gelingen des Dissertationsprojektes beigetragen haben.

Für ihre Beratung und unermüdliche Hilfsbereitschaft möchte ich mich auch bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der im Verlauf der Forschungen von mir aufgesuchten Archive und Bibliotheken bedanken, insbesondere bei Christian Reuther, Gudrun Senska, Annegret May, Dr. Antje Fuchs und Werner Tussing. Den Rundfunkarchiven des ZDF, SR, SWR und HR danke ich darüber hinaus für die freundliche Bereitstellung des Filmmaterials. Zudem sei den Mitarbeitern der städtischen Ämter und Fachdienste für wichtige Auskünfte und für ihre Bereitschaft zur Unterstützung bei der Quellenrecherche gedankt sowie allen lokalen Gesprächspartnern für ihre spannenden anschaulichen Berichte und Einblicke. Abschließend geht mein Dank an die Kommission für Saarländische Landesgeschichte e. V. für die Aufnahme des Buches in ihre Publikationsreihe.



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	5
Inhaltsverzeichnis .....	7
<b>1 EINLEITUNG .....</b>	<b>13</b>
1.1 Einführung, Gegenstand, Relevanz: Industriestädte im gesellschaftlich-wirtschaftlichen Strukturwandel .....	13
1.1.1 Symbole des Niedergangs? .....	13
1.1.2 Strukturwandel, Deindustrialisierung und Industriestädte „nach dem Boom“ .....	16
1.2 Erkenntnisinteresse, Fragestellungen, Thesen .....	23
1.3 Methodisches und Städteauswahl .....	30
1.4 Forschungsstand .....	34
1.5 Quellen und Quellenlage .....	46
1.6 Aufbau der Untersuchung .....	48
<b>2 VÖLKLINGEN: KRISENGESCHÜTTELTE „HÜTTENSTADT“ AN DER SAAR .....</b>	<b>51</b>
2.1 Grundzüge der Entwicklung Völklingens im Zusammenhang mit der Eisen- und Stahlindustrie vor 1945 .....	51
2.2 Die 1950er Jahre: Wachstum im Zeichen des Nachkriegsaufschwungs .....	54
2.2.1 Die RESW und die saarländische Eisen- und Stahlindustrie zwischen Wachstum und Modernisierungsrückstand .....	54
2.2.2 Monostrukturelle Industriestadt im Wachstum: Sozio-ökonomische Entwicklung Völklingens .....	59
2.2.3 Die „Hüttenstadt“: Stadt- und Selbstbild unter montanindustrieller Dominanz .....	64
Räumliche und optische Prägung Völklingens durch die Montanindustrie .....	64
„Was die Hütte ist, das ist auch Völklingen“: Selbst- und Fremdbild einer prosperierenden Hüttenstadt .....	67
2.2.4 Wachstumserwartungen und Diskussionen um die Stadtentwicklung im Zeichen industrieller Monostruktur .....	72
2.3 Erste Krisenerscheinungen: 1960 bis 1974 .....	76
2.3.1 Die RESW im unsicheren Wachstum bis zum Stahlboomjahr 1974 ...	76
Strukturprobleme und Modernisierungsschub .....	76
Auf- und Abschwünge und die Fusion zur Stahlwerke Röchling-Burbach GmbH	81
2.3.2 Stadtentwicklung Völklingens vom Wachstum zur Stagnation .....	86

2.3.3	„Zu einseitig auf Kohle und Stahl ausgerichtet“: Beginnende Diskussionen um die Monostruktur in der Hüttenstadt .....	95
	Erste Kritik an der montanindustriellen Abhängigkeit der Stadt .....	95
	„Kein Grund zum Pessimismus“ – Festhalten am Leitbild der erfolgreichen Hüttenstadt .....	97
	Interessenverworfenheit von Stadt und Werk .....	100
2.3.4	„Die Zustände werden untragbar in unserer Stadt“ – Krisenwahrnehmung im Zuge der Rezession 1966/67 und der Strukturprobleme ...	103
2.3.5	Ansiedlungspolitik in den „Saarwiesen“: Misslungener Anlauf zur Diversifizierung? .....	110
2.3.6	„Stadt ohne Raum“: Raumnutzungskonflikte und industrielle Dominanz um 1970 .....	118
2.4	In der Strukturkrise: Völklingen zwischen Ausbruch der Stahlkrise 1975 und Stilllegung der Roheisenphase 1986 .....	123
2.4.1	Der Eisen- und Stahlstandort Völklingen zwischen Stahlkrise und Restrukturierung .....	123
	Vom Boom in die Strukturkrise .....	123
	Bewältigungsversuche und Umstrukturierung .....	127
2.4.2	Sozio-ökonomische Monostruktur Völklingens im Zeichen der Stahlkrise .....	133
	Drastischer Arbeitsplatzrückgang und Anstieg der Arbeitslosigkeit .....	133
	Die schrumpfende Stadt .....	137
	Völklingen in der Finanzkrise .....	140
2.4.3	Raumstruktur, Stadtimage und Stadt-Werk-Beziehung .....	143
2.4.4	Krisendiagnosen und -diskussionen in Völklingen im Zuge der Stahlkrise .....	147
	Verhaltener Auftakt: Diskussionen um Haushaltskrise und langfristige Stabilität des Stahlstandortes Völklingen 1975/76 .....	147
	Der Schock der Strukturkrise – Krisendiagnosen und -reaktionen zur Verschärfung der Krise 1977/79 .....	150
	„Ein Albtraum macht Angst“: Untergangsszenarien auf dem Höhepunkt der Stahlkrise 1982/83 .....	159
2.4.5	Auf der Suche nach einem neuen Leitbild? Diskussion um die zukünftige Ausrichtung Völklingens vor dem Hintergrund der Stahlkrise ...	163
2.5	Auf dem Weg zur Neuerfindung? Völklingen nach der Roheisenphase .....	172
2.5.1	„Saarstahl“ in Völklingen – Zwischen Konsolidierung und Konkurs ..	172
2.5.2	Die Stadt Völklingen zwischen Stabilisierung und Schrumpfung .....	176
2.5.3	Nach der Stilllegung der Roheisenphase: Krisenstimmung versus Aufbruchstimmung in der Stadt Völklingen .....	182
	Nachklang einer Krisenstimmung 1986–1988 .....	182



	Die „Stadt im Aufbruch“: Von der Diversifizierung zum allmählichen „Strukturwandel“ der Stadt .....	184
	Die Alte Völklinger Hütte als wichtigstes Element der Stadtentwicklung .....	188
	Grundstücksverhandlungen, Altlasten, Stadtimage – Dämpfer der Revitalisierungseuphorie .....	194
2.5.4	Diskussionen um die Zukunft Völklingens im Spannungsfeld von Saarstahl-Konkurs und Weltkulturerbe Völklinger Hütte .....	198
	Diskussionen um die Zukunft der Stadt im Zuge der Probleme Saarstahls 1993 .....	198
	Immer noch „Stadt im Umbruch“ .....	201
3	RÜSSELSHEIM: VON DER BOOMTOWN ZUM „HINTERHOF“ RHEIN-MAINS? .....	205
3.1	Abriss der Entwicklung Rüsselsheims und Opels bis 1945 .....	205
3.2	Wachstum als Normalfall – Rüsselsheim 1950 bis 1966 .....	208
3.2.1	Der Aufstieg Opels im Autoboom des „Wirtschaftswunders“ .....	208
3.2.2	Rüsselsheim als monostrukturelle Industriestadt – Wachstum ohne Grenzen im Zeichen der Expansion Opels .....	216
3.2.3	Rüsselsheim, die „Opelstadt“ – Stadtbild, Selbstbild, Akteurskonstellation .....	223
	Räumliche und optische Prägung Rüsselsheims durch Opel .....	223
	„Rüsselsheim ist Opel“: Selbst- und Fremdbild als Opelstadt .....	228
	Akteurskonstellation und Beziehungen zwischen Stadt und Werk .....	233
3.2.4	Wachstumsideologie und Diskussionen um die weitere Stadtentwicklung .....	238
	Wachstumserwartungen und -wünsche Rüsselsheims im Zeichen Opels .....	238
	Diskussionen um die Monostruktur Rüsselsheims .....	240
3.3	Gebrochene Wachstumseuphorie? Rüsselsheim 1966 bis zum zweiten Ölpreisschock .....	243
3.3.1	Das Ende der ungebrochenen Expansion: Opel zwischen Krisen und Aufschwüngen .....	243
	Opel in der Rezession 1966/67 .....	243
	Veränderte Rahmenbedingungen um 1970 und beginnende Kritik an der Autogesellschaft .....	247
	Erste „Ölkrise“ und Rezession 1974/75 .....	250
	Autoboom in der zweiten Hälfte der 1970er .....	253
3.3.2	Mit stotterndem Motor vom Boom zur Stagnation: Sozio-ökonomische Entwicklung Rüsselsheims im Spiegel der Konjunktur Opels .....	255
3.3.3	Krisenwahrnehmung und Diskussionen um die Stadtentwicklung und die Rolle Opels im Zuge der Rezession 1966/67 .....	262
	„Unruhe unter der Wohlstandsdecke“ – Krisenstimmung 1966/67? .....	262

	Zurück zum Wachstumsoptimismus? Mittelfristige Nachwirkungen der Rezession und Diskussionen zu Beginn der 1970er Jahre .....	264
	Beginnende Diskussion um die Monostruktur der Stadt und gescheiterte Diversifizierungsversuche .....	268
3.3.4	Rüsselsheim in der „Strukturkrise“? Krisenwahrnehmung und Diskus- sionen um die Auswirkungen der ersten „Ölkrise“ in Rüsselsheim ...	274
	Die „große Krise nicht in Sicht“: Diskussionen um die Auswirkungen der „Ölkrise“ und „autofreien“ Sonntage auf Rüsselsheim .....	274
	Rüsselsheim in der „Strukturkrise“ – Verschärfung der Krisenstimmung 1974/75 .....	277
	Die Nachwirkungen der Krise: Umstrittene „Wachstumsnormalität“ und Diversifizierungsfrage .....	280
3.4	Am Ende des Wachstums – Rüsselsheim in den 1980er Jahren .....	289
3.4.1	Zweiter Ölpreisschock, Europäisierung, Technisierung: Opel 1979–1988 .....	289
3.4.2	Auf dem Weg zur schrumpfenden Stadt? Negative Auswirkungen der Monostruktur auf die sozio-ökonomische Entwicklung Rüsselsheims	297
3.4.3	„Rettet Rüsselsheim“ – Krisenwahrnehmung um die Auswirkungen der Krise Opels 1980/81 .....	304
	„In Rüsselsheim gehen die Lichter aus“ – Diskussion um die Finanzkrise .....	304
	Bedrohte Stabilität des Arbeitsmarktes .....	309
	Krisenfolgen I: Diskussionen um Gewerbeansiedlung und die Rolle Opels ...	311
	Krisenfolgen II: Ende des Wachstumsoptimismus und Rüsselsheim als Wohnstadt .....	315
3.4.4	Diskussionen um die Opelstadt unter dem Eindruck der Opelkrise und -umstrukturierung 1983–1988 .....	318
3.5	Stadt im Umbruch? Rüsselsheim in den 1990er Jahren .....	327
3.5.1	Opel zwischen Autoboom, Rezession und Globalisierung .....	327
3.5.2	Immer noch im Zeichen der Automobilindustrie – Rüsselsheim in der Stagnation .....	333
3.5.3	Aufbruch und Umbruch: Diskussion um die Autostadt Rüsselsheim zwischen Boom und strukturellem Wandel Opels .....	339
	Ambivalente Hochphase: Gedämpfte Aufbruchstimmung im Autoboom 1990 .....	339
	Diskussion um die Auswirkungen von schlanker Produktion und Rezession ..	342
3.5.4	Durchbruch eines neuen Leitbilds? – Projekte zur Tertiärisierung Rüsselsheims .....	345
	Diskussionen um eine Tertiärisierung der Stadt .....	345
	Das „Jahrhundertprojekt“ Innenstadt-West .....	350
	Gewerbegebiet Eulhecke-Ost/Blauer See .....	356
	„Opel Live“ .....	358

4	VERGLEICHENDE ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT .....	361
5	VERZEICHNISSE .....	373
5.1	Abkürzungsverzeichnis .....	373
5.2	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis .....	375
5.2.1	Abbildungsverzeichnis .....	375
5.2.2	Tabellenverzeichnis .....	377
5.3	Quellen- und Literaturverzeichnis .....	377
5.3.1	Archive .....	377
5.3.2	Zeitungen und Zeitschriften .....	378
5.3.3	Statistiken .....	379
5.3.4	Literatur und gedruckte Quellen .....	381



# I Einleitung

## 1.1 Einführung, Gegenstand, Relevanz: Industriestädte im gesellschaftlich-wirtschaftlichen Strukturwandel

### 1.1.1 Symbole des Niedergangs?

Als die US-amerikanische Autostadt Detroit im Juli 2013 aufgrund massiver finanzieller Probleme Insolvenz anmeldete, erschien dies in der Öffentlichkeit als logische Folge einer lang anhaltenden Negativentwicklung bzw. als eine „lang angekündigte Pleite“ der „frühere[n] Industriemetropole“<sup>1</sup>. So hob etwa die taz anlässlich der Insolvenz der Stadt hervor:

„Der Niedergang der Metropole vollzog sich über Jahrzehnte. 1950 hatte die Stadt noch 1,8 Millionen Einwohner, heute leben dort knapp 700 000 Menschen. Die Autoindustrie verlagerte ihre Standorte, viele Fabriken schlossen, die Arbeitslosigkeit schoss ebenso in die Höhe wie die Kriminalität. Zugleich wurden die öffentlichen Ausgaben immer weiter gekürzt, was wiederum weitere Bürger dazu brachte, die Stadt zu verlassen. Heute stehen in Detroit 78 000 Gebäude leer, 40 Prozent der Straßenlaternen sind außer Betrieb. Weil das Geld für Reparaturen fehlt, fährt nur ein Drittel der Rettungswagen.“<sup>2</sup>

Detroit erscheint als Symbol des „Niedergangs“ der westlichen Industriestadt und Inbegriff des „urban decline“ schlechthin: als eine mit der Automobilindustrie gewachsene und reich gewordene, einstmals wohlhabende industrielle Vorzeigestadt, die über die letzten Jahrzehnte von wachsenden Schuldenbergen, Leerstand, Kriminalität, Verfall, Armut, Schrumpfung und anhaltender Abwanderung gekennzeichnet war, gefangen in einer konstanten Abwärtsspirale. Detroit wurde als Stadt in der „Dauerkrise“, als „sterbende Stadt“ im Kampf ums „Überleben“, gar als „Geisterstadt“ dargestellt und wurde zum Ziel von „Katastrophentouristen“.<sup>3</sup> Bilddokumentationen setzten den Niedergang in Szene und zeigten eindrucksvolle Aufnahmen des Verfalls.<sup>4</sup> Mit ihrem Bankrott, so schien es, hatte die Stadt schließlich einen Tiefpunkt in ihrer Entwicklung erreicht, auf den sie seit Jahrzehnten zugesteuert war.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Niedergang einer US-Metropole. Detroit ist bankrott, in: taz.de, 19. 7. 2013, <http://www.taz.de/!5062893/> (13.02.2017).

<sup>2</sup> Ebd.

<sup>3</sup> Detroits Rekordpleite am Ende eines langen Niedergangs, in: FAZ, 20.7.2013; Ende eines Traums, in: Der Spiegel, 5.1.2009, S. 52–56.

<sup>4</sup> Vgl. Stan DOUGLAS, Detroit, in: Schrumpfende Städte, Bd. 1: Internationale Untersuchung, hg. von Philipp OSWALT, Ostfildern 2004, S. 128–135.

<sup>5</sup> Vgl. auch Martina HESSLER/Günter RIEDERER, Von Autos und ihren Städten – ein Aufriss, in:

Derart spektakuläre Fälle gibt es in der Bundesrepublik Deutschland nicht. Doch auch hier existiert das stereotype Narrativ von Aufstieg und Niedergang *der* Industriestadt, besonders für die „altindustriellen“ Städte im Ruhrgebiet oder an der Saar, die in unterschiedlicher Intensität als von demografischen oder finanziellen Problemen betroffen und als „Krisenstädte“ dargestellt wurden und werden.<sup>6</sup> Dieses Narrativ spiegelt sich zum Beispiel in Veröffentlichungen der bundesdeutschen Presse zur saarländischen Mittelstadt Völklingen wider, einer typischen Stahl- bzw. montanindustriellen Stadt, die in der Zeit des Deutschen Kaiserreichs zur monostrukturellen Industriestadt angewachsen war.<sup>7</sup> 2014 stellte die Frankfurter Allgemeine Zeitung etwa fest:

„Völklingen war einmal eine der reichsten Städte Preußens. Stahl und Kohle brachten viel Geld. [...] Weil es doch seit Jahren nicht bergauf geht und Völklingen schon lange kein Sinnbild mehr ist für die Wirtschaftskraft einer starken Nation. Sondern nur noch eine verödete Mittelstadt an der Grenze zu Frankreich. Wo die Leute wegziehen und keiner sein Geld investiert.“<sup>8</sup>

In Völklingen zeige sich die „Verzweiflung“<sup>9</sup>, mit der sich die Industriestadt gegen ihren „Niedergang“ zu stemmen versuche.<sup>10</sup> Die Stadt, so suggeriert die Presse, ist ihrem „Niedergang“ hilflos ausgeliefert, das Scheitern vorprogrammiert. Inszeniert wird der Kontrast zwischen einem kometenhaften Aufstieg und einem unausweichlichen Absturz der Industriestadt.

Nicht ganz so negativ erscheinen die Berichte zur hessischen Autostadt Rüsselsheim, die in ihrer Entwicklung aufs Engste mit dem Automobilhersteller Opel (Adam Opel AG) verbunden ist. Doch auch hier findet sich ein ähnliches Narrativ.<sup>11</sup> Die Süddeutsche Zeitung etwa betonte 2012: „Rüsselsheim ist, wie Opel auch, im langsamen, schleichenden Niedergang. [...] Ein Hauch von Detroit weht durch Rüsselsheim.“<sup>12</sup> Mit Rekurs auf die Probleme der US-amerikanischen Autostadt wurde Rüsselsheim gar als „Detroits kleine Schwester“<sup>13</sup> bezeichnet.

Die hier nur kurz skizzierten Beispiele deuten ein Bild an, in dem tendenziell die westlichen Industriestädte – und zumal monoindustriellen Städte – überspitzt als

---

Autostädte im 20. Jahrhundert. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive, hg. von Martina HESSLER/Günter RIEDERER, Stuttgart 2014, S. 7–17, hier S. 16.

<sup>6</sup> Vgl. u. a. Klaus RONNEBERGER/Stephan LANZ/Walther JAHN, Die Stadt als Beute, Bonn 1999, S. 13–16; Krasse Gegend!, in: Die Zeit, 19.4.2012.

<sup>7</sup> Vgl. z. B. Das Leben nach der Stille, in: Süddeutsche Zeitung, 16.10.2015; Stahl und Stolz: Wie sich Völklingen gegen den Niedergang stemmt, in: Badische Zeitung, 15.12.2015.

<sup>8</sup> Der Fluch der Fische, in: FAZ, 17.10.2014.

<sup>9</sup> Ebd.

<sup>10</sup> Dorade à la Saar, in: Der Spiegel, 15.12.2014, S. 48 f.

<sup>11</sup> Vgl. Rüsselsheim: Eine Stadt im Niedergang, in: Höchster Kreisblatt, 19.2.2014.

<sup>12</sup> Die Macht der unteren Mittelklasse, in: Süddeutsche Zeitung, 31.7.2012.

<sup>13</sup> Christian SÄLZER, Detroit's kleine Schwester, in: Journal Frankfurt 15 (2004), H. 23, S. 28–33.

„Krisenstandorte“<sup>14</sup> erscheinen. Darstellungen von Schrumpfungs- und Deindustrialisierungsprozessen in Industriestädten folgten und folgen nicht selten dem Narrativ von Aufstieg und Niedergang, wodurch häufig ein Negativbild gezeichnet wird:<sup>15</sup>

„Viele Industriestädte, die in den 1950er und 1960er Jahren noch eine blühende Entwicklung erfahren hatte [sic!], gerieten nun ebenfalls in eine Krise. Verfallende Industrieanlagen, verarmte Industriestädte, Immigrantenghettos, verschuldete, ratlose Stadtverwaltungen am Tropf der nationalen oder europäischen Subventionen prägten nun auch das Bild einer europäischen Industriestadt.“<sup>16</sup>

Industriestädte, wie sie seit dem 19. Jahrhundert in den westlichen Industrienationen entstanden, als Orte von Kohleförderung, Eisen- und Stahlerzeugung oder der Massenproduktion, scheinen aus dieser Perspektive der Vergangenheit anzugehören, gelten als Phänomen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts und als „Auslaufmodell“. In Anlehnung an die Annahme eines sich im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts vollziehenden Wandels der „industriellen Gesellschaft“ in eine „postindustrielle Gesellschaft“<sup>17</sup>, in der nicht mehr körperliche Arbeit und industrielle Produktion, sondern Wissen und Technologie bestimmend seien<sup>18</sup>, besteht zum Teil die ebenso pauschalisierende Annahme, der Zeitabschnitt seit Mitte der 1970er Jahre ließe sich als Phase der „postindustriellen Stadt“ bezeichnen.<sup>19</sup> Wissenschafts- oder Technologiestädten, Städten mit hochqualifiziertem Jobangebot – ihnen scheint in dieser Perspektive die Zukunft zu gehören, während Industriestädte als „Verliererstädte“ der letzten drei Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts dastehen.

Tatsächlich lassen sich in den Städten – teils gravierende – strukturelle Veränderungen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts feststellen, die mit der Entwicklung „ihrer“ jeweiligen Industrie zusammenhängen: In Völklingen, in seiner sozio-ökonomischen sowie kulturellen Entwicklung ganz durch das ansässige Eisen- und Stahlwerk – die Röchling'sche Eisen- und Stahlwerke (RESW) – geprägt, konnten Hütte und analog die Stadt nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst eine Wachstumsphase verzeichnen.

<sup>14</sup> Heinz FASSMANN, Arbeitslosigkeit, in: Atlas of Shrinking Cities. Atlas der schrumpfenden Städte, hg. von Philipp OSWALT/Tim RIENIETS, Ostfildern 2006, S. 68.

<sup>15</sup> Vgl. zum Beitrag der Städteforschung zu Negativstereotypen der Industriestadt: Heinz REIF, Städte und Städteagglomerationen der Montanindustrie in Deutschland, 1840–1914, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte (2012), H. 1, S. 15–28, hier S. 15–17.

<sup>16</sup> Hartmut KÄELBLE, Sozialgeschichte Europas. 1945 bis zur Gegenwart, München 2007, S. 370.

<sup>17</sup> Vgl. insbesondere Alain TOURAINE, Die postindustrielle Gesellschaft, Frankfurt am Main 1972; Daniel BELL, Die nachindustrielle Gesellschaft, Frankfurt am Main/New York 1975.

<sup>18</sup> Vgl. auch Rüdiger GRAF/Kim Christian PRIEMEL, Zeitgeschichte in der Welt der Sozialwissenschaften. Legitimität und Originalität einer Disziplin, in: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 59 (2011), S. 479–508, hier S. 484–486.

<sup>19</sup> Jürgen FRIEDRICHS, Stadtentwicklung, in: Handwörterbuch der Raumordnung, hg. von der AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG, Hannover <sup>4</sup>2005, S. 1059–1067, hier S. 1061.

Spätestens mit der internationalen Stahlkrise seit Mitte der 1970er Jahre zeigten sich aufgrund gravierender wirtschaftlicher Probleme des lokalen Eisen- und Stahlwerks negative Auswirkungen auf die Wirtschafts- und Sozialstruktur der Stadt; die monostrukturale Ausrichtung wurde zum massiven Nachteil für die weitere Entwicklung. Am Ende des Jahrhunderts waren die Anlagen der Eisenhütte stillgelegt, große Industrie­flächen brach gefallen, tausende von Arbeitsplätzen in der Montanindustrie verloren. In Rüsselsheim setzte in den 1950er und 60er Jahren zunächst eine Phase des außergewöhnlichen Wachstums und wirtschaftlichen Wohlstands aufgrund einer rapiden Expansion Opels ein. Insbesondere infolge konjunktureller Einbrüche und eines Wandels der Produktionsstruktur bei Opel verzeichnete die Stadt im weiteren Verlauf jedoch Rückgänge bei den Steuereinnahmen sowie einen Verlust an Arbeitsplätzen, Dynamik und Eigenständigkeit.

### 1.1.2 Strukturwandel, Deindustrialisierung und Industriestädte „nach dem Boom“

In den Städten – und gerade in den Industriestädten – schlugen sich fundamentale sozio-ökonomische Wandlungsprozesse nieder, die das letzte Drittel des 20. Jahrhunderts prägten. Dieser Zeitraum „nach dem Boom“<sup>20</sup> präsentierte sich als Übergangsphase eines strukturellen Wandels der westlichen Industriegesellschaften, wobei in der Regel besonders die 1970er Jahre als bedeutendes Umbruchsjahrzehnt und als Schwelle zu einer „Problemgeschichte der Gegenwart“ gelten.<sup>21</sup> In dieser Phase begann sich das Wirtschaftswachstum zu verlangsamen, zu „normalisieren“, mit wesentlich niedrigeren Wachstumsraten<sup>22</sup>, und im Anschluss an die beiden Ölpreiskrisen sowie den „Einigungsboom“ traten tief greifende Konjunkturkrisen auf, die den „kurzen Traum immerwährender Prosperität“<sup>23</sup> beendeten, während sich die Boomjahre der 1950er und 60er Jahre durch wirtschaftliche Stabilität und ein äußerst dynamisches industri-

<sup>20</sup> Anselm DOERING-MANTEUFFEL/Lutz RAPHAEL, Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970, Göttingen 32012.

<sup>21</sup> Vgl. ebd.; Auf dem Weg in eine neue Moderne? Die Bundesrepublik Deutschland in den siebziger und achtziger Jahren, hg. von Thomas RAITHEL/Andreas RÖDDER/Andreas WIRSCHING, München 2009; Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte, hg. von Konrad H. JARAUSCH, Göttingen 2008; Horst MÖLLER, Die 1970er Jahre als zeithistorische Epochenschwelle, in: Nach „Achtundsechzig“. Krisen und Krisenbewusstsein in Deutschland und Frankreich in den 1970er Jahren, hg. von Bernhard GOTTO u. a., München 2013, S. 1–11.

<sup>22</sup> Vgl. Werner ABELSHAUSER, Deutsche Wirtschaftsgeschichte. Von 1945 bis zur Gegenwart, Bonn 2011, S. 295–299; Andreas WIRSCHING, Abschied vom Provisorium. Geschichte der Bundesrepublik Deutschland 1982–1990, München 2006, S. 225–228.

<sup>23</sup> Burkart LUTZ, Der kurze Traum immerwährender Prosperität. Eine Neuinterpretation der industriell-kapitalistischen Entwicklung im Europa des 20. Jahrhunderts, Frankfurt am Main/New York 1989.



ell basiertes Wachstum auszeichneten.<sup>24</sup> Zudem fand seit den ausgehenden 1960er Jahren ein langfristiger, sich phasenweise intensivierender gesellschaftlich-wirtschaftlicher Strukturwandel statt.<sup>25</sup> Dieser bildete einen zentralen Bestandteil der längerfristigen Übergangsphase „nach dem Boom“ im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts.<sup>26</sup> Entscheidendes Resultat dieses „beschleunigten und krisengetriebenen Strukturwandel[s] aller Branchen“<sup>27</sup> war ein Trend hin zu einer Bedeutungssteigerung des Dienstleistungssektors und einem relativem Bedeutungsverlust der Industrie<sup>28</sup> – ein Prozess, verstanden als Deindustrialisierung, mit einem anhaltenden Rückgang des industriellen Sektors hinsichtlich Industriebeschäftigung und/oder Wertschöpfung.<sup>29</sup>

Noch im Boom des Wiederaufbaus war die bundesdeutsche Industrie expandiert. Mitte der 1960er Jahre verzeichnete sie den höchsten Anteil an der Gesamtbeschäftigung in der Bundesrepublik. Seit den 1970er Jahren nahm der Anteil der Industriebeschäftigten absolut und relativ ab (von gut 48 Prozent Ende der 1960er auf 29 Prozent im Jahr 2000), während der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor kontinuierlich anwuchs.<sup>30</sup> Gleichzeitig sank der Beitrag des produzierenden Gewerbes zum

---

<sup>24</sup> Vgl. Gerold AMBROSIOUS/Hartmut KAELBLE, Einleitung: Gesellschaftliche und wirtschaftliche Folgen des Booms der 1950er und 1960er Jahre, in: *Der Boom 1948–1973. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Folgen in der Bundesrepublik Deutschland und in Europa*, hg. von Hartmut KAELBLE, Opladen 1992, S. 7–30.

<sup>25</sup> Vgl. André STEINER, Abschied von der Industrie? Wirtschaftlicher Strukturwandel in West- und Ostdeutschland seit den 1960er Jahren, in: *Der Mythos von der postindustriellen Welt. Wirtschaftlicher Strukturwandel in Deutschland 1960 bis 1990*, hg. von André STEINER/Werner PLUMPE, Göttingen 2016, S. 15–54, hier S. 53. Zum Begriff des Strukturwandels: Gerold AMBROSIOUS, Wirtschaftsstruktur und Strukturwandel, in: *Moderne Wirtschaftsgeschichte. Eine Einführung für Historiker und Ökonomen*, hg. von Gerold AMBROSIOUS/Dietmar PETZINA/Werner PLUMPE, München 2006, S. 213–234, hier S. 213 f.

<sup>26</sup> Vgl. Thomas RAITHEL/Andreas RÖDDER/Andreas WIRSCHING, Einleitung, in: *Auf dem Weg in eine neue Moderne? Die Bundesrepublik Deutschland in den siebziger und achtziger Jahren*, hg. von Thomas RAITHEL/Andreas RÖDDER/Andreas WIRSCHING, München 2009, S. 7–14, hier S. 9; DOERING-MANTEUFFEL/RAPHAEL, *Nach dem Boom*, S. 52–60.

<sup>27</sup> Lutz RAPHAEL, Industriearbeit(er) nach dem Boom. Bundesrepublikanische Entwicklungen im westeuropäischen Vergleich, in: *Wo liegt die Bundesrepublik? Vergleichende Perspektiven auf die westdeutsche Geschichte*, hg. von Sonja LEVSEN/Cornelius TORP, Göttingen 2016, S. 207–231, hier S. 213.

<sup>28</sup> Basierend auf der vor allem von Jean Fourastié, Colin Clark und Allan Fisher entwickelten nicht unproblematischen, jedoch heuristisch brauchbaren und historisch berechtigten Drei-Sektoren-Hypothese, vgl. AMBROSIOUS, Wirtschaftsstruktur und Strukturwandel, S. 227–229; STEINER, Abschied von der Industrie, S. 17–23.

<sup>29</sup> Vgl. Gerold AMBROSIOUS, Ursachen der Deindustrialisierung Westeuropas, in: *Umweltgeschichte. Umweltverträgliches Wirtschaften in historischer Perspektive*, hg. von Werner ABELSHAUSER, Göttingen 1994, S. 191–221, hier S. 191; RAPHAEL, *Industriearbeit(er)*, S. 208.

<sup>30</sup> Vgl. André STEINER, Die siebziger Jahre als Kristallisationspunkt des wirtschaftlichen Strukturwandels in West und Ost?, in: *Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte*, hg. von Konrad H. JARAUSCH, Göttingen 2008, S. 29–48, hier S. 32–35.

Bruttoinlandsprodukt der Bundesrepublik seit den späten 1960ern erheblich – von 54,4 Prozent (1960) auf 30,3 Prozent (2000) – zugunsten des Dienstleistungsbereichs.<sup>31</sup>

Die Ursachen für diesen Wandel waren vielfältig:<sup>32</sup> Kurzfristig wurde die Industrie besonders hart von den Rezessionen der Jahre 1974/75, 1981/82 und 1992/93 getroffen. Steigende Lohn- und Erdölpreise sowie das Ende des Wechselkurssystems von Bretton Woods und die damit verbundene Aufwertung der DM erhöhten den Preisdruck für die exportorientierte Industrie. Langfristig zeichneten sich nach Ende der Rekonstruktionsphase der Boomjahre Sättigungstendenzen bei der Investitionsgüternachfrage ab und steigende Konsumansprüche förderten die Abkehr von der Herstellung von Massen- hin zu hochwertigeren Spezialprodukten. Die Industrie stieß an die Grenzen der Ausdehnung der fordistischen Massenproduktion. Dazu kamen Verschiebungen in der internationalen industriellen Arbeitsteilung mit einer Europäisierung und Globalisierung der Wirtschaftsbeziehungen und neuer Konkurrenz aus Schwellenländern, die industrielle Massengüter aufgrund ihrer Lohnstruktur günstiger produzieren konnte. Die Industrieunternehmen reagierten auf den sich verschärfenden Wettbewerb und zunehmenden Zwang zu Kostensenkung, Steigerung der Produktivität und Produktinnovationen mit Veränderungen in der Produktionsstruktur, arbeitsplatzsparender Rationalisierung, Einsparungen und Entlassungen. Die Entwicklung und die Ausbreitung digitaler Technologien ermöglichten eine Flexibilisierung der Produktionstechnik, Automatisierung, Rationalisierungen und Produktivitätssteigerungen. Während die bundesdeutsche Industrie in vielen Bereichen von einer nur langsam steigenden oder stagnierenden Nachfrage betroffen war, erhöhte sich ihre Leistungsfähigkeit und Produktivität stark.<sup>33</sup>

Hieraus ergaben sich gravierende Veränderungen für die Arbeiterkultur und das Arbeiterleben mit seinen verschiedenen Formen der Lohnarbeiterexistenz sowie für den Arbeitsmarkt.<sup>34</sup> „Erscheinungsbild und Habitus des Industrieproletariers prägten nicht länger die Alltagskultur.“<sup>35</sup> Der mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel und dem Wandel der Industrieproduktion erfolgende Rückgang der Zahl der Industriebeschäftigten war ein Grund für die Herausbildung von Sockel- und Langzeitarbeitslosigkeit, die durch die Rezessionen beschleunigt wurde. Für freigesetzte niedrig qualifizierte

<sup>31</sup> ABELSHAUSER, Deutsche Wirtschaftsgeschichte, S. 311.

<sup>32</sup> Vgl. AMBROSIOUS, Ursachen der Deindustrialisierung, S. 200–219; STEINER, Abschied von der Industrie, S. 26–30; DERS., Die siebziger Jahre als Kristallisationspunkt, S. 36–38.

<sup>33</sup> Vgl. Ralf AHRENS/André STEINER, Wirtschaftskrisen, Strukturwandel und internationale Verflechtung, in: Geteilte Geschichte. Ost- und Westdeutschland 1970–2000, hg. von Frank BÖSCH, Göttingen 2015, S. 79–115, hier S. 92 f.; RAPHAEL, Industriearbeit(er), S. 212; ABELSHAUSER, Deutsche Wirtschaftsgeschichte, S. 311–315.

<sup>34</sup> Vgl. Knud ANDRESEN/Ursula BITZEGERIO/Jürgen MITTAG, Arbeitsbeziehungen und Arbeitswelt(en) im Wandel: Problemfelder und Fragestellungen, in: Nach dem Strukturbruch? Kontinuität und Wandel von Arbeitswelten, hg. von Knud ANDRESEN/Ursula BITZEGERIO/Jürgen MITTAG, Bonn 2011, S. 7–23, hier S. 12 f.

<sup>35</sup> Anselm DOERING-MANTEUFFEL, Nach dem Boom. Brüche und Kontinuitäten der Industriemoderne seit 1970, in: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 55 (2007), S. 559–581, hier S. 564.

und industriespezifisch ausgebildete Arbeitskräfte entstanden kaum neue Arbeitsplätze. Insofern konnte auch der Beschäftigtenanstieg im Dienstleistungsbereich die in der Industrie verlorenen Arbeitsplätze nicht ausgleichen.<sup>36</sup> Aufgrund gestiegener Qualifikationsanforderungen infolge der technologischen Entwicklung waren vor allem geringqualifizierte Arbeiter von Arbeitslosigkeit betroffen. Der Anteil der an- und ungelernen Arbeiter fiel konstant, während die Rolle von Facharbeitern eine Aufwertung erhielt.<sup>37</sup> Besonders in industriellen Großbetrieben sanken die Beschäftigtenzahlen, während sie in industriellen Klein- und Mittelbetrieben im Verhältnis zunahmen. Einerseits gingen die Beschäftigungsverluste auf Freisetzungen in schrumpfenden Industriebranchen – Bergbau, Textil-, Bekleidungs-, Eisen- und Stahlindustrie sowie Schiffbau – zurück, andererseits sanken seit den 1970er Jahren auch die Nettozugänge an Arbeitsplätzen in stabileren Industriezweigen, wie dem Maschinenbau, der Automobil-, der chemischen oder elektrotechnischen Industrie.<sup>38</sup>

Hier deutet sich bereits an, dass der beschleunigte wirtschaftliche Strukturwandel des letzten Drittels des 20. Jahrhunderts differenzierter betrachtet werden muss: Der Blick auf verschiedene Industriebranchen offenbart große Unterschiede hinsichtlich Schrumpfung- und Wachstumsprozessen. Letztlich standen sich Krisen-, stagnierende und wachsende Branchen gegenüber und selbst innerhalb einzelner Industriebranchen ergaben sich Gewinner und Verlierer.<sup>39</sup> In tief greifende Krisen gerieten die „alten“ Branchen der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts und die der einfacheren massenstandardisierten Produktion: In der Montanindustrie und der Leder-, Textil- und Bekleidungsbranche machte sich der Rückgang des industriellen Sektors hinsichtlich der Bruttowertschöpfung und der Beschäftigtenzahlen am stärksten bemerkbar. Jedoch gerieten auch Industriezweige des späten 19. Jahrhunderts, etwa die Chemieindustrie oder der Maschinen- und Fahrzeugbau, seit den 1970ern unter verstärkten Anpassungsdruck

---

<sup>36</sup> Vgl. Werner ABELSHAUSER, Strukturelle Arbeitslosigkeit: Eine Diagnose aus historischer Perspektive, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 50 (2009), H. 2, S. 249–262; Thomas SCHLEMMER, Abseits der Arbeitsgesellschaft. Langzeitarbeitslosigkeit in der Bundesrepublik Deutschland und in Italien, in: *Die Rückkehr der Arbeitslosigkeit. Die Bundesrepublik im europäischen Kontext 1973 bis 1989*, hg. von Thomas RAITHEL/Thomas SCHLEMMER, München 2009, S. 81–94, hier S. 83–89; STEINER, Die siebziger Jahre als Kristallisationspunkt, S. 38.

<sup>37</sup> Vgl. Lutz RAPHAEL, Flexible Anpassungen und prekäre Sicherheiten. Industriearbeit(er) nach dem Boom, in: *Die Anfänge der Gegenwart. Umbrüche in Westeuropa nach dem Boom*, hg. von Morten REITMAYER/Thomas SCHLEMMER, München 2014, S. 51–64, hier S. 59–61.

<sup>38</sup> Vgl. ebd., S. 57 f.; DERS., *Industriearbeit(er)*, S. 216 f.; STEINER, Die siebziger Jahre als Kristallisationspunkt, S. 38–41; AMBROSIUS, Ursachen der Deindustrialisierung, S. 209 f.

<sup>39</sup> Vgl. Ralf AHRENS, Die Bewältigung industriellen Strukturwandels in einer Traditionsbranche: Der bundesdeutsche Maschinenbau in den „langen siebziger Jahren“, in: *Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts*, hg. von Uwe DANKER/Thorsten HARBEKE/Sebastian LEHMANN, Neumünster/Hamburg 2014, S. 158–169; *Der Mythos von der postindustriellen Welt. Wirtschaftlicher Strukturwandel in Deutschland 1960 bis 1990*, hg. von André STEINER/Werner PLUMPE, Göttingen 2016.

und auch sie vollzogen eine grundlegende Umstrukturierung, konnten so allerdings ihre Position in der zunehmend globalisierten Arbeitsteilung im industriellen Sektor halten oder gar stärken und zählten weiterhin zu den wichtigsten Industriezweigen. Nur in wenigen neueren Branchen fand eine tatsächliche Expansion statt, etwa in der Luft- und Raumfahrt.<sup>40</sup> Insgesamt kann somit bloß eingeschränkt von einer Deindustrialisierung, sondern eher von einer „Teilkrisis des industriellen Standorts“<sup>41</sup> oder von einer „sektoralen Deindustrialisierung“<sup>42</sup>, die sich unterschiedlich auf die Industriebranchen auswirkte und die Gewichte zwischen den Branchen verschob, gesprochen werden.<sup>43</sup>

Zudem ging die Zunahme im Dienstleistungsbereich auf einen Anstieg von produktions- und unternehmensbezogenen Dienstleistungen zurück: Während die Beschäftigtenzahlen in der Fertigung abnahmen, gab es mehr Beschäftigte in Forschung und Entwicklung, Management und Verwaltung sowie wachsende produktionsbezogene Dienstleistungen wie Unternehmensberatung, Kreditgewerbe oder Datenverarbeitung. Zum Teil erfolgten Auslagerungen von Dienstleistungen, etwa des Marketings oder der Rechtsberatung, aus Industriebetrieben.<sup>44</sup> Insofern ergab sich keine Dominanz industrieunabhängiger Dienstleistungen, vielmehr erhöhte sich durch Umstrukturierungsprozesse im produzierenden Gewerbe die Dienstleistungsintensität der Produktion. Industrie und Dienstleistungen gingen ein zunehmend „symbiotisches Verhältnis“<sup>45</sup> ein und formten eine „industrielle Dienstleistungswirtschaft“<sup>46</sup>. „Tertiarisierung“ bedeutete einen „sektorübergreifenden Wandel der Produktionsstrukturen“<sup>47</sup>, angetrieben von einem sich internationalisierenden und verschärfenden Wettbewerb.<sup>48</sup>

Trotz der mit dem Strukturwandel auftretenden Verschiebungen verfügte die Bundesrepublik am Ende des 20. Jahrhunderts über einen zwar krisenanfalligen aber immer noch starken Industriesockel. Die Industrie nahm nach wie vor eine hohe sozio-ökono-

---

<sup>40</sup> Vgl. RAPHAEL, *Industriearbeit(er)*, S. 213; Gerold AMBROSIUS, *Sektoraler Wandel und internationale Verflechtung: Die bundesdeutsche Wirtschaft im Übergang zu einem neuen Strukturmuster, in: Auf dem Weg in eine neue Moderne? Die Bundesrepublik Deutschland in den siebziger und achtziger Jahren*, hg. von Thomas RAITHEL/Andreas RÖDDER/Andreas WIRSCHING, München 2009, S. 17–30, hier S. 22; STEINER, *Die siebziger Jahre als Kristallisationspunkt*, S. 39–41; Ulrich HERBERT, *Geschichte Deutschlands im 20. Jahrhundert*, München 2014, S. 897 f.; WIRSCHING, *Abschied vom Provisorium*, S. 231–233.

<sup>41</sup> RAPHAEL, *Industriearbeit(er)*, S. 213.

<sup>42</sup> Ebd., S. 214.

<sup>43</sup> Vgl. STEINER, *Abschied von der Industrie*, S. 30 f.

<sup>44</sup> Vgl. ebd., S. 25.

<sup>45</sup> AMBROSIUS, *Ursachen der Deindustrialisierung*, S. 221.

<sup>46</sup> Andreas RÖDDER, *Die Bundesrepublik Deutschland 1969–1990*, München 2004, S. 12.

<sup>47</sup> STEINER, *Die siebziger Jahre als Kristallisationspunkt*, S. 38.

<sup>48</sup> Vgl. AMBROSIUS, *Ursachen der Deindustrialisierung*, S. 198 f.; DERS., *Sektoraler Wandel*, S. 21 f.; STEINER, *Abschied von der Industrie*, S. 29–31, 52 f.

mische und politische Bedeutung ein. Anstatt von einem generellen Bedeutungsverlust der Industrie auszugehen, muss daher stärker differenziert werden.<sup>49</sup>

Nicht nur ist das „Ende“ der Industriearbeit, sondern auch das „Ende der Industriestadt“<sup>50</sup> nicht eingetreten. Trotz aller Unkenrufe bestehen westliche Industriestädte, Städte, die besonders auf Industrie basieren, nach wie vor. Zwar schlugen sich in ihnen Deindustrialisierungstendenzen und industrielle Krisen nieder, allerdings: „Industriestädte entfalten Überlebenskraft. Sie verschwinden nicht einfach wie Goldgräberstädte.“<sup>51</sup> Das Narrativ von Aufstieg, Niedergang und Ende der Industriestädte greift zu kurz.

Die folgende stadtgeschichtliche Untersuchung soll insofern weniger nur eine „Verlustgeschichte“ der Deindustrialisierung darstellen; vielmehr muss ergebnisoffener nach Veränderungen und Umstrukturierungen der Industrieproduktion und der Industriestädte gefragt werden, ohne teleologisch von „sterbenden“ Städten auszugehen. Beharrungskräfte der Städte und Persistenzen industrieller Prägung sind stärker zu berücksichtigen – freilich ohne Schrumpfung und Auswirkungen von Deindustrialisierung zu ignorieren. Der Blick für Wandlungsprozesse und Kontinuitäten von Industriestädten muss insbesondere über die als Krisenzeit beschriebenen 1970er Jahre hinaus geschärft werden.<sup>52</sup> Um ebendieses Spannungsfeld – zwischen Persistenz und Wandel von Industriestädten im Spiegel der Entwicklung ihrer jeweiligen Branche – geht es im Folgenden.

Industriestädte sind in ihrer sozio-ökonomischen Struktur stark durch die Industrie geprägt, in erster Linie durch einen hohen Anteil an Industriebeschäftigten.<sup>53</sup> Sie sind Orte der Industriearbeit, -produktion und -fabriken: Kennzeichnend ist eine Dominanz der Industrie für die lokale Wirtschaft, den Stadtraum, die Kommunalpolitik und den Alltag – insgesamt besteht eine ausgeprägte Abhängigkeit von lokalen Indus-

---

<sup>49</sup> Vgl. Werner PLUMPE, *Industrieland Deutschland 1945 bis 2008*, in: *Die Bundesrepublik Deutschland. Eine Bilanz nach 60 Jahren*, hg. von Hans-Peter SCHWARZ, Köln u. a. 2008, S. 379–404, hier S. 379 f.; Stefan GRÜNER, *Strukturwandel und (Schwer-)Industrie – Forschungsstand und Perspektiven*, in: *Strukturwandel in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts*, hg. von Uwe DANKER/Thorsten HARBEKE/Sebastian LEHMANN, Neumünster/Hamburg 2014, S. 124–157, hier S. 129 f.; Michael GRÖMLING/Hans-Joachim HASS, *Globale Megatrends und Perspektiven der deutschen Industrie*, Köln 2009.

<sup>50</sup> *Stadtbauwelt* 94 (1987).

<sup>51</sup> REIF, *Städte und Städteagglomerationen*, S. 28.

<sup>52</sup> Vgl. Martina HESSLER/Clemens ZIMMERMANN, *Einführung: Neue Potenziale historischer Industriestadtforschung*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* (2012), H. 1, S. 6–14, hier S. 8; RAPHAEL, *Flexible Anpassungen*, S. 51; Günther SCHÖNBAUER, *Wirtschaftskrise und Stadttransformation. Völklingen und Scunthorpe zur Zeit der Stahlkrise der 1970er und 1980er Jahre*, Frankfurt am Main u. a. 1994, S. 6 f.

<sup>53</sup> Vgl. Hans Dieter LAUX, *Demographische Folgen des Verstärkerprozesses: Zur Bevölkerungsstruktur und natürlichen Bevölkerungsentwicklung deutscher Städtetypen 1871–1914*, in: *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*, hg. von Hans-Jürgen TEUTEBERG, Köln/Wien 1983, S. 65–93, hier S. 71–75. Zur Typologisierung von Städten: Katrin KELLER, *Städtetypen*, in: *Enzyklopädie der Neuzeit* 12 (2010), Sp. 799–805.

triebetrieben.<sup>54</sup> Besonders charakteristisch sind Orte, die sich erst durch Industrialisierungsprozesse zu Städten und wirtschaftlichen Zentren entwickelten. Insofern spielt bei der Typologisierung die Entstehungsgeschichte eine wichtige Rolle.<sup>55</sup> Dabei sind monoindustrielle und polyindustrielle Städte – als „reine“ Industriestädte – sowie industriell geprägte Städte mit einer diversifizierten Branchenstruktur zu unterscheiden.<sup>56</sup> Als weiteres Unterscheidungskriterium dienen Städte, die sich im Schatten eines einzigen Unternehmens entwickelt haben; hier herrscht eine enge Verknüpfung der Geschichte der Stadt mit der des Unternehmens.<sup>57</sup>

Damit ist auf die Bedeutung der Differenzierung von Industriestädten nach ihrer Branchen- und Betriebsstruktur als Unterscheidungskriterium und prägendem Merkmal der jeweiligen Stadtentwicklung hinzuweisen. Die jeweiligen dominierenden Industriebranchen konnten Wirtschafts-, Sozial- und räumliche Struktur, lokale (Arbeiter-) Kultur sowie Selbst- und Fremdbild „ihrer“ Städte in entscheidender Weise prägen.<sup>58</sup> Besonders lässt sich dies in kleineren oder mittelgroßen Industriestädten nachvollziehen, die häufig in ihrer Entwicklung monoindustriell sehr eng mit der eines einzigen Unternehmens verknüpft sind.<sup>59</sup> Dort, wo nur eine Branche oder ein Betrieb die Entwicklung der Stadt maßgeblich bestimmte, können die Folgewirkungen und Probleme von strukturellem wirtschaftlichem Wandel besonders klar untersucht werden.<sup>60</sup> Typische Beispiele stellen die Städte Völklingen und Rüsselsheim dar, denen sich die folgende Untersuchung widmet.

---

<sup>54</sup> Vgl. Petra PUDEMAT, *Industriestädte*, in: *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland*. Bd. 5: Dörfer und Städte, hg. vom INSTITUT FÜR LÄNDERKUNDE, LEIPZIG, Heidelberg/Berlin 2002, S. 106–107, hier S. 106; Burkhard HOFMEISTER, *Stadtgeographie*, Braunschweig 1994, 49 f.; Carsten BENKE, *Ludwigsfelde – Stadt der Automobilbauer. Stadtentwicklung, Kommunalpolitik und städtisches Leben in einer kleinen Industriestadt der DDR*, phil. Diss. Berlin 2010, S. 40 f.; DERS./Thomas WOLFES, *Stadtkarrieren: Typologien und Entwicklungsverläufe von Industriestädten in der DDR*, in: *Schönheit und Typenprojektierung. Der DDR-Städtebau im internationalen Kontext*, hg. von Christoph BERNHARDT/Thomas WOLFES, Erkner 2005, S. 127–163, hier S. 136 f.

<sup>55</sup> Beispielhaft etwa zur Ausdifferenzierung der Ruhrgebietsstädte unter Betonung der Bedeutung der Entstehungsgeschichte der Städte: Magnus DELLWIG, *Kommunale Wirtschaftspolitik in Oberhausen 1862–1938*, Bd. 1, Oberhausen 1996, S. 41–50.

<sup>56</sup> Vgl. Klaus TENFELDE, *Strukturwandel in altindustriellen Städten*, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 42 (2001), H. 2, S. 9–12, hier S. 10.

<sup>57</sup> Vgl. Simon GUNN, *Beyond Coketown: The Industrial City in the Twentieth Century*, in: *Industrial Cities. History and Future*, hg. von Clemens ZIMMERMANN, Frankfurt am Main/New York 2013, S. 29–45, hier S. 30–33.

<sup>58</sup> Vgl. BENKE/WOLFES, *Stadtkarrieren*, S. 140; Martina HESSLER/Clemens ZIMMERMANN, *Perspektiven historischer Industriestadtforchung. Neubetrachtung eines etablierten Forschungsfeldes*, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 51 (2011), S. 661–694, hier S. 662.

<sup>59</sup> Vgl. Christoph BERNHARDT/Clemens ZIMMERMANN, *La ville industrielle en République fédérale d'Allemagne et en République démocratique allemande. Convergences et divergences*, in: *Histoire, Économie et Société* (2016), H. 2, S. 45–61, hier S. 48 f.

<sup>60</sup> Vgl. TENFELDE, *Strukturwandel in altindustriellen Städten*, S. 10.



## 1.2 Erkenntnisinteresse, Fragestellungen, Thesen

Industriestädte sind als Orte der industriellen Produktion nicht nur mit Industrialisierungs- sondern auch mit Deindustrialisierungsprozessen beziehungsweise mit Wachstums- und Schrumpfungprozessen sowie mit Krisen von Industriebranchen aufs Engste verbunden.<sup>61</sup> Grundannahme ist, dass die jeweilige Leitindustrie je nach Branche die Entwicklung der Städte unterschiedlich prägte, und zwar hinsichtlich des Einflusses der spezifischen Produktions-, Qualifikations- und Raumstruktur sowie der Konjunkturverläufe und Krisen der Industrie auf ökonomische, soziale, räumliche und kulturelle Spezifika der Städte.

Die grundlegende Fragestellung lautet daher, wie sich sozio-ökonomischer Strukturwandel und wirtschaftlich bedingte Krisen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in monostrukturellen Industriestädten unterschiedlichen Typs auf die jeweilige Stadtentwicklung auswirkten. Da verschiedene Industriebranchen und Großunternehmen in verschiedener Weise und Heftigkeit von Deindustrialisierung und Krisen betroffen waren, soll das stereotype Bild vom Niedergang „der“ bundesdeutschen und westlichen Industriestadt differenziert und relativiert werden. Anhand zweier Industriestädte mit unterschiedlichen dominierenden Großunternehmen bzw. Branchen, der Hütten- und Stahlstadt Völklingen und der Autostadt Rüsselsheim, sollen Krisenwahrnehmungen und -reaktionen sowie Transformationsprozesse in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts vergleichend untersucht werden. Gegenstand der Arbeit ist also eine Stadt mit einem „altindustriellen“ Industriezweig und eine mit einem, der heute noch zu einer Schlüsselindustrie zählt.<sup>62</sup>

Krisen bilden ein Ensemble von „Steuerungs-, Reproduktions-, Umweltanpassungs- und Legitimationsprobleme[n]“<sup>63</sup>, bei denen „zuvor bestehende stabile und funktionierende Zustände sich aufzulösen beginnen, erodieren, dysfunktional werden und die eingetretenen Störungen nicht mit hergebrachten Mitteln überwunden werden können“<sup>64</sup>. Sie schlugen sich einerseits als „objektiv“ messbare Phänomene in der Stadtentwicklung nieder, zum Beispiel Arbeitslosigkeit, Haushaltsprobleme, Abwanderung von Bevölke-

---

<sup>61</sup> Vgl. Heiderose KILPER/Dieter REHFELD, Einleitung, in: Konzern und Region. Zwischen Rückzug und neuer Integration. International vergleichende Studien über Montan- und Automobilregionen, hg. von Heiderose KILPER/Dieter REHFELD, Münster 1994, S. 1–11.

<sup>62</sup> Die Ergebnisse der Studie wären insofern mit weiteren Untersuchungen in Verbindung zu stellen, die monoindustrielle Städte anderer Branchen, etwa der Chemie- oder Elektroindustrie, betrachten.

<sup>63</sup> Christoph BOYER, Schwierige Bedingungen für Wachstum und Beschäftigung, in: Die Rückkehr der Arbeitslosigkeit. Die Bundesrepublik im europäischen Kontext 1973 bis 1989, hg. von Thomas RAITHEL/Thomas SCHLEMMER, München 2009, S. 9–22, hier S. 9.

<sup>64</sup> Rudolf VIERHAUS, Krisen, in: Lexikon Geschichtswissenschaft. Hundert Grundbegriffe, hg. von Stefan JORDAN, Stuttgart 2002, S. 193–197, hier S. 193.

rung und Kaufkraft. Andererseits waren sie vor allem „Wahrnehmungsphänomene“<sup>65</sup> der betroffenen Akteure, wurden also über diskursive Bedeutungszuschreibungen sichtbar – wobei beide Ebenen eng miteinander verbunden sind.<sup>66</sup> Krisen konnten und können dabei zunächst längere Zeit unterhalb der Wahrnehmungsschwelle bleiben, haben also „Inkubationszeiten“ und müssen von den zeitgenössischen Akteuren zudem nicht zwingend als solche bezeichnet werden.<sup>67</sup> Ihre Wahrnehmung beruht stark auf Erfahrungen, die vor der Krise gesammelt wurden.<sup>68</sup> In den Industriestädten spielten in diesem Zusammenhang die erlebten Wachstumserfahrungen und -erwartungen eine zentrale Rolle, in deren Relation Schrumpfung als Krise und Verlust aufgefasst wurde bzw. Wachstum als Erfolg, Dynamik und Fortschritt.<sup>69</sup> Da Krisen generell von einem offenen Ausgang gekennzeichnet sind, bilden sie nicht nur eine rein negative Folie von Verlust und Niedergang, sondern auch Chancen. Sie müssen darüber hinaus nicht zwangsläufig in einen grundlegenden Wandel münden, sondern können zu nur bescheidenen Veränderungen führen.<sup>70</sup>

Ziel ist die Rekonstruktion der Wahrnehmungen von und der Debatten um Krisen, Schrumpfung – im weiteren Sinne verstanden als mehrdimensionaler Prozess, bei dem sich demografische, wirtschaftliche, gesellschaftliche und physisch-materielle Gegeben-

---

<sup>65</sup> Thomas MERGEL, Einleitung: Krisen als Wahrnehmungsphänomene, in: Krisen verstehen. Historische und kulturwissenschaftliche Annäherungen, hg. von Thomas MERGEL, Frankfurt am Main/New York 2012, S. 9–22, hier S. 13.

<sup>66</sup> Vgl. VIERHAUS, Krisen, S. 194; Margrit GRABAS, Wandel, Krise, Umbruch: Begriffsannäherungen und kritische Reflexionen aus wirtschafts-, sozial- und innovationshistorischer Perspektive, in: Mutations. Mémoires et perspectives du Bassin Minier, Bd. 3, hg. von der FONDATION BASSIN MINIER, Luxemburg 2012, S. 13–23, hier S. 17; Die Wahrnehmung von Krisenphänomenen. Fallbeispiele von der Antike bis in die Neuzeit, hg. von Helga SCHOLTEN, Köln u. a. 2007; Ansgar NÜNNING, Grundzüge einer Narratologie der Krise: Wie aus einer Situation ein Plot und eine Krise (konstruiert) werden, in: Krisis! Krisenszenarien, Diagnosen und Diskursstrategien, hg. von Henning GRUNWALD/Manfred PFISTER, München/Paderborn 2007, S. 48–71.

<sup>67</sup> BOYER, Schwierige Bedingungen, S. 9.

<sup>68</sup> Vgl. Gerda BOHMANN/Georg VOBRUBA, Krisen und ihre Interpretationen. Die Weltwirtschaftskrisen 1929 und 1974 im Vergleich. Das Beispiel Österreich, in: *Comparativ* 3 (1993), H. 6, S. 32–58, hier S. 35.

<sup>69</sup> Vgl. Axel SCHILDT/Dirk SCHUBERT, Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung: Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, in: Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, hg. von Axel SCHILDT/Dirk SCHUBERT, Dortmund 2008, S. 9–14, hier S. 9 f.; Anne BRANDL, Schrumpfung – Niedergang oder Neuschöpfung des Städtischen? Plädoyer für eine Erweiterung des Stadtbegriffs, in: Das Ende der Urbanisierung? Wandelnde Perspektiven auf die Stadt, ihre Geschichte und Erforschung, hg. von Karsten BORGMANN u. a., Berlin 2006, S. 33–47, hier S. 34–36.

<sup>70</sup> Vgl. Moritz FÖLLMER/Rüdiger GRAF/Per LEO, Einleitung: Die Kultur der Krise in der Weimarer Republik, in: Die „Krise“ der Weimarer Republik. Zur Kritik eines Deutungsmusters, hg. von Moritz FÖLLMER/Rüdiger GRAF, Frankfurt am Main 2005, S. 9–44, hier S. 13–15; BOYER, Schwierige Bedingungen, S. 9 f.



heiten wechselseitig beeinflussen<sup>71</sup> –, Zukunft und Neuorientierungen in Industriestädten. Untersucht werden Reaktionen und Lösungsansätze bzw. Strategien im Umgang mit Krisen und wirtschaftlichem Strukturwandel sowie deren Erfolg oder Scheitern. Es geht demnach insbesondere um die Frage, wann und inwiefern Entwicklungen in den beiden Städten als Krisen wahrgenommen wurden und ob sie zu Neuorientierungen führten. Der Fokus liegt damit nicht allein auf Schrumpfung, sondern auch auf Persistenzen und der Anpassungsfähigkeit von Städten zur Krisenbewältigung – seit kurzem in der Stadtforschung verstärkt unter dem Begriff der Resilienz diskutiert.<sup>72</sup> Gefragt wird nach der Transformation, bei der es um die „Entstehung des ‚Neuen‘ im ‚Alten‘“<sup>73</sup> geht und welche Kontingenz und die Offenheit des Prozesses miteinbezieht. Aus diesen Vorüberlegungen und übergreifenden Fragestellungen ergeben sich folgende Annahmen und Teilfragestellungen:

Hinsichtlich der Krisenbetroffenheit von Industriestädten ist zu differenzieren. Unterschiedliche Typen von Industriestädten waren von unterschiedlich starken und zu verschiedenen Zeitpunkten eintretenden Transformationsprozessen gekennzeichnet. Zum einen gab es Industriestädte, die nach 1945 überhaupt erst eine wesentliche Aufstiegs- und Expansionsphase erfahren haben. Zum anderen verschwanden dominierende Branchen selbst in Städten, die sehr stark von krisenhaften Entwicklungen betroffen waren, nicht zwangsläufig, sondern blieben weiterhin ein Bestimmungsfaktor der Stadtentwicklung. Mit der Abhängigkeit von der jeweils dominierenden Branche waren Industriestädte in unterschiedlicher Weise Krisen und phasen- und schubweise einsetzenden Deindustrialisierungsprozessen ausgesetzt. Diese führten zu einem schwierigen Anpassungsprozess in den spezialisierten Städten.

Im historischen Längsschnitt gilt es daher zu fragen, wie sich die in beiden Städten dominierenden Unternehmen und Branchen entwickelten, wann, warum und inwiefern sich hier wirtschaftlicher Strukturwandel und industrielle Krisen auswirkten und wie sich in diesem Zusammenhang die sozio-ökonomische Basis der Städte, das Arbeitsplatzangebot, die kommunalen Finanzen, Bevölkerung, Wirtschaftsstruktur, aber auch die räumliche sowie die kulturelle Prägung im Hinblick auf das Selbst- und Fremdbild entwickelten, da die (medialen) Bilder der Städte mit den Leitkonzepten der Stadtent-

---

<sup>71</sup> Vgl. Winfried KILLISCH/Mathias SIEDHOFF, Probleme schrumpfender Städte, in: Geographische Rundschau 57 (2005), S. 60–67, hier S. 60; Paul GANS, Schrumpfung, in: Handwörterbuch der Raumordnung, hg. von der AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG, Hannover <sup>4</sup>2005, S. 1004–1011.

<sup>72</sup> Jörg PLÖGER/Thilo LANG, Die Resilienz industriell geprägter Städte: Anpassung an Strukturkrisen in Bremen und Leipzig, in: Multidisziplinäre Perspektiven der Resilienzforschung, hg. von Rüdiger WINK, Wiesbaden 2016, S. 357–372; Harald KEGLER, Resilienz. Strategien & Perspektiven für die widerstandfähige und lernende Stadt, Basel 2014.

<sup>73</sup> Rolf REISSIG, Die Gesellschafts-Transformation im 21. Jahrhundert. Ein neues Konzept sozialen Wandels, Wiesbaden 2009, S. 33.

wicklung in engem Zusammenhang standen.<sup>74</sup> Inwiefern lässt sich eine Abhängigkeit der Stadt von der Leitindustrie ablesen und wie gestalteten sich die Beziehungen zwischen der Stadt und dem Großunternehmen? Welche Rolle spielte die Lage im regionalen Umfeld?

Damit zusammen hängt die Frage, wie die Industriestädte auf die Herausforderungen der industriellen Krisen und die Auswirkungen des Strukturwandels reagierten und wann, inwiefern und mit welchen Polarisierungen Deindustrialisierungstendenzen und Krisen in der Stadt thematisiert wurden. Wann, warum und inwiefern erfolgte im stadtpolitischen Diskurs eine Thematisierung der unternehmensbezogenen Abhängigkeit der Stadtentwicklung und eine Problematisierung der städtischen Monostruktur und welche krisenhaften Entwicklungen der dominierenden Unternehmen waren hierbei maßgebend? In welchem Zusammenhang, mit welchem Nachdruck und mit welchem Erfolg und Handlungsspielraum wurden Maßnahmen zur Diversifizierung der ökonomischen Basis getroffen? Erfolgt dabei, und wenn ja inwiefern, ein Hinterfragen der grundsätzlichen Ausrichtung der Stadt bzw. Versuche einer tatsächlichen Neuorientierung? Inwiefern waren Krisenwahrnehmung und -reaktionen von vorausgehenden Erfahrungen und Entscheidungen geprägt?

Die Arbeit geht von der Annahme aus, dass die industriellen Krisen der 1970er und 80er Jahre die städtische Wirtschaft zwar schwer trafen, diese zeitgenössisch zunächst jedoch kaum adäquat wahrgenommen wurden.<sup>75</sup> Deindustrialisierungstendenzen wurden in den Städten nicht als unabwendbares „Schicksal“ akzeptiert.<sup>76</sup> Vielmehr gab es eine anhaltende „Verteidigung“ des bisherigen industriellen Pfades: Die Industriestädte hielten am bis dahin „Bewährten“ fest und bauten noch in Krisenzeiten auf „ihre Industrie“<sup>77</sup>. Das Wachstumsdenken prägte die städtischen Problemlösungsstrategien und ein Abrücken vom bisherigen Industriepfad entwickelte sich zum langfristigen Prozess, der sich stufenweise vollzog. Es fand kein plötzlicher radikaler Strukturbruch verbunden mit einer Neuausrichtung statt, sondern ein phasenweiser Prozess der Irritation, dessen Wurzeln spätestens in der Rezession 1966/67 lagen. Bezogen auf die beiden untersuchten unterschiedlichen Industriestadttypen ist davon auszugehen, dass diese sich nicht nur hinsichtlich der Krisenbetroffenheit, sondern auch der Krisenwahrnehmung in Zeitpunkt und Intensität unterschieden.

---

<sup>74</sup> Vgl. BERNHARDT/ZIMMERMANN, *La ville industrielle*, S. 58.

<sup>75</sup> Peter CLARK, *European Cities and Towns 400–2000*, Oxford 2009, S. 277 f.

<sup>76</sup> Vgl. auch Manfred KÜHN, *Wachstum und Schrumpfung der Industriestadt – Regenerierungsstrategien in Brandenburg an der Havel*, in: *Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart*, hg. von Axel SCHILDT/Dirk SCHUBERT, Dortmund 2008, S. 83–95, hier S. 92; RAPHAEL, *Flexible Anpassung*, S. 51.

<sup>77</sup> Martina HESSLER, *Detroit: Stadt der Extreme. Von der technisch-konsumistischen Moderne zur Stadt des 21. Jahrhunderts*, in: *Learning from Detroit. Neue Strategien urbaner Krisenbewältigung*, hg. von Justin HOFFMANN/Günter RIEDERER, Berlin 2014, S. 15–19, hier S. 17.

Als möglicher Erklärungsrahmen für das erst späte Versuchen einer Neuausrichtung soll das Pfadkonzept herangezogen werden: Aufgrund des vorangehenden industriellen Entwicklungspfades und insbesondere aufgrund der damit verbundenen Wachstumserfahrungen wurde der Strukturwandel zu spät erkannt bzw. zu lange, auch noch in Krisen, am „alten“ Wachstumspfad festgehalten und wurden dadurch Versuche zur Neuausrichtung erschwert. Das ursprünglich aus den Wirtschaftswissenschaften und der Technikforschung stammende<sup>78</sup>, von den Sozialwissenschaften adaptierte und auf Fragen des institutionellen und gesellschaftlichen Wandels ausgedehnte Pfadkonzept betrachtet grundsätzlich Prozessverläufe, bei denen sich alternative Handlungsspielräume nach und nach einschränken, sodass schließlich ein Abweichen von einmal eingeschlagenen Entwicklungspfaden nur noch schwer möglich ist und sich ein „lock-in“ einstellt. Ein eingeschlagener Pfad verfestigt sich dabei über Bestätigung und Selbstverstärkung durch zunächst positive Rückkopplungseffekte. An möglichen Entscheidungspunkten, „critical junctures“, entscheidet sich, ob vom Pfad abgewichen werden kann oder der Pfad verfestigt wird. Im weiteren Verlauf können sich die erreichten Zustände unter veränderten Kontexten als suboptimal oder ineffizient herausstellen, ohne dass es im Zuge der sich verengenden Spielräume notwendigerweise zu einer radikalen Änderung des Prozesses bzw. Pfades kommt. Insofern verspricht das Konzept einen nützlichen Erklärungsansatz, wenn funktionalistische Argumente ausscheiden.<sup>79</sup>

In der Stadtforschung hat das Konzept vor allem bei sozialwissenschaftlichen Untersuchungen zu schrumpfenden Städten Anwendung gefunden. Hierbei wurde unter anderem betont, dass Akteurskontinuitäten und die anhaltende Fokussierung der Akteure auf neuer Wachstumsgenerierung diese Schrumpfungstendenzen übersehen ließen und Anpassungsprozesse an sozio-ökonomische Entwicklungen unterblieben.<sup>80</sup> Zwar bietet das Pfadkonzept mit dem damit verbundenen Blick auf historische Vorprägungen der Gegenwart begrifflicherweise gerade für die sozialwissenschaftliche (Stadt-)Forschung größeren Neuigkeitswert als für die Geschichtswissenschaft. Gleichwohl kann auch die

---

<sup>78</sup> Als prominentestes Beispiel dienen meist die Arbeiten zur Schreibmaschinentastaturbelegung „QWERTY“, welche sich auch im Computerzeitalter langfristig durchsetzte, obwohl effizientere Systeme existierten, vgl. Paul A. DAVID, *Clio and the Economics of QWERTY*, in: *American Economic Review* 75 (1985), S. 332–337.

<sup>79</sup> Vgl. insbesondere Raymund WERLE, *Pfadabhängigkeit*, in: *Handbuch Governance. Theoretische Grundlagen und empirische Anwendungsfelder*, hg. von Arthur BENZ u. a., Wiesbaden 2007, S. 119–131; Jürgen BEYER, *Pfadabhängigkeit. Über institutionelle Kontinuität, anfällige Stabilität und fundamentalen Wandel*, Frankfurt am Main/New York 2006.

<sup>80</sup> Vgl. u. a. Thomas KUDER, *Pfadanalysen – ein Konzept zur Erforschung der Regenerierung schrumpfender Städte*, in: *Regenerierung der Städte. Strategien der Politik und Planung im Schrumpfungskontext*, hg. von Manfred KÜHN/Heike LIEBMANN, Wiesbaden 2009, S. 66–84; Hanna SOMMER/Heike LIEBMANN, *Städtische Karrieren zwischen Pfadabhängigkeit und Neuorientierung*, in: *Peripherisierung, Stigmatisierung, Abhängigkeit? Deutsche Mittelstädte und ihr Umgang mit Peripherisierungsprozessen*, hg. von Matthias BERNT/Heike LIEBMANN, Wiesbaden 2013, S. 107–124; KÜHN, *Wachstum und Schrumpfung*, S. 92 f.

Stadtgeschichtsforschung in Teilbereichen von einer Berücksichtigung des Konzeptes profitieren. Eine Annäherung erfolgte hier bislang über Untersuchungen zur Pfadabhängigkeit städtischer Infrastrukturen, etwa Abwassersystemen.<sup>81</sup>

Im Allgemeinen liegen die Chancen einer Anwendung des Pfadkonzepts für die historische (Industrie-) Stadtforschung in einer Sensibilisierung für Einschränkungen von Handlungsmöglichkeiten städtischer Akteure, um so persistente Stadtstrukturen zu identifizieren. Es schärft den Fokus auf Hemmnisse und Blockaden, die Handlungsweisen und Entwicklungsfolgen einschränken, und kann somit helfen, Nichtwandel zu erklären.<sup>82</sup> Insofern wird das Konzept hinsichtlich der Untersuchung von Industriestadtentwicklung interessant, um Gründe für das Festhalten am „alten“ Industriepfad unter veränderten Kontexten des gesellschaftlich-wirtschaftlichen Strukturwandels und industrieller Krisenphasen herauszuarbeiten, wobei eine Berücksichtigung des Konzepts besonders in weniger komplexen Stadtstrukturen, wie sie bei den hier untersuchten kleineren bzw. mittelgroßen monoindustriellen Städten vorherrschen, gewinnbringend erscheint.<sup>83</sup>

Wichtig ist dabei erstens, das Pfadkonzept nicht als Erklärungskorsett zu betrachten, in das die gesamte Stadtentwicklung hineingezwängt werden kann. Nicht die Entwicklung „der“ Stadt kann aufgrund deren Vielschichtigkeit erfasst werden. Es muss vielmehr auf Teilfragen und Kategorien zugeschnitten werden, um Teilaspekte von Stadtentwicklung erklären zu können, in diesem Fall die Persistenz als Industriestadt unter anhaltender Prägung durch die jeweilige industrielle Branche.

Zweitens darf der Entwicklungspfad nicht im Sinne einer deterministischen Kraft interpretiert werden, die Abweichungen vom Pfad nur als Ausnahme betrachtet: Stabilitäten dürfen nicht überschätzt und Möglichkeiten zum Wandel nicht unterschätzt werden.<sup>84</sup> Insofern soll nicht von einer „Abhängigkeit“ oder von „lock-ins“ im Sinne eines Nachweises einer Unmöglichkeit von Handlungsalternativen gesprochen werden. Es geht nicht um die völlige Verhinderung von Wahloptionen, sondern darum wie diese *ingeschränkt* wurden und um die Betrachtung der Wandel erschwerenden Faktoren aufgrund vorangehender Entscheidungen.<sup>85</sup> In diesem Sinne kann ein als heuristisches

---

<sup>81</sup> Vgl. Martin V. MELOSI, Path Dependence and Urban History: Is a Marriage Possible?, in: Resources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe, hg. von Dieter SCHOTT/Bill LUCKIN/Geneviève MASSARD-GUILBAUD, Aldershot 2005, S. 262–275, hier S. 263; Dieter SCHOTT, Europäische Urbanisierung (1000–2000). Eine umwelthistorische Einführung, Köln u. a. 2014, S. 14 f.; Martin V. MELOSI, The Sanitary City. Urban Infrastructure in America from Colonial Times to the Present, Baltimore 2000.

<sup>82</sup> Vgl. MELOSI, Path Dependence and Urban History, S. 271 f.; vgl. auch HESSLER/ZIMMERMANN, Perspektiven historischer Industriestadtforschung, S. 685.

<sup>83</sup> Vgl. auch Dieter LÄPPE, Ökonomie der Stadt, in: Großstadt. Soziologische Stichworte, hg. von Hartmut HÄUSSERMANN, Opladen 2000, S. 194–208, hier S. 205.

<sup>84</sup> Vgl. Jürgen BEYER, Pfadabhängigkeit ist nicht gleich Pfadabhängigkeit! Wider den impliziten Konservatismus eines gängigen Konzepts, in: Zeitschrift für Soziologie 34 (2005), S. 5–21; James MAHONEY, Path dependence in historical sociology, in: Theory and Society 29 (2000), S. 507–548.

<sup>85</sup> MELOSI, Path Dependence and Urban History, S. 272.

Modell verwendetes Pfadkonzept in bestimmten Teilbereichen für die Industriestadtgeschichte produktiv sein, indem es hilft, die Mechanismen von Persistenzen zu beschreiben. Es geht daher im Folgenden um die Frage nach einem Abrücken vom ehemals erfolgreichen industriellen Entwicklungspfad der Städte bzw. darum, kleinschrittig sowohl Elemente, die den Pfad stabilisierten, in den Blick zu nehmen als auch Rückschläge bzw. Krisen, in denen der Pfad hätte infrage gestellt werden können oder aber gerade nicht infrage gestellt wurde.

Einleitend wurde betont, den Strukturwandel des letzten Drittels des 20. Jahrhunderts differenzierter zu betrachten. Der stadtgeschichtliche Zugriff auf das Thema – mit der Stadtgeschichte als einer „Spielart der allgemeinen Geschichte“<sup>86</sup> – ermöglicht die Berücksichtigung von lokalen Besonderheiten und eine lokale Differenzierung, die aufgrund des begrenzten Aussagewerts makrohistorischer Studien unabdingbar erscheint.<sup>87</sup> Einerseits spiegelt sich in der Industriestadtentwicklung in den Jahrzehnten seit Ende der 1960er ein langfristiger „Zeitraum des Übergangs nach dem Boom“<sup>88</sup> wider – ein Wandel, der vor allem Mitte der 1970er Jahre und in den frühen 1980ern an Schärfe gewann.<sup>89</sup> Die jeweiligen Reaktionen und Wahrnehmungen sind dabei nur mit einer historischen Verortung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, genauer gesagt mit einer Kontextualisierung mit der Boomphase der „Wirtschaftswunderzeit“ und der Bewältigung der Rezession 1966/67, adäquat zu erfassen, denn mit der Boomerfahrung wurde außergewöhnliches Wachstum als selbstverständlich wahrgenommen.<sup>90</sup>

Andererseits lassen sich im Hinblick auf die lokal und regional zu differenzierenden Auswirkungen im Untersuchungsgegenstand „Stadt“ kleinschrittig zu unterschiedlichen Punkten und in unterschiedlicher Intensität Bruchstellen aber auch Kontinuitäten innerhalb des „großen“ Wandels feststellen.<sup>91</sup> Die „Vielfalt der Strukturbrüche“<sup>92</sup>

---

<sup>86</sup> Dieter HEIN/Ralf ROTH, Zur Lage und künftigen Entwicklung der Stadtgeschichtsforschung, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte (2002), H. 1, S. 69–72, hier S. 70.

<sup>87</sup> Vgl. Adelheid VON SALDERN, Die Stadt in der Zeitgeschichte. Überlegungen zur neueren Lokalgeschichtsforschung, in: Die Alte Stadt 18 (1991), S. 127–153, hier S. 127; vgl. auch RAPHAEL, Industriearbeit(er), S. 218–220.

<sup>88</sup> DOERING-MANTEUFFEL/RAPHAEL, Nach dem Boom. Perspektiven, S. 26.

<sup>89</sup> Vgl. hierzu etwa am Beispiel Glasgows, allerdings unter dem Stichwort „Mikrogeschichte“: Tobias GERSTUNG, Stapellauf für ein neues Zeitalter. Die Industriemetropole Glasgow im revolutionären Wandel nach dem Boom (1960–2000), Göttingen 2016, S. 22 f.

<sup>90</sup> Vgl. Ralph JESSEN, Bewältigte Vergangenheit – blockierte Zukunft? Ein prospektiver Blick auf die bundesrepublikanische Gesellschaft am Ende der Nachkriegszeit, in: Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte, hg. von Konrad H. JARAUSCH, Göttingen 2008, S. 177–195, hier S. 184–187.

<sup>91</sup> Vgl. Anselm DOERING-MANTEUFFEL/Lutz RAPHAEL, Nach dem Boom. Neue Einsichten und Erklärungsversuche, in: Vorgeschichte der Gegenwart. Dimensionen des Strukturbruchs nach dem Boom, hg. von Anselm DOERING-MANTEUFFEL/Lutz RAPHAEL/Thomas SCHLEMMER, Göttingen 2016, S. 9–34, hier S. 11.

<sup>92</sup> Anselm DOERING-MANTEUFFEL, Die Vielfalt der Strukturbrüche und die Dynamik des Wandels

schlug sich gerade in der Industriestadtentwicklung nieder. Insofern kann die folgende Untersuchung einen Beitrag nicht nur zur (Industrie-)Stadtgeschichte der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, sondern aus stadtgeschichtlicher Perspektive auch zur Zeitgeschichte der Bundesrepublik und zu den bereits erwähnten Fragen des Strukturwandels leisten und zwar über die in der Forschung oftmals konstatierte Zäsur der 1970er Jahre hinaus, die nicht vorzeitig als Niedergangszeit, sondern ergebnisoffener betrachtet werden soll, bis in die 1990er Jahre hinein.<sup>93</sup>

### 1.3 Methodisches und Städteauswahl

Zentral für die Anlage der vorliegenden stadtgeschichtlichen Studie ist eine komparative Vorgehensweise. Der historische Vergleich – auch der Vergleich von Städten in der historischen Stadtforschung<sup>94</sup> – hat sich als Methode etabliert und bewährt, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede von Entwicklungen zu analysieren und zu erklären und dadurch zu übergreifenden, allgemeineren Aussagen zu gelangen.<sup>95</sup> Im Fokus steht der kontrastive Vergleich verschiedener Stadttypen – in diesem Fall der Hütten- und Stahlstadt und der Autostadt. Dadurch sollen deren Unterschiede und Spezifika, insbesondere der Einfluss der jeweils dominierenden Branchen und daraus resultierende Krisenbetroffenheiten, herausgearbeitet werden. Mit dem kontrastiven Vergleich soll somit die Individualität der Städte und Stadttypen herausgestellt werden.<sup>96</sup> Für den Vergleich wurden mit Völklingen und Rüsselsheim zwei Städte ausgewählt, die sich einerseits

---

in der Epoche nach dem Boom, in: *Die Anfänge der Gegenwart. Umbrüche in Westeuropa nach dem Boom*, hg. von Morten REITMAYER/Thomas SCHLEMMER, München 2014, S. 135–145.

<sup>93</sup> Vgl. auch Lutz RAPHAEL, *The 1970s – a Period of Structural Rupture in Germany and Italy*, in: *Cities Contested. Urban Politics, Heritage, and Social Movements in Italy and West Germany in the 1970s*, hg. von Martin BAUMEISTER/Bruno BONOMO/Dieter SCHOTT, Frankfurt am Main/New York 2017, S. 31–50. Vgl. außerdem: Dieter SCHOTT, *Die Geschichte der Bundesrepublik als Stadtgeschichte erzählen. Schlaglichter aus der Perspektive der Stadt*, in: *Mehr als eine Erzählung. Zeitliche Perspektiven auf die Bundesrepublik*, hg. von Frank BAJOHR u. a., Göttingen 2016, S. 159–174; Moritz FÖLLMER/Mark B. SMITH, *Urban Societies in Europe since 1945: Toward a Historical Interpretation*, in: *Contemporary European History* 24 (2015), S. 475–491.

<sup>94</sup> Vgl. hierzu Marc SCHALENBERG, *Städtevergleich. Ein Mittelweg zwischen Stadtbiographien und Urbanisierungsparadigma?*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* (2012), H. 2, S. 18–22.

<sup>95</sup> Vgl. Heinz-Gerhard HAUPT/Jürgen KOCKA, *Historischer Vergleich: Methoden, Aufgaben, Probleme. Eine Einleitung*, in: *Geschichte und Vergleich. Ansätze und Ergebnisse international vergleichender Geschichtsschreibung*, hg. von Heinz-Gerhard HAUPT/Jürgen KOCKA, Frankfurt am Main/New York 1996, S. 9–45; Hartmut KAELBLE, *Der historische Vergleich. Eine Einführung zum 19. und 20. Jahrhundert*, Frankfurt am Main/New York 2009.

<sup>96</sup> Vgl. Hannes SIEGRIST, *Perspektiven der vergleichenden Geschichtswissenschaft. Gesellschaft, Kultur, Raum*, in: *Vergleich und Transfer. Komparatistik in den Sozial-, Geschichts- und Kulturwissenschaften*, hg. von Hartmut KAELBLE/Jürgen SCHRIEWER, Frankfurt am Main/New York 2003, S. 305–340, hier S. 333 f.



hinsichtlich ihrer dominierenden Branche unterscheiden, andererseits jedoch grundsätzliche strukturelle Ähnlichkeiten zeigen, wobei vor allem drei wesentliche parallele Strukturcharakteristika zu nennen sind:

Erstens, die Stadtfunktion: Beide Städte können dem Typus der Industriestadt, mit einem überproportional hohen Anteil an Industriebeschäftigten, zugeordnet werden, deren primäre Funktion die eines regionalen industriellen Beschäftigungszentrums war (im Gegensatz etwa zu multifunktionalen Städten). Diese Funktion äußerte sich in einem hohen Einpendleraufkommen bei gleichzeitig wenigen Auspendlern, wobei die Einpendlerzahlen gerade im Verhältnis zur jeweiligen Einwohnerzahl überdurchschnittlich hoch waren. Außerdem handelt es sich bei beiden um Industriestädte mit monoindustrieller Wirtschaftsstruktur bzw. um Städte mit einer strukturellen Abhängigkeit von einem Industriezweig und -betrieb. Beide entwickelten sich in enger Verbindung mit dem Wachstum eines dominierenden Großunternehmens – der Völklinger Eisen- und Stahlwerke und der Rüsselsheimer Opel-Werke.

Zweitens, die Stadtgröße: Im Gegensatz zur bisherigen „klassischen“ Forschung zur Stadt- und Urbanisierungsgeschichte sowie den in der Industriestadtforschung untersuchten „Phoenix Cities“<sup>97</sup> konzentriert sich die Arbeit auf den in der Geschichtswissenschaft bislang vernachlässigten Typ der Mittelstadt.<sup>98</sup> Generell steht die historische Forschung zu Mittelstädten – wie auch zu Kleinstädten – noch in einem Anfangsstadium.<sup>99</sup> Industriell geprägte Mittelstädte waren explizit eher Gegenstand sozialwissenschaftlicher Untersuchungen.<sup>100</sup> Selbst für die gut untersuchte Phase der Industrialisierung konzentrierte sich die historische Forschung auf die größeren städtischen Zentren.<sup>101</sup> Dabei muss davon ausgegangen werden, dass kleinere bzw. mittelgroße Industriestädte in der Regel noch abhängiger von einem Großunternehmen bzw. einer Branche sind und somit zugleich krisenanfälliger als Großstädte, in denen sich eine diversifizierte Wirtschafts- und Sozialstruktur herausbildete.<sup>102</sup>

---

<sup>97</sup> Anne POWER/Jörg PLÖGER/Astrid WINKLER, *Phoenix Cities. The fall and rise of great industrial cities*, Bristol 2010.

<sup>98</sup> Vgl. auch Jürgen REULECKE/Clemens ZIMMERMANN, *Zwölf Bemerkungen zur Stadt- und Urbanisierungsgeschichte*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* (2002), H. 1, S. 62–69, hier S. 65.

<sup>99</sup> Vgl. *Mittelstadt. Urbanes Leben jenseits der Metropole*, hg. von Brigitta SCHMIDT-LAUBER, Frankfurt am Main/New York 2010; Clemens ZIMMERMANN, *Mittelstädte und ihre Entwicklungspotenziale im historischen Wandel*, in: *Zukunftsraum Mittelstadt: ein Symposium* (5. bis 7. Juli 2006), hg. von der STADT SCHWÄBISCH HALL, Schwäbisch Hall 2007, S. 17–25; *Kleinstadt in der Moderne*, hg. von Clemens ZIMMERMANN, Ostfildern 2003.

<sup>100</sup> *Peripherisierung, Stigmatisierung, Abhängigkeit? Deutsche Mittelstädte und ihr Umgang mit Peripherisierungsprozessen*, hg. von Matthias BERNT/Heike LIEBMAN, Wiesbaden 2013.

<sup>101</sup> *Regionale Wirtschafts- und Industriegeschichte in kleinstädtisch-ländlicher Umgebung*, hg. von Wolfgang WÜST, Erlangen 2015.

<sup>102</sup> Clemens ZIMMERMANN, *Autostadt Rüsselsheim: Räume, Akteure und Selbstbilder zwischen Lokalität und Globalität*, in: *Autostädte im 20. Jahrhundert. Wachstums- und Schrumpfungprozesse in*

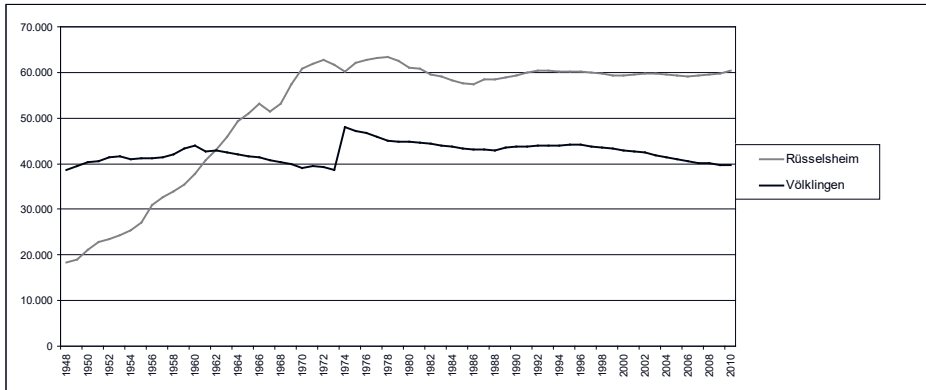


Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung in Völklingen und Rüsselsheim 1948–2010, jeweils zum 31. Dezember des Jahres<sup>103</sup>

Bei Völklingen und Rüsselsheim handelte und handelt es sich von der Einwohnerzahl her um „klassische“ Mittelstädte<sup>104</sup>, jedoch unterschieden sich beide hinsichtlich der Wachstumsdynamik der jeweiligen Bevölkerungsentwicklung (Abb. 1). Während Rüsselsheim in den 1950er und 60er Jahren – verstärkt durch Eingemeindungen<sup>105</sup> – sein stärkstes Bevölkerungswachstum verzeichnete und erst ab den 1980er Jahren von zunächst Schrumpfungstendenzen und danach Stagnation betroffen war, sanken die Einwohnerzahlen Völklingens bereits seit den 1960ern – mit Ausnahme der frühen 1990er Jahre sowie der Eingemeindung im Zuge der saarländischen Gebiets- und Verwaltungsreform zum 1.1.1974<sup>106</sup> – zwar langsam aber stetig.

---

globaler Perspektive, hg. von Martina HESSLER/Günter RIEDERER, Stuttgart 2014, S. 49–67, hier S. 49; Jürgen FRIEDRICH, A Theory of Urban Decline: Economy, Demography and Political Elites, in: Urban Studies 30 (1993), S. 907–917, hier S. 909–911.

<sup>103</sup> Quelle: MAGISTRAT DER STADT RÜSSELSHEIM, Stadt Rüsselsheim. Statistischer Bericht, Rüsselsheim verschiedene Jahrgänge; Statistisches Jahrbuch deutscher Gemeinden, hg. vom DEUTSCHEN STÄDTETAG, verschiedene Jahrgänge; STATISTISCHES AMT DES SAARLANDES, Saarländische Gemeindezahlen, Saarbrücken verschiedene Jahrgänge; Fortgeschriebener Bevölkerungsstand der Stadt Völklingen (1969), StAV, A 3104.

<sup>104</sup> Definiert nach den in der Stadtforschung immer noch gültigen statistischen Größenangaben von 20 000 bis 100 000 Einwohnern, vgl. Brigitte ADAM, Mittelstädte – eine stadtrregionale Positionsbestimmung, in: Informationen zur Raumentwicklung (2005), H. 8, S. 495–523, hier S. 496 f.

<sup>105</sup> Nach Rüsselsheim eingemeindete Orte: Haßloch (1.4.1951; 737 Einwohner), Königstädten (1.7.1956; 2537 Einwohner), Bauschheim (1.5.1970; 2874 Einwohner), vgl. MAGISTRAT DER STADT RÜSSELSHEIM, Statistischer Bericht 53 (2014), S. 20.

<sup>106</sup> Im Zuge der Reform wurden die Gemeinden Lauterbach (2749 Einwohner am 31.12.1973) und Ludweiler (7194 Einwohner am 31.12.1973) nach Völklingen eingemeindet, vgl. STATISTISCHES AMT DES SAARLANDES, Bevölkerungsentwicklung im 4. Vierteljahr 1973 und im Jahr 1973, Saarbrücken 1974, S. 8.



Drittens, das stadregionale Umfeld: Auch hinsichtlich ihrer Lage im regionalen Stadtsystem weisen die Städte Parallelen auf. Beide liegen in Verdichtungsräumen und befinden sich dadurch in einer Interaktions- und Konkurrenzsituation mit umliegenden Städten. Völklingen liegt im industriellen Verdichtungsraum des Saarlandes im mittleren Saartal zwischen der Mittelstadt Saarlouis und dem regionalen Zentrum und einzigen regionalen Großstadt Saarbrücken. Seit 1816 gehörte es dem Landkreis Saarbrücken an, der 1974 durch den Zusammenschluss mit der vormalig kreisfreien Stadt Saarbrücken vom Stadtverband Saarbrücken und wiederum 2008 vom Regionalverband Saarbrücken abgelöst wurde.<sup>107</sup> Rüsselsheim liegt am südlichen Mainufer in der Untermainebene im Landkreis Groß-Gerau<sup>108</sup>, inmitten der polyzentrischen Metropolregion Rhein-Main, umringt von den Großstädten Frankfurt am Main, Darmstadt, Mainz und Wiesbaden, also – anders als Völklingen – in einem wirtschaftlich hochdynamischen Umfeld.<sup>109</sup>

Ein zusätzliches Auswahlkriterium der Beispielstädte war schließlich, dass beide bislang kaum Gegenstand historischer Forschung waren und ihre jeweilige Stadtgeschichte gerade für den Abschnitt nach 1945 – wie im Rahmen der Darstellung des allgemeinen Forschungsstandes im folgenden Kapitel gezeigt wird – einer grundsätzlichen Aufarbeitung bedarf, zu welcher die vorliegende Untersuchung Pionierarbeit und in Teilen eine erste Annäherung leistet. Auch aus diesem Grund bieten sich Völklingen und Rüsselsheim als Untersuchungsgegenstand an.

Die Untersuchung ist als Längsschnittstudie angelegt, die den gesamten Zeitraum der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts betrachtet. Der Fokus liegt dabei auf dem Zeitabschnitt der ausgehenden 1960er bis frühen 1990er Jahre und geht über die in der Forschung häufig konstatierte Zäsur der 1970er Jahre hinaus.<sup>110</sup> Dieser Zeitraum kann jedoch nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss im Kontext von „Boom und Krise“ mit dem gesamten Zeitabschnitt der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in Verbindung gesetzt werden. Im Gegensatz zu zahlreichen sozialwissenschaftlichen Studien, die sich mit Industrie- oder schrumpfenden Städten und den hier untersuchten Fallbeispielen befassen und in der Regel nur die letzten beiden Jahrzehnte relativ isoliert betrachten, setzt die vorliegende Studie „früher“ an, indem die Phasen des starken bis

<sup>107</sup> Völklingen erhielt 1965 den Status einer Mittelstadt nach saarländischem Kommunalrecht.

<sup>108</sup> Rüsselsheim erhielt 1980 kommunalrechtlichen Sonderstatus (zwischen Kreisfreiheit und Kreisangehörigkeit).

<sup>109</sup> Vgl. u. a. Bodo FREUND, Das Rhein-Main-Gebiet. Ein grenzübergreifender Wirtschaftsraum, in: *Geographische Rundschau* 43 (1991), S. 272–284; Wolf SCHRIEVER, Impulse, Perspektiven, Probleme der regionalen Entwicklung des Frankfurter Raumes, in: *Agglomerationsräume in Deutschland. Ansichten, Einsichten, Aussichten*, hg. von der AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG, Hannover 1996, S. 218–233.

<sup>110</sup> Zur Zäsur Mitte der 1970er und ihrer Bedeutung für Stadtgeschichte vgl. Adelheid VON SALDERN, Die Stadt in der jüngsten Zeitgeschichte, in: *Europa und die Welt in der Geschichte. Festschrift zum 60. Geburtstag von Dieter Berg*, hg. von Raphaela AVERKORN u. a., Bochum 2004, S. 923–944, hier S. 926–928.

relativen Wachstums des Nachkriegsbooms miteinbezogen werden. Erstens kann davon ausgegangen werden, dass sich das Wachstum der Boomphase in Annahmen zur weiteren Stadtentwicklung niederschlug und somit eine entscheidende Vorbedingung für spätere Bewältigungsversuche in Krisenzeiten stellte. Zweitens soll nicht von vorneherein ausgeschlossen werden, dass bereits in der Boomphase erste Irritationen hinsichtlich der Entwicklung der ökonomischen Basis der Stadt aufgetreten waren. Eine vertiefte Berücksichtigung der jeweiligen Landes- und Bundespolitik kann aufgrund des städtischen Fokus, der Quellenlage und nicht zuletzt aus arbeitsökonomischen Gründen nicht erfolgen.

#### 1.4 Forschungsstand

Bei der Industriestadtforschung handelt es sich um ein in der Geschichtswissenschaft etabliertes Forschungsfeld.<sup>111</sup> Grundlegende Arbeiten entstanden in den 1970er und 80er Jahren. Diese legten den Fokus auf das 19. und frühe 20. Jahrhundert und stellten den Zusammenhang und die wechselseitige Dynamik von Industrialisierung und (Hoch-)Urbanisierung heraus.<sup>112</sup> Damit lieferte die Forschung nicht nur isolierte Ergebnisse zu einzelnen Städten, sondern arbeitete allgemeine Entwicklungslinien der Urbanisierung heraus, unter anderem zum Aufbau kommunaler Leistungsverwaltung und Daseinsvorsorge, sozialer Segregation sowie funktionaler Ausdifferenzierung des städtischen Raums.<sup>113</sup> Ein Fokus lag auf den schwerindustriell geprägten Städten und Regionen – insbesondere auf dem Ruhrgebiet.<sup>114</sup> Bisher standen analog eher Entstehungs-, Aufstiegs- und Wachstumsphasen von Industriestädten im Fokus.

---

<sup>111</sup> Vgl. HESSLER/ZIMMERMANN, Perspektiven historischer Industriestadtforschung; *Industrial Cities. History and Future*, hg. von Clemens ZIMMERMANN, Frankfurt am Main/New York 2013; zur Verortung der Stadtgeschichtsforschung innerhalb der Stadtforschung vgl. Monica RÜTHERS, Historische Stadtforschung, in: *Stadt und Gesellschaft im Fokus aktueller Stadtforschung. Konzepte – Herausforderungen – Perspektiven*, hg. von Antje FLADE, Wiesbaden 2015, S. 13–59, hier S. 13 f.

<sup>112</sup> Jürgen REULECKE, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt am Main 1985; *Die deutsche Stadt im Industriezeitalter. Beiträge zur modernen deutschen Stadtgeschichte*, hg. von Jürgen REULECKE, Wuppertal 1978; *Probleme der Stadtgeschichtsschreibung. Materialien zu einem Kolloquium des Deutschen Instituts für Urbanistik am 29. und 30. April 1980*, hg. von Christian ENGELI/Wolfgang HOFMANN/Horst MATZERATH, Berlin 1981; *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*, hg. von Hans-Jürgen TEUTEBERG, Köln 1983; Horst MATZERATH, *Urbanisierung in Preußen 1815–1914*, Stuttgart u. a. 1985; Wolfgang R. KRABBE, *Kommunalpolitik und Industrialisierung. Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Fallstudien zu Dortmund und Münster*, Stuttgart u. a. 1985.

<sup>113</sup> Vgl. auch Clemens ZIMMERMANN, *Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung*, Frankfurt am Main 2000; DERS., *Stadt- oder Urbanisierungsgeschichte? Überlegungen zu zwei Paradigmen*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* (2012), H. 2, S. 12–18.

<sup>114</sup> Stefan GOCH, *Stadtgeschichtsforschung im Ruhrgebiet. Ein Forschungs- und Literaturbericht*, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 34 (1994), S. 441–475, hier S. 441–464.

Während im Rahmen zahlreicher Einzelstudien bzw. im Kontext einer Urbanisierungsgeschichte die westlichen und deutschen Industriestädte des 19. Jahrhunderts und frühen 20. Jahrhunderts damit bereits relativ breit und facettenreich beleuchtet wurden, weist die historische Forschung zu Industriestädten nach 1945 deutliche Lücken auf. Schrumpfung und Stagnation bzw. Auswirkungen von Deindustrialisierung fanden im Vergleich geringere Beachtung. Abgesehen von Untersuchungen zu Stadtplanung und Städtebau<sup>115</sup> lässt sich überhaupt eine Vernachlässigung der zeitgeschichtlichen Stadtforschung feststellen.<sup>116</sup> Allerdings hat die historische Forschung zu Industriestädten der DDR in den letzten Jahren an Dynamik gewonnen.<sup>117</sup>

Zur Industriestadtforschung der Bundesrepublik existieren vor allem historische Einzelstudien, die oft querschnittartig die Stadtentwicklung einer einzelnen Stadt betrachten<sup>118</sup>, sowie sozialwissenschaftliche Untersuchungen. Letztere sind stark gegenwartsorientiert, ohne dass sie historische Kontexte und Entwicklungslinien genauer berücksichtigen. Bei diesen Arbeiten stellen Krisen, Schrumpfungswahrnehmungen und -bewältigungen zentrale Themen dar. Gerade in den letzten Jahren entstanden Forschungsarbeiten zu stadtpolitischen Reaktionen und Strategien im Umgang mit der Stadtschrumpfungproblematik.<sup>119</sup> Diese beziehen sich häufig auf ostdeutsche

---

<sup>115</sup> Werner DURTH/Niels GUTSCHOW, *Träume in Trümmern. Stadtplanung 1940–1950*, München 1993; Jörn DÜWEL/Niels GUTSCHOW, *Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen – Projekte – Akteure*, Stuttgart u.a. 2001; Peter LAMMERT, *Die gegliederte und aufgelockerte Stadt vor und nach 1945. Eine Skizze zur Planungsgeschichte*, in: *Die Alte Stadt 14* (1987), S. 352–366.

<sup>116</sup> Vgl. Paul NOLTE, *Jenseits der Urbanisierung? Überlegungen zur deutschen Stadtgeschichte seit 1945*, in: *Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion*, hg. von Friedrich LANGER/Klaus TENFELDE, Köln u. a. 2006, S. 477–492, hier S. 477 f.; sowie auch in europäischer Perspektive: Friedrich LINGER, *Stand und Perspektiven der europäischen Urbanisierungsforschung zum 20. Jahrhundert*, in: *Von der „europäischen Stadt“ zur „sozialistischen Stadt“ und zurück? Urbane Transformationen im östlichen Europa des 20. Jahrhunderts*, hg. von Thomas M. BOHN, München 2009, S. 21–33.

<sup>117</sup> BENKE, *Ludwigsfelde*; Philipp SPRINGER, *Verbaute Träume. Herrschaft, Stadtentwicklung und Lebensrealität in der sozialistischen Industriestadt Schwedt*, Berlin 2006; vgl. auch: Christoph BERNHARDT, *Zur Spezifik und historischen Verortung sozialistischer Industriestädte*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* (2012), H. 1, S. 45–54.

<sup>118</sup> *Geschichte der Stadt Ludwigshafen am Rhein. Bd. 2: Vom Ende des Ersten Weltkrieges bis zur Gegenwart*, hg. von Stefan MÖRZ/Klaus-Jürgen BECKER, Ludwigshafen 2003; *Stadtentwicklung in Dortmund seit 1945. Von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissenschaftsstadt*, hg. von Hermann BÖMER u. a., Dortmund 2010; *Oberhausen. Eine Stadtgeschichte im Ruhrgebiet. Bd. 4: Oberhausen in Wirtschaftswunder und Strukturwandel*, hg. von Magnus DELLWIG/Peter LANGER, Münster 2012; *Thomas DUPKE, Vom Wiederaufbau zum Strukturwandel – Essen 1945 bis 2000*, in: *Geschichte einer Stadt*, hg. von Ulrich BORSCH, Bottrop/Essen 2002, S. 468–554; Ludger HEID u. a., *Kleine Geschichte der Stadt Duisburg*, Duisburg 1983, S. 355–412; Hans-Werner WEHLING, *Gelsenkirchen. Stadtentwicklung, Strukturwandel und Zukunftsperspektiven*, Münster 2014.

<sup>119</sup> Birgit GLOCK, *Stadtpolitik in schrumpfenden Städten. Duisburg und Leipzig im Vergleich*, Wiesbaden 2006; BERNT/LIEBMANN, *Peripherisierung*; Anja FARKE, „Salzgitter will und wird nicht schrumpfen“ – Wahrnehmungs- und Akzeptanzprobleme im Umgang mit Schrumpfung exempla-

Städte und deren seit der Wende 1989 eingetretenen Probleme im Zuge ökonomischer Restrukturierung und postsozialistischer Transformation.<sup>120</sup> Die sozialwissenschaftliche Forschung hat sich dabei in Ansätzen auch des Pfadkonzepts als Erklärungsrahmen bedient.<sup>121</sup> Betont wurde außerdem eine – trotz offensichtlicher neuer urbaner Problemstellungen im Zuge von Schrumpfung – bis in die 1990er Jahre anhaltende Orientierung der Städte auf Wachstumsgenerierung.<sup>122</sup> Neuerdings wurde das Phänomen der Stadtschrumpfung in längerer historischer Kontinuität betrachtet und aufgezeigt, dass Schrumpfungprozesse keine Phänomene des ausgehenden 20. Jahrhunderts sind.<sup>123</sup>

Insgesamt besteht eine Dominanz von sozialwissenschaftlichen, geografischen sowie raumplanerischen Forschungen zu Auswirkungen von Krisen und Deindustrialisierung auf Städte.<sup>124</sup> In vielen Untersuchungen werden Einflüsse des Strukturwandels auf Stadtentwicklung, Arbeitsmarkt, Bevölkerungs- und Stadtstruktur dargestellt und es wird nach lokalen und regionalen Eliten, Wählerschichten, Industrieansiedlungen und neuen Leitbildern der Stadtentwicklung gefragt. Dabei wurde in Bezug auf das Verhältnis der dominierenden Akteure „Stadt“ und Industrie bzw. „Werk“ die Abhängigkeit der Städte betont und aufgezeigt, wie beispielsweise Infrastrukturentwicklung und Planung von Wohnbereichen unter dem Primat der Industrie erfolgten. Häufig ergab sich eine

---

risch erläutert an einer Pilotstadt des Stadtumbaus West, in: Kommunikative Steuerung des Stadtumbaus. Interessengegensätze, Koalitionen und Entscheidungsstrukturen in schrumpfenden Städten, hg. von Christine WEISKE/Sigrun KABISCH/Christine HANNEMANN, Wiesbaden 2005, S. 185–205.

<sup>120</sup> Regenerierung der Städte. Strategien der Politik und Planung im Schrumpfungskontext, hg. von Manfred KÜHN/Heike LIEBMANN, Wiesbaden 2009; Anna Juliane HEINRICH, Umbau schrumpfender Städte. Identifizierung von Spielräumen für Urban Governance in ostdeutschen Mittelstädten, Essen 2013; Schrumpfende Städte. Bd. 1: Internationale Untersuchung, hg. von Philipp OSWALT, Ostfildern 2004; Jahrbuch StadtRegion 2004/05. Schwerpunkt: Schrumpfende Städte, hg. von Norbert GESTRING u. a., Wiesbaden 2005; Kommunikative Steuerung des Stadtumbaus. Interessengegensätze, Koalitionen und Entscheidungsstrukturen in schrumpfenden Städten, hg. von Christine WEISKE/Sigrun KABISCH/Christine HANNEMANN, Wiesbaden 2005; Shrinking Cities. International Perspectives and Policy Implications, hg. von Karina PALLAGST/Thorsten WIECHMANN/Christina MARTINEZ-FERNANDEZ, Abingdon/New York 2013.

<sup>121</sup> Sabine BEISSWENGER/Hanna SOMMER, Entwicklungspfade industriell geprägter Mittelstädte im Kontext von Peripherisierung, in: The Planning Review 48 (2012), H. 2, S. 44–54, hier S. 45 f.; KÜHN, Wachstum und Schrumpfung der Industriestadt.

<sup>122</sup> Christine HANNEMANN, Die Transformation der sozialistischen zur schrumpfenden Stadt, in: Die europäische Stadt, hg. von Walter SIEBEL, Frankfurt am Main 2004, S. 197–207, hier S. 198.

<sup>123</sup> Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, hg. von Axel SCHILDT/Dirk SCHUBERT, Dortmund 2008; Schrumpfende Städte. Ein Phänomen zwischen Antike und Moderne, hg. von Angelika LAMPEN/Armin OWZAR, Köln u. a. 2008; Carsten BENKE, Historische Schrumpfungprozesse: Urbane Krisen und städtische Selbstbehauptung in der Geschichte, in: Jahrbuch StadtRegion 2004/05. Schwerpunkt: Schrumpfende Städte, hg. von Norbert GESTRING u. a., Wiesbaden 2005, S. 49–70; Atlas of Shrinking Cities. Atlas der schrumpfenden Städte, hg. von Philipp OSWALT/Tim RIENIETS, Ostfildern 2006.

<sup>124</sup> Vgl. HESSLER/ZIMMERMANN, Perspektiven historischer Industriestadtforchung, S. 689.

indirekte Beeinflussung von kommunalpolitischen Entscheidungen durch eine Präsenz von Werksangehörigen im Gemeinderat.<sup>125</sup>

Eher vereinzelt entstanden Studien, die sich differenziert mit Krisenwahrnehmungen und der Verarbeitung von industriellen Strukturkrisen durch die Kommunalpolitik und andere lokale Akteure auseinandersetzen, und dies zudem selten in einem langfristigen Kontext.<sup>126</sup> Bestehende Ergebnisse deuten auf eine Beharrlichkeit industrieller Leitbilder in der Stadtentwicklung auch nach Beginn des wirtschaftlichen Strukturwandels und der industriellen Krisen in den 1960er Jahren hin. Krisen blieben zunächst latent, die industriellen Pfade wurden so lange wie möglich weiter beschritten, bis Veränderungen erst in den 1980er Jahren nicht mehr als konjunkturelle Ereignisse interpretiert werden konnten.<sup>127</sup>

Dabei wurden bislang auch die Themenfelder Selbstbild und Repräsentation der Industriestädte kaum miteinbezogen. Allerdings wurde aufgezeigt, dass die industriellen Krisen seit den 1970er Jahren ein Abrücken der Städte vom Bild der Industriestadt verstärkten und insofern industriestädtische Transformationen mit Wandlungen ihrer Repräsentationen einhergehen können.<sup>128</sup> Eher wurden diese für die 1950er und 60er Jahre betrachtet<sup>129</sup>, so wurde etwa am Beispiel der medialen Selbstdarstellungen Wolfs-

---

<sup>125</sup> Marco RUDZINSKI, Schwerindustrielles Unternehmen und Kommune – Ein Beitrag zu einem vernachlässigten Feld der Unternehmensgeschichte, in: *Akkumulation. Informationen des Arbeitskreises für kritische Unternehmens- und Industriegeschichte* 22 (2005), S. 29–44; Martin BRANS, Die Entwicklung eines Dorfes zur Industriestadt Dormagen. Der Einfluß eines industriellen Großbetriebes auf die Stadtentwicklung, die Stadtmorphologie und den Wohnungsbau (von 1915 bis 1985), Dormagen 1993.

<sup>126</sup> Gerald WOOD, Eine Industriestadt auf dem Weg zur Postmoderne. Soziokulturelle Deutungsmuster strukturellen Wandels in der Ruhrgebietsstadt Oberhausen, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 42 (2001), H. 2, S. 75–87; Thorsten GRESSER, Pittsburgh and the Ruhr Area: Common Patterns in the Fight against Shutdowns during the Decline of Steel, in: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 42 (2001), H. 2, S. 65–74; Martina HESSLER, Crisis in Automotive Cities: The Ambivalent Role of the Car Industry in the „Autostadt“ Wolfsburg and „Motor Town“ Detroit, in: *Industrial Cities. History and Future*, hg. von Clemens ZIMMERMANN, Frankfurt am Main/New York 2013, S. 165–187; WEHLING, Gelsenkirchen.

<sup>127</sup> Vgl. Heiderose KILPER/Dieter REHFELD, Konzern und Region – Bilanz einer vergleichenden Analyse von Montan- und Automobilregionen, in: *Konzern und Region. Zwischen Rückzug und neuer Integration. International vergleichende Studien über Montan- und Automobilregionen*, hg. von Heiderose KILPER/Dieter REHFELD, Münster 1994, S. 317–330, hier S. 322–328.

<sup>128</sup> Vgl. Daniela FLEISS, Auf dem Weg zum „starken Stück Deutschland“. Image- und Identitätsbildung im Ruhrgebiet in Zeiten von Kohle- und Stahlkrise, Duisburg 2010; DIES., „Wir sind ganz anders“. Imagewerbung im Ruhrgebiet zur Zeit des Strukturwandels, in: *Geschichte im Westen* 28 (2013), S. 57–80.

<sup>129</sup> Ralf SPRINGER, Filmische Stadtportraits als Instrumente des Stadtmarketings am Beispiel von Gelsenkirchen und Castrop-Rauxel, in: *Geschichte im Westen* 28 (2013), S. 29–55; Katrin MINNER, Lost in Transformation? Städtische Selbstdarstellung in Stadt(werbe)filmen der 1950er bis 1970er Jahre, in: *Stadt und Medien. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, hg. von Clemens ZIMMERMANN, Münster 2012, S. 197–216; Rolf SACHSSE, Representations of Industrial Cities in Photo Books and Promotional



burgs der Wachstumsoptimismus und die Planungsgewissheit der Stadt dargestellt, und wie hierbei das VW-Werk zur städtischen Selbstdarstellung essentiell dazugehörte.<sup>130</sup> In anderen Fällen gab es einen diskursiven Pool vieler möglicher Selbstbilder.<sup>131</sup>

Des Weiteren wurde zwar darauf hingewiesen, dass die in Industriestädten jeweils dominierende Industriebranche als ein wichtiges Unterscheidungskriterium dienen kann.<sup>132</sup> Allerdings fanden bislang kaum tiefergehende Typologisierungen und umfassendere Vergleiche unterschiedlicher Industriestadttypen statt. Insofern existieren analog kaum Arbeiten, die vergleichend die jeweils industriespezifisch geprägten lokalen Auswirkungen von bzw. Reaktionen auf Krisen, Schrumpfung und gesellschaftlich-wirtschaftlichen Strukturwandel in Städten unterschiedlicher dominierender Industriebranchen untersuchten. Zudem gibt es hinsichtlich der Forschungsintensität zu den verschiedenen Industriestadttypen – im Falle der vorliegenden Untersuchung zu montanindustriellen bzw. Stahlstädten und Autostädten – deutliche Unterschiede.

Es wurde bereits angedeutet, dass Hütten- und Stahlstädte bzw. montanindustrielle Städte in der Industriestadtforschung mit am stärksten im Fokus standen. Eine Rolle spielte hierbei sicherlich die Ausprägung einerseits des engen Zusammenhangs von Industrialisierung und Urbanisierung sowie andererseits der Auswirkungen von Deindustrialisierung und sozio-ökonomischem Strukturwandel. Der Schwerpunkt lag jedoch auch hier auf dem Urbanisierungs- und Industrialisierungszeitraum.<sup>133</sup> Zur Untersuchung der Auswirkungen von Deindustrialisierung und industriellen Krisen auf montanindustrielle Städte sind im internationalen Kontext vor allem neuere Arbeiten zu Städten des US-amerikanischen „Rust Belt“ und deren „decline“ und Transformation zu erwähnen, beispielsweise zu Pittsburgh.<sup>134</sup>

---

Films of the 1950s and 1960s, in: *Industrial Cities. History and Future*, hg. von Clemens ZIMMERMANN, Frankfurt am Main/New York 2013, S. 325–344.

<sup>130</sup> Günter RIEDERER, *Irdische Arbeiterparadiese. Detroit und Wolfsburg im historischen Stadtwerbefilm*, in: *Learning from Detroit. Neue Strategien urbaner Krisenbewältigung*, hg. von Justin HOFFMANN/Günter RIEDERER, Berlin 2014, S. 53–58; Klaus-Jörg SIEGFRIED, *Die „Autostadt“*. Zur Selbstdarstellung Wolfsburgs in der Nordhoff-Ära, in: *Aufbau West – Aufbau Ost. Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit*, hg. von Rosmarie BEIER, Ostfildern 1997, S. 239–247.

<sup>131</sup> Vgl. Jochen GUCKES, *Konstruktionen bürgerlicher Identität. Städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund 1900–1960*, Paderborn u. a. 2011.

<sup>132</sup> Vgl. TENFELDE, *Strukturwandel in altindustriellen Städten*, S. 10; BENKE/WOLFES, *Stadtkarrieren*, S. 140.

<sup>133</sup> Vgl. auch GOCH, *Stadtgeschichtsforschung im Ruhrgebiet*.

<sup>134</sup> Tracy NEUMANN, *Remaking the Rust Belt. The Postindustrial Transformation of Northern America*, Philadelphia 2016; *After the Factory. Reinventing America's Industrial Small Cities*, hg. von James J. CONNOLLY, Lanham u. a. 2010; Allen DIETERICH-WARD, *Beyond Rust. Metropolitan Pittsburgh and the Fate of Industrial America*, Philadelphia 2016; Mariel P. ISAACSON, *Pittsburgh's Response to Deindustrialization: Renaissance, Renewal and Recovery, 1946–1999*, phil. Diss. New York 2014; John F. BAUMAN/Edward K. MULLER, *Before Renaissance. Planning in Pittsburgh, 1889–1943*, Pittsburgh 2006; *City at the Point. Essays on the Social History of Pittsburgh*, hg. von Samuel P. HAYS, Pittsburgh 1989; Kent MacIntyre JAMES, *Public Policy and the Postwar Suburbanization of Pittsburgh*,

In Deutschland hat die Ruhrgebietsforschung mit regionalen Ansätzen sowie mit Einzelstudien zu Ruhrgebietsstädten wichtige Ergebnisse geliefert. Unterstrichen wurde dabei, dass montanindustrielle Städte von den Problemen des Strukturwandels „altindustrieller“ Städte besonders betroffen seien.<sup>135</sup> Als Merkmale der „klassischen“ Montanstadt des Ruhrgebiets wurden die starke Arbeiterlastigkeit der sozialen Schichtung, eine im Strukturwandel gewerkschaftliche Strukturdominanz, in der sich die Interessen der Region bündelten, sowie eine vergleichsweise geringe Steuerkraft trotz relativ hoher Lohneinkommen genannt.<sup>136</sup> Häufig wurden die Auswirkungen der Krisen des Montansektors auf die Stadtentwicklung und die Krisenanfälligkeit der (monostrukturierten) Städte beschrieben<sup>137</sup>, wobei auf eine notwendige Unterscheidung innerhalb des Ruhrgebietes zwischen den von Branchenkrisen besonders belasteten Städten des Emscherraums und den stärker diversifizierten Hellweg-Städten hingewiesen wurde.<sup>138</sup>

Seltener gerieten differenzierte Krisenwahrnehmungen, lokale Akteurskonstellationen und Handlungsspielräume in den Blick. Neben stadtgeschichtlichen sind hier historisch orientierte stadtgeografische und politikwissenschaftliche Arbeiten zu erwähnen, die sich dem Thema oft auch in regionaler Perspektive näherten.<sup>139</sup> Dargestellt wurden frühe

---

1945–1990, phil. Diss. Pittsburgh 2005; Steven HIGH, *Industrial Sunset. The Making of North America's Rust Belt, 1969–1984*, Toronto 2003.

<sup>135</sup> Vgl. TENFELDE, *Strukturwandel in altindustriellen Städten*, S. 10.

<sup>136</sup> Vgl. DERS., *Bergbau und Stadtentwicklung im Ruhrgebiet im 19. und 20. Jahrhundert*, in: *Stadt und Bergbau*, hg. von Karl Heinrich KAUFHOLD/Wilfried REININGHAUS, Köln u. a. 2004, S. 117–134, hier S. 130–132.

<sup>137</sup> Magnus DELLWIG/Ernst Joachim RICHTER, *Wirtschaft im Wandel. Oberhausen 1960 bis 2011*, in: *Oberhausen. Eine Stadtgeschichte im Ruhrgebiet. Bd. 4: Oberhausen in Wirtschaftswunder und Strukturwandel*, hg. von Magnus DELLWIG/Peter LANGER, Münster 2012, S. 53–139; Wieland JÄGER, *Der Niedergang der Eisen- und Stahlindustrie in der Stadt Hagen. Strukturwandel und Tertiarisierung in einer traditionellen Industrieregion*, in: 1746/1996. *Beiträge zur Geschichte der Stadt Hagen*, hg. von Peter BRANDT, Essen 1996, S. 111–121.

<sup>138</sup> Dietmar PETZINA, *Von der industriellen Führungsregion zum Krisengebiet: Das Ruhrgebiet in historischer Perspektive*, in: *Industrieregionen im Umbruch. Historische Voraussetzungen und Verlaufsmuster des regionalen Strukturwandels im europäischen Vergleich*, hg. von Rainer SCHULZE, Essen 1993, S. 246–274, hier S. 264.

<sup>139</sup> Ursula MÜLLER-TER JUNG, *Stadtentwicklung in montanindustriellen Regionen: Das Beispiel Duisburg, Dortmund 1993*; Stefan GOCH, *Eine Region im Kampf mit dem Strukturwandel. Bewältigung von Strukturwandel und Strukturpolitik im Ruhrgebiet*, Essen 2002; *Strukturwandel und Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen*, hg. von Stefan GOCH, Münster 2004; Karl LAUSCHKE, *Der langsame Abschied von der Montanindustrie. Krise und Neuorientierung im nördlichen Ruhrgebiet*, in: *Westfälische Zeitschrift 153* (2003), S. 153–161; Hans-Werner WEHLING, *The crisis of the Ruhr: causes, phases and socioeconomic effects*, in: *De-industrialisation and new industrialisation in Britain and Germany*, hg. von Trevor WILD/Philip JONES, London 1991, S. 325–344; Guido BÜRGER, *Schrumpfende Städte – Die Metropolregion Ruhrgebiet*, in: *Geographie und Schule 166* (2007), S. 20–26; Wolf NOLL, *Nach dem Ende der industriellen Massenproduktion. Das Ruhrgebiet im globalen Strukturwandel*, in: *Heimat Nordrhein-Westfalen. Identitäten und Regionalität im Wandel*, hg. von Jürgen BRAUTMEIER

Versuche einer Wirtschaftsförderungspolitik seitens der Kommunen, da hier Probleme des Strukturwandels zuerst spürbar wurden. Im Zuge des Beginns der Kohlekrise rückte für die betroffenen Städte die Herstellung einer breiten, krisenfesten wirtschaftlichen Basis stärker in den Fokus. Die Kommunen reagierten mit einer Gewerbeansiedlungspolitik, mit der Arbeitsplatzverluste kompensiert, strukturelle Defizite beseitigt und Wachstumsimpulse geliefert werden sollten.<sup>140</sup> Angedeutet wurden die Schwierigkeiten der Diversifizierung der industriellen Struktur, die Arbeitsplatzverluste nicht ausgleichen konnte – größere Betriebsansiedlungen blieben die Ausnahme –, Image-Probleme der Städte und ein Mangel an qualitativ geeigneten Flächen. Die Konjunkturkrise 1966/67 stellte eine erste Wegmarke im Hinblick auf eine Krisenwahrnehmung dar. Längerfristige Planungen unterblieben jedoch, eine strukturelle Krise wurde erst spät erkannt und die Städte stützten sich weiterhin auf die Montanindustrie.<sup>141</sup>

Verschiedentlich ist auf diese verzögerte (Struktur-)Krisenwahrnehmung mit einem Verweis auf die Bedeutung der stark industriebezogenen kommunalen Akteurskonstellation hingewiesen worden:<sup>142</sup> Ein Wandel weg von der montanindustriell bestimmten Monostruktur wurde gehemmt durch den „traditionelle[n] Interessengleichklang von Montanbereich, Kommunen und (seit 1945) Gewerkschaften“<sup>143</sup> und erst in den 1980er Jahren hatte sich ein Einstellungswandel gezeigt. Insofern handelte es sich bei der Schrumpfung der Ruhrstädte nicht nur um einen wirtschaftlichen, sondern auch einen „politischen Prozess“<sup>144</sup>. Im Zuge der Untersuchung von Revitalisierungsstrategien erscheint in der Literatur besonders die Internationale Bauausstellung Emscher Park als eine entscheidende Wegmarke in der Bewältigung des Strukturwandels.<sup>145</sup>

---

u. a., Essen 2010, S. 263–276; Die Entdeckung des Ruhrgebiets. Das Ruhrgebiet in Nordrhein-Westfalen 1946–1996, hg. von Jan-Pieter BARBIAN/Ludger HEID, Essen 1997.

<sup>140</sup> Vgl. Margit WIEGOLD-BOVERMANN, Vom Wirtschaftswunder zum Strukturwandel – Wirtschaft in Gelsenkirchen 1945–1975, in: Kommunalpolitik für Gelsenkirchen 1945–1975. Vom Wiederaufbau zum Sozialstaat, hg. von Margit WIEGOLD-BOVERMANN, Essen 1994, S. 189–202; Peter LANGER, Wirtschaftswunderjahre. Die Stadt Oberhausen zwischen 1955 und 1970, in: Oberhausen. Eine Stadtgeschichte im Ruhrgebiet, Bd. 4: Oberhausen in Wirtschaftswunder und Strukturwandel, hg. von Magnus DELLWIG/Peter LANGER, Münster 2012, S. 17–52.

<sup>141</sup> Vgl. DELLWIG/RICHTER, Wirtschaft im Wandel; MÜLLER-TER JUNG, Stadtentwicklung; GOCH, Eine Region im Kampf, S. 327–367.

<sup>142</sup> Vgl. Jürgen FRIEDRICHS/Gabriele THORN, Revitalisierung von Städten in altindustriellen Regionen. Darlegung des Themas am Beispiel von Duisburg und Pittsburgh, in: Zeitschrift für den Erdkundeunterricht 47 (1995), H. 3, S. 82–91, hier S. 82 f.

<sup>143</sup> Vgl. PETZINA, Von der industriellen Führungsregion, S. 266.

<sup>144</sup> Ursula VON PETZ, Siedlungswachstum, Schrumpfung und Regionalplanung im Kontext der Nordwanderung des Ruhrbergbaus, in: Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, hg. von Axel SCHILDT/Dirk SCHUBERT, Dortmund 2008, S. 61–71, hier S. 68.

<sup>145</sup> Vgl. GOCH, Eine Region im Kampf, S. 443–461; Dieter BLASE, Stadtentwicklung im Ruhrgebiet. Von den 60er Jahren bis zur IBA Emscher Park, in: Die Entdeckung des Ruhrgebiets. Das Ruhrgebiet



Zu den montanindustriellen Städten in der Saarregion existieren für die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts erste Ergebnisse zu Neunkirchen und Saarbrücken, die Bemühungen zur Diversifizierung der lokalen Wirtschaftsstruktur und Strategien zum Umgang mit der Krise des Montansektors betonen.<sup>146</sup> Die Forschungslage zu Völklingen hingegen ist äußerst dünn. Völklingen war bisher kaum Gegenstand der historischen Forschung. Grundlagen zur Stadtgeschichte fehlen weitgehend. Einen knappen Überblick über verschiedene Aspekte der Stadtentwicklung bieten eine ältere historische Arbeit<sup>147</sup> sowie für die Zeit von 1945 bis zum Ausbruch der Stahlkrise Mitte der 1970er Jahre drei kleinere heimatkundliche Sammelbände, die jedoch nicht immer wissenschaftlichen Standards genügen.<sup>148</sup> In älteren wirtschaftsgeografischen Arbeiten wurde vor allem die Prägung der lokalen Wirtschafts- und Siedlungsstruktur durch die Expansion der Montanindustrie herausgestellt.<sup>149</sup>

Die Auswirkungen der Stahlkrise der 1970er und 80er Jahre auf die Stadtentwicklung wurden erstmals in einer sozialwissenschaftlichen Studie Anfang der 1990er Jahre angeschnitten.<sup>150</sup> Die Studie gab erste Hinweise auf den Einfluss der Krise auf die städtische Finanzentwicklung und -politik, auf die lokale Wirtschaft und die kommunale Ansiedlungspolitik und sie betonte städtische Persistenzen, anstatt Niedergangsemantiken zu wiederholen. Gleichwohl unterblieb eine historische Kontextualisierung, sondern es wurden die 1970er bis 80er Jahre als isolierter Krisenzeitraum betrachtet. Zudem wurde die Frage nach der Krisenwahrnehmung nicht tiefergehend behandelt. Ähnlich undifferenziert blieben neuere sozialwissenschaftliche Studien, die kaum historisch vertieft unter dem Stichwort der Peripherisierung allzu pauschalisiert Brüche im schwerindustriellen Entwicklungspfad Völklingens unterstrichen.<sup>151</sup> So seien etwa in der Stadt mit einem „Ende“ der Stahlindustrie

---

in Nordrhein-Westfalen 1946–1996, hg. von Jan-Pieter BARBIAN/Ludger HEID, Essen 1997, S. 221–245, hier S. 236–243.

<sup>146</sup> Peter BIERBRAUER, Neunkirchen in der Nachkriegszeit, in: Neunkircher Stadtbuch, hg. von Rainer KNAUF, Neunkirchen 2005, S. 345–363; Olaf KÜHNE, Neunkirchen. Eine Stadt zwischen Moderne und Postmoderne, Saarbrücken 2008; Geschichte der Stadt Saarbrücken. Bd. 2: Von der Zeit des stürmischen Wachstums bis zur Gegenwart, hg. von Rolf WITTENBROCK, Saarbrücken 1999.

<sup>147</sup> Hans Peter BUCHLEITNER, Völklingen. Vom Königshof zur Hüttenstadt, Völklingen 1950.

<sup>148</sup> Völklinger Nachkriegsjahre 1945–1956. Teil 1, hg. von Kurt HARRER, Völklingen 1997; Völklinger Nachkriegsjahre 1945–1956. Teil 2, hg. von Kurt HARRER, Völklingen 1998; Völklingen zwischen 1957 und 1974, hg. von Kurt HARRER, Völklingen 2009.

<sup>149</sup> Joachim PAULY, Völklingen. Studien zur Wirtschafts-, Sozial- und Siedlungsstruktur einer saarländischen Industriestadt, Saarbrücken 1975; Heinz QUASTEN/Dietrich SOYEZ, Völklingen-Fenne. Probleme industrieller Expansion in Wohnsiedlungsnähe, in: Berichte zur deutschen Landeskunde 50 (1976), S. 245–284.

<sup>150</sup> SCHÖNBAUER, Wirtschaftskrise.

<sup>151</sup> BEISSWENGER/SOMMER, Entwicklungspfade; Sabine BEISSWENGER/Sabine WECK, Völklingen. Fallstudie im Rahmen des Projektes „Stadtkarrieren in peripherisierten Räumen“ – einem gemeinsamen Forschungsprojekt von IRS (Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und

„schlagartig“<sup>152</sup> Defizite hinsichtlich der lokalen Wirtschaftsstruktur klargeworden. Zugleich wiesen die Studien darauf hin, dass die Dominanz der Stahlindustrie sozio-ökonomische Anpassungsprozesse an neue strukturelle Gegebenheiten erschwerte.<sup>153</sup> Schließlich skizzierten neuere ingenieurwissenschaftliche Arbeiten aus dem Bereich Stadtplanung Grundzüge der Stadtentwicklungsplanung im Zuge des Strukturwandels<sup>154</sup>, wobei Stadtkernsanierungs- und Revitalisierungsaspekte der 1990er und 2000er Jahre angeschnitten wurden. Eine umfassende wissenschaftliche Aufarbeitung der Revitalisierungsbemühungen der Stadt steht jedoch noch aus.<sup>155</sup>

Autostädte waren im Gegensatz zu montanindustriellen Städten bislang seltener explizit als eigener Stadttypus Gegenstand der historischen Forschung. Ein systematischer Zugriff ist erst seit Kurzem im Entstehen begriffen.<sup>156</sup> Allerdings existieren Untersuchungen zu einzelnen Städten, so etwa zur sozial und wirtschaftlich strukturprägenden Wirkung des Audi-Werks auf Ingolstadt in regionaler Perspektive<sup>157</sup> oder zu Schrumpfung und Revitalisierungsstrategien in den Städten Flint (Michigan) und Birmingham.<sup>158</sup> In internationaler Perspektive war Detroit vielfach Forschungsgegenstand, vor allem in Bezug auf Fragen nach Krise und Niedergang der Stadt.<sup>159</sup> In der deutschen Forschung war vor allem Wolfsburg häufiger Untersuchungsgegenstand.

---

Strukturplanung), Erkner bei Berlin, und ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung), Dortmund, Dortmund 2010.

<sup>152</sup> BEISSWENGER/WECK, Völklingen. Fallstudie, S. 17.

<sup>153</sup> Vgl. ebd.

<sup>154</sup> Andrea CHLENCH, Stadtentwicklung im Spannungsfeld zwischen Planung, Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit. Am Beispiel der Stadt Völklingen, techn. Diss. Kaiserslautern 2007; Kai SONNHALTER, Stadtentwicklung in einer schrumpfenden Stadt im Strukturwandel. Untersucht am Beispiel der altindustriell geprägten Stadt Völklingen/Saar, Diplomarbeit Kaiserslautern 2005.

<sup>155</sup> Egon MARX, Von den Hochöfen zum Weltkulturerbe Völklinger Hütte, Völklingen 2011.

<sup>156</sup> Vgl. Martina HESSLER, Die Geschichte von Automobilstädten in globaler Perspektive. Plädoyer für eine global orientierte Zeitgeschichtsschreibung, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte (2011), H. 1, S. 91–100; Autostädte im 20. Jahrhundert. Wachstums- und Schrumpfungprozesse in globaler Perspektive, hg. von Martina HESSLER/Günter RIEDERER, Stuttgart 2014.

<sup>157</sup> Thomas SCHLEMMER, Industriemoderne in der Provinz. Die Region Ingolstadt zwischen Neubeginn, Boom und Krise 1945 bis 1975, München 2009.

<sup>158</sup> Anne VOLKMANN/Uwe-Jens WALTHER, Aufstieg und Fall der Stadt Flint, Michigan... end of story?, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte (2012), H. 1, S. 29–44; The Impacts of Automotive Plant Closure. A Tale of Two Cities, hg. von Andrew BEER/Holli EVANS, London/New York 2010; Harald BODENSCHATZ, Urban Renaissance in Birmingham und Manchester, in: Großstädte von morgen. Internationale Strategien des Stadtumbaus, hg. von Harald BODENSCHATZ/Ulrike LAIBLE, Berlin 2008, S. 44–65.

<sup>159</sup> Thomas J. SUGRUE, The Origins of the Urban Crisis. Race and Inequality in Postwar Detroit, Princeton 1996; Richard Child HILL, Economic Crisis and Political Response in the Motor City, in: Sunbelt/Snowbelt. Urban Development and Regional Restructuring, hg. von Larry SAWERS/William K. TABB, New York 1984, S. 313–338; Alan DiGAETANO/Paul LAWLESS, Urban Governance and Industrial Decline. Governing Structures and Policy Agendas in Birmingham and Sheffield, England, and Detroit, Michigan, 1980–1997, in: Urban Affairs Review 34 (1999), S. 546–577.

Neben verschiedenen sozial- und kulturgeschichtlichen Aspekten – etwa „Gastarbeitern“ oder Wohnkultur – sowie dem Städtebau und der Stadtplanung stand dabei das Verhältnis von Kommunalpolitik und VW-Werk im Fokus.<sup>160</sup> Mehrere soziologische Studien arbeiteten die Prägung der Stadt durch das Werk und die Auswirkung von Krisen bei VW auf die Stadtentwicklung sowie Bewältigungsstrategien seitens der Stadt heraus.<sup>161</sup> Betont wurden die Schockwirkung der Rezession 1966/67 auf die Wolfsburger Kommunalpolitik und die Brüchigkeit der Wachstumsmentalität im Zuge der Krisen VWs in der ersten Hälfte der 1970er Jahre. Besonders hervorgehoben wurde zudem, dass gerade die 1990er Jahre einen Wendepunkt in Wolfsburg darstellten, da die Stadt mit der Bildung einer Public-private-Partnership – zusammen mit dem VW-Werk – und mit der Hinwendung zur Entwicklung einer Eventstadt reagierte.<sup>162</sup>

Demgegenüber war Rüsselsheim – wie Völklingen – bislang äußerst selten Gegenstand der historischen Forschung. Es existieren kaum fundierte historische Einzelstudien und es mangelt an einer grundlegenden Aufarbeitung der Stadtgeschichte. Anders als zu Wolfsburg liegen keine ähnlich ausführlichen soziologischen Studien vor. Eine knappe Skizze von historischen Umrissen der Stadtentwicklung bieten Publikationen des Stadtmuseums.<sup>163</sup> Zudem wurde die Geschichte der „Gastarbeiter“ in Rüsselsheim in ersten Ansätzen untersucht.<sup>164</sup> Eine ältere umfassendere geografische Studie behandelte Aspekte der Stadtentwicklung bis zu den frühen 1950er Jahren, darunter die

---

<sup>160</sup> Aufbau West – Aufbau Ost. Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit, hg. von Rosmarie BEIER, Ostfildern-Ruit 1997; Dietrich KAUTT, Wolfsburg im Wandel städtebaulicher Leitbilder. Das Werden einer Industriestadt im Wandel städtebaulicher Leitbilder. Dargestellt am Beispiel der neugegründeten Stadt Wolfsburg, phil. Diss. Tübingen 1983; Hermann HILTERSCHEID, Industrie und Gemeinde. Die Beziehungen zwischen der Stadt Wolfsburg und dem Volkswagenwerk und ihre Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung, Berlin 1970.

<sup>161</sup> Martin SCHWONKE, Wolfsburg. Soziologische Analyse einer jungen Industriestadt, Stuttgart 1967; Ulfert HERLYN u. a., Stadt im Wandel. Eine Wiederholungsuntersuchung der Stadt Wolfsburg nach 20 Jahren, Frankfurt am Main/New York 1982; Annette HARTH u. a., Wolfsburg: Stadt am Wendepunkt. Eine dritte soziologische Untersuchung, Wiesbaden 2000; DIES., Faszination Wolfsburg. 1938–2012, Wiesbaden 2012.

<sup>162</sup> Frank ROOST, Perspektiven der Industriestädte im Wandel – Wolfsburgs Umbau vom Waren- zum Imageproduktionsort, in: Industriestadt futurismus. 100 Jahre Wolfsburg/Nowa Huta, hg. von Martin KALTWASSER/Ewa MAJEWSKA/Jakub SZREDER, Wolfsburg 2007, S. 283–293; Olga FREIER, Wolfsburg – von der Werksiedlung zur Erlebniswelt, in: Stadtzukünfte in Deutschland. Strategien zwischen Boom und Krise, hg. von Michaela PAAL, Berlin 2010, S. 109–130.

<sup>163</sup> Vom Beginn der Industrialisierung bis 1945. Katalog der Abteilung I, Museum Stadt Rüsselsheim, hg. von Peter SCHIRMBECK, Rüsselsheim 1988; MAGISTRAT DER STADT RÜSSELSHEIM, Rüsselsheim nach 1945. Eine Zeitreise durch 50 Jahre Stadt- und Industriegeschichte, Rüsselsheim 2006.

<sup>164</sup> Achim DRESLER, Früher aus Hammelbach, heute aus Tunceli. EinwanderInnen in Rüsselsheim nach 1945, in: Gastarbeiter – Fremdarbeiter – Kriegsgefangene. Zur Ausländerbeschäftigung bei Opel Rüsselsheim, hg. von der VOLKSHOCHSCHULE DER STADT RÜSSELSHEIM, Rüsselsheim 1991, S. 41–69; Barbara SONNENBERGER, Nationale Migrationspolitik und regionale Erfahrung. Die Anfänge der Arbeitsmigration in Südhessen (1955–1967), Darmstadt 2003.

Herausbildung einer von Opel dominierten sozialen und wirtschaftlichen Monostruktur, legte den Schwerpunkt jedoch auf die Untersuchung des Pendlerverkehrs.<sup>165</sup> Darüber hinaus existieren wirtschafts- und stadtgeografische universitäre Qualifikationsarbeiten, die auf Aspekte des Städtebaus und der Stadtplanung sowie der monoindustriellen Sozial- und Wirtschaftsstruktur der Stadt eingehen.<sup>166</sup> In einer wirtschaftswissenschaftlichen Untersuchung wurden Anfang der 1980er Jahre in ersten Ansätzen negative Auswirkungen der Monostruktur auf die städtische Finanzsituation und die kommunalpolitische Akteurskonstellation angerissen.<sup>167</sup> Ein neuerer geschichtswissenschaftlicher Aufsatz skizzierte die Stadtentwicklung Rüsselsheims erstmals explizit unter dem Gesichtspunkt der Autostadt. Dabei wurden soziale, wirtschaftliche und räumliche Auswirkungen der Umstrukturierung der Produktion bei Opel im Kontext von Globalisierungsprozessen betont.<sup>168</sup> Generell wurde die Bedeutung Opels für die Stadtentwicklung Rüsselsheims der letzten beiden Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts kaum behandelt, ganz zu schweigen von einer differenzierten Betrachtung der Krisenwahrnehmung und kommunalpolitischen Reaktionen.<sup>169</sup>

Ähnlich wie die historische Forschung zu den beiden untersuchten Städten ist auch die Forschung zu den jeweils dominierenden Unternehmen nur schwach ausgeprägt. Zu den Völklinger Eisen- und Stahlwerken liegt neben einer älteren<sup>170</sup> lediglich eine neuere umfassendere, vorwiegend technik- und sozialhistorische, Darstellung vor.<sup>171</sup> Daneben existieren weitere technikhistorische Arbeiten, die den Fokus auf Anlagen und Infrastrukturen der Hütte legen.<sup>172</sup> Die wirtschaftliche Entwicklung fand im Rahmen

---

<sup>165</sup> Karl WEIGAND, Rüsselsheim und die Funktion der Stadt im Rhein-Main-Gebiet (mit besonderer Berücksichtigung der Pendelwanderung), Frankfurt am Main 1956.

<sup>166</sup> Werner REIBER, Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Rüsselsheim und der Opelwerke, Studienarbeit Darmstadt 1964; Christian GRELLMANN, Der Einfluß der Opelwerke auf das Wachstum der Stadt Rüsselsheim: Staatsexamensarbeit Frankfurt am Main 1967; Christian KESSEL, Stadtentwicklung im Schatten eines großindustriellen Unternehmens – Dargestellt am Beispiel Rüsselsheim seit 1945. Aktuelle Probleme der Kommune im Zeichen wirtschaftlicher Strukturveränderungen, Diplomarbeit Frankfurt am Main 1985; Martin EINSIEDEL, Soziostruktureller Wandel in Rüsselsheim, Staatsexamensarbeit Mainz 1998. Zu Stadtplanung und Städtebau in Rüsselsheim auch umfassend: Rudolf OTTO, Baukräne über Rüsselsheim. 25 Jahre Stadtentwicklung (1950–75), Flörsheim 1981.

<sup>167</sup> Egon WINTER, Der Einfluss von Großunternehmen auf die Kommune unter Berücksichtigung lokalen Funktionswandels und veränderter Rahmenbedingungen in der BRD – Fallbeispiel Rüsselsheim, wirt. wiss. Diss. Frankfurt am Main 1981.

<sup>168</sup> ZIMMERMANN, Autostadt Rüsselsheim.

<sup>169</sup> Dagmar EICHHORN, Intervention im Umbruch der Stadt. Eine Studie zur Opelstadt Rüsselsheim, Rüsselsheim 1994.

<sup>170</sup> Richard NUTZINGER/Hans BOEHMER/Otto JOHANNSEN, 50 Jahre Röchling Völklingen. Die Entwicklung eines rheinischen Industrie-Unternehmens, Saarbrücken/Völklingen 1931.

<sup>171</sup> Hubert KESTERNICH, Aufstieg und Wandel. 140 Jahre Völklinger Hütte. Bd. 1: 1873 bis 1945, Saarbrücken 2014.

<sup>172</sup> Armin ANDRÄ, Betriebsanlagen der Völklinger Hütte nach Berichten der Werk(s)zeitungen von

einer Geschichte des Familienunternehmens Röchling Erwähnung<sup>173</sup> und wurde teilweise in allgemeiner Literatur zur Krise der saarländischen Stahlindustrie der 1970er/80er Jahre eingebunden.<sup>174</sup> Opel war in der historischen Forschung zur deutschen Automobilindustrie vergleichsweise selten Forschungsgegenstand.<sup>175</sup> Es fehlt an einer umfassenden Aufarbeitung der Unternehmensgeschichte Opels – ein überraschendes Desiderat, angesichts der (historischen) Marktbedeutung des Unternehmens. Vorliegende Einzelstudien behandeln lediglich Teilaspekte, etwa betriebliche Interessenvertretung und Mitbestimmung<sup>176</sup>, Werksanlagen<sup>177</sup> oder die Zwischen- bis unmittelbare Nachkriegszeit.<sup>178</sup> Dazu existieren meist unkritische Firmengeschichten, die sich ausschließlich technischen Aspekten der Automodelle widmen<sup>179</sup> oder zumindest vorrangig modellpolitische Aspekte behandeln.<sup>180</sup> Außerhalb der historischen Forschung wurden Auswirkungen der Krisen der 1970er Jahre auf die wirtschaftliche und personalpolitische Entwicklung Opels sowie die Entwicklung des Unternehmens innerhalb des GM-Konzerns erörtert.<sup>181</sup>

---

1952 bis 1974, Völklingen 2006; Die Völklinger Hütte, hg. von der INITIATIVE VÖLKLINGER HÜTTE, Erfurt 2006.

<sup>173</sup> Gerhard SEIBOLD, Röchling. Kontinuität im Wandel, Stuttgart 2001.

<sup>174</sup> Veit DAMM, Stahlunternehmen und ihre Standorte in den Transformationsprozessen der „langen“ 1970er Jahre (1967–1984). Die Beispiele Röchling und ARBED im Saarland und in Luxemburg, in: Hémecht 64 (2012), H. 4, S. 99–111; Josef ESSER/Wolfgang FACH/Werner VÄTH, Krisenregulierung. Zur politischen Durchsetzung ökonomischer Zwänge, Frankfurt am Main 1983.

<sup>175</sup> Vgl. u. a. Automobilindustrie 1945–2000. Eine Schlüsselindustrie zwischen Boom und Krise, hg. von Stephanie TILLY/Florian TRIEBEL, München 2013.

<sup>176</sup> Dimitrij OWETSCHKIN, Die Wandlungen der betrieblichen Mitbestimmung in der Automobilindustrie in den 1970er-Jahren. Das Beispiel Opel Rüsselsheim, in: Der Betrieb als sozialer und politischer Ort. Studien zu Praktiken und Diskursen in den Arbeitswelten des 20. Jahrhunderts, hg. von Knud ANDRESEN u. a., Bonn 2015, S. 115–135; Andrea NEUGEBAUER, Vom gerechten Anteil zum Standortsicherungsvertrag, Rüsselsheim 1996.

<sup>177</sup> Peter SCHIRMBECK, Opel – 130 Jahre Industrie-Architektur. Zwischen Tradition und Moderne, Rüsselsheim 1999.

<sup>178</sup> „...ohne Rücksicht auf die Verhältnisse“. Opel zwischen Weltwirtschaftskrise und Wiederaufbau, hg. von Bernd HEYL/Andrea NEUGEBAUER, Frankfurt am Main 1997; Günter NELIBA, Die Opel-Werke im Konzern von General Motors (1929–1948) in Rüsselsheim und Brandenburg. Produktion für Aufrüstung und Krieg ab 1935 unter nationalsozialistischer Herrschaft, Frankfurt am Main 2000.

<sup>179</sup> Alexander Franc STORZ, Opel seit 1899, Stuttgart 2007.

<sup>180</sup> Hans-Jürgen SCHNEIDER, Autos und Technik. 125 Jahre Opel, Weilerswist 1987; Frank O. HRACHOWY, Opel – Chronik eines Kampfes. Die Geschichte der Automarke seit 1970, Biebergemünd 2014.

<sup>181</sup> Dietmar DÜE/Jörg HENTRICH, Krise der Automobilindustrie. Das Beispiel des Multi General Motors/Opel AG, Frankfurt am Main 1981; Carl H. A. DASSBACH, Global Enterprises and the World Economy. Ford, General Motors, and IBM, the Emergence of the Transnational Enterprise, New York/London 1989.

## 1.5 Quellen und Quellenlage

Bei der Quellenauswahl zur vorliegenden Untersuchung wurde versucht, eine möglichst breite Streuung der Quellengattungen zu erreichen. Die Quellenlage zu beiden Städten kann insgesamt als befriedigend bezeichnet werden. Allerdings besteht in den Stadtarchiven das Problem einer schwachen Erschließung zeitgeschichtlicher Quellenbestände. Zudem lagern Teile relevanter Aktenbestände noch bei städtischen Ämtern vor Ort und sind entweder nicht oder nur sehr eingeschränkt zugänglich.<sup>182</sup> Dazu kommt bei einem vergleichsweise gegenwartsnahen Forschungsgegenstand das generelle Problem von nicht öffentlich zugänglichem Aktenmaterial aufgrund der archivischen Sperrfristen. Als gewisse Kompensation für sich ergebende Lücken in der städtischen Überlieferung hat sich die Lokalpresse sowie „graue Literatur“ in den Archiven erwiesen.

Als wichtiges städtisches Quellenmaterial dienen das Schriftgut der jeweiligen Hauptämter sowie der Ämter für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung, Unterlagen der (Ober-)Bürgermeister, Verwaltungsberichte, die für beide Städte jedoch nicht durchgängig für den gesamten Untersuchungszeitraum vorliegen, Protokolle der „Stadtparlamente“ und deren Ausschüsse<sup>183</sup>, Haushaltspläne, amtliche Druckschriften, Broschüren, Berichte und Planungskonzepte. Aufschlussreich sind darüber hinaus Materialien der lokalpolitischen Parteien wie Protokolle der Ortsvereine, Positionspapiere, Denkschriften oder Wahlprogramme.

Eine andere unerlässliche Quelle ist die lokale und regionale Presse, die das amtliche Schriftgut in zweifacher Hinsicht ergänzt: Einerseits gibt sie Aufschluss über Ergebnisse und Vorgänge, die sich nicht oder nicht detailliert in städtischen Akten niedergeschlagen haben – so ergänzen etwa ausführliche Berichte über die Stadtverordnetensitzungen in Rüsselsheim die Beschlussprotokolle. Andererseits liefert sie Erkenntnisse über öffentliche Meinungen und Akteure außerhalb der Stadtverwaltungsebene und sie erwies sich für den Aspekt der Krisenwahrnehmung als äußerst ergiebig. Für Rüsselsheim sind dies primär die Zeitungen „Rüsselsheimer Echo“ und „Main-Spitze“ sowie die Regionalausgabe Rhein-Main der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“; für Völklingen der „Völklinger Stadtanzeiger“, „Völklinger Anzeiger“, die „Völklinger Stadtbrille“, „Völk-

---

<sup>182</sup> Vgl. speziell zum Saarland und als exemplarisches Beispiel für die Saarbrücker Stadtgeschichte: Hans-Christian HERRMANN, Keine Demokratie ohne Archive! – Ein Essay zur Geschichte und Rolle des saarländischen Archivwesens, in: Historische Blicke auf das Land an der Saar. 60 Jahre Kommission für Saarländische Landesgeschichte und Volksforschung, hg. von Brigitte KASTEN, Saarbrücken 2012, S. 513–530; DERS., Vom Wiederaufbau zur Landeshauptstadt, Europastadt und Grenzmetropole (1945–74), in: Geschichte der Stadt Saarbrücken. Bd. 2: Von der Zeit des stürmischen Wachstums bis zur Gegenwart, hg. von Rolf WITTENBROCK, Saarbrücken 1999, S. 339–452, hier S. 450–452.

<sup>183</sup> Die Stadtverordneten- und Magistratsprotokolle in Rüsselsheim sind zwar im Hinblick auf mögliche Diskurse weniger ergiebig, da sie als reine Beschlussprotokolle geführt wurden, enthalten jedoch wichtige Ausführungen und Positionen durch Magistratsvorlagen, Eingaben der Fraktionen oder Projekterläuterungen.



linger Stadtrundschau“ sowie der Lokalteil der „Saarländischen Volkszeitung“ und der „Saarbrücker Zeitung“.

Grundlegende Daten zur sozio-ökonomischen Entwicklung der Städte liefern Publikationen und teilweise unpublizierte Ergebnisse des Hessischen Statistischen Landesamtes, des Statistischen Amtes des Saarlandes und der jeweiligen städtischen statistischen Ämter sowie die Berichte der Arbeitsämter Darmstadt und Saarbrücken. Auch regional- und lokalbezogene zeitgenössische wissenschaftliche Gutachten und Prognosen liefern wichtiges Datenmaterial und dienen zudem als Quellen zu Erwartungen zur Stadtentwicklung.<sup>184</sup> Die städtische Selbstdarstellung bzw. das Bild der Städte kann über Broschüren, Falblätter, regionale Reiseführer, Foto- und Postkartensammlungen, Stadtporträts in Zeitungen und Zeitschriften sowie Stadtreportagen und -porträts des ZDF und der regionalen öffentlichen Rundfunkanstalten SR, SWR und HR skizziert werden.

Aufschlussreich waren des Weiteren Materialien der in den beiden Städten dominierenden Unternehmen: Im Unternehmensarchiv der Saarstahl AG fanden sich sowohl Quellen zur Entwicklung der RESW bzw. Nachfolgeunternehmen, etwa Sozial- und Geschäftsberichte, als auch Archivmaterial, das im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung Völklingens steht, etwa Korrespondenz zwischen Stadt und Werk. Opel verfügt über kein eigenes Unternehmensarchiv, in dem vergleichbares Material zur Verfügung stünde.<sup>185</sup> Zu einem gewissen Grad konnte dies durch die Auswertung der Sammlung von Opel-Unterlagen im Stadtarchiv Rüsselsheim, die neben den Geschäftsberichten eine Materialsammlung von Firmenunterlagen umfasst, kompensiert werden.<sup>186</sup> Darüber hinaus geben die Werkzeitschriften „Opel Post“ der Opel-Werke sowie „Der Hüttenmann“<sup>187</sup> der Völklinger Hütte Aufschluss über die beiden großen Industriebetriebe als Akteure. Die schriftlichen und bildlichen Quellen wurden schließlich

---

<sup>184</sup> Vgl. auch Bernhard DIETZ/Christopher NEUMAIER, Vom Nutzen der Sozialwissenschaften für die Zeitgeschichte. Werte und Wertewandel als Gegenstand historischer Forschung, in: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 60 (2012), S. 293–304, hier S. 304.

<sup>185</sup> Vgl. auch die Hinweise in: Martin KUKOWSKI, Auto Union AG. Grundzüge ihrer Unternehmensgeschichte sowie wirtschafts- und sozialgeschichtliche Forschungspotentiale ihrer Überlieferung im Sächsischen Staatsarchiv Chemnitz, in: Geschichte und Zukunft der deutschen Automobilindustrie. Tagung im Rahmen der „Chemnitzer Begegnungen“ 2000, hg. von Rudolf BOCH, Stuttgart 2001, S. 109–132, hier S. 110; Nils BECKMANN, Käfer, Goggos, Heckflossen. Eine retrospektive Studie über die westdeutschen Automobilmärkte in den Jahren der beginnenden Massenmotorisierung, Vaihingen 2006, S. 35.

<sup>186</sup> Daneben existiert an der Yale Universität, New Haven, eine Sammlung zu GM/Opel, die auch Aktenkopien beinhaltet.

<sup>187</sup> Die Werkzeitschrift änderte mehrmals ihren Titel: „Du und Dein Werk“ (1952–1957), „Der Völklinger Hüttenmann“ (1957–1966), „Der Hüttenmann bei Röchling“ (1966–1971), „Der Hüttenmann“ (1971–1990).



durch Experteninterviews mit kommunalpolitischen Akteuren ergänzt, die zusätzliches „Hintergrundwissen“<sup>188</sup> generierten.<sup>189</sup>

## 1.6 Aufbau der Untersuchung

Die folgende Untersuchung gliedert sich prinzipiell in zwei Großkapitel, die die jeweiligen Untersuchungsgegenstände – die beiden Städte – behandeln, sowie eine umfassende, vergleichende Zusammenfassung. Eingeleitet werden beide „Stadtkapitel“ von einem Abriss der jeweiligen Stadtgeschichte im Zusammenhang mit der Entwicklung der dominierenden Unternehmen *vor* 1945. Im Anschluss folgen sie einer chronologischen Phasenuntergliederung, die sich aufgrund der engen Verknüpfung der Geschichte der Städte mit Opel bzw. den RESW und Nachfolgeunternehmen grob am wirtschaftlichen Rahmen des jeweiligen Großunternehmens orientiert. Diese zeitliche Phaseneinteilung soll jedoch nicht als starres Raster verstanden werden, sondern als heuristischer Untersuchungsrahmen dienen, um Entwicklungszusammenhänge besser fassen zu können. Dass hierbei Teilentwicklungen und Teiluntersuchungsbereiche, auch um Wiederholungen zu vermeiden, über den jeweiligen Zeitraum hinausragen können, liegt auf der Hand.

Die zeitlichen Abschnitte wiederum sind sachlich untergliedert. Jeder Abschnitt wird – erneut aufgrund ihrer hohen Bedeutung für die Städte – durch ein Teilkapitel zur Entwicklung der beiden Großunternehmen im übergeordneten Rahmen der jeweiligen Branchenentwicklung eingeleitet. Anschließend geht es – mit verschieden starker Gewichtung – um die Interdependenzen zwischen Stadt und Werk, die sozio-ökonomische, finanzielle und räumliche Entwicklung der Städte, die Frage nach der Rolle der Großindustrie im Stadtbild sowie im Image der Städte. Besonderer Schwerpunkt ist die sich wandelnde Entwicklung der Abhängigkeit der Städte von den dominierenden Industriebranchen und -werken. Den größten Untersuchungsraum nimmt der dritte Punkt ein: die Krisenwahrnehmungen und -reaktionen seitens der Städte vor dem Hintergrund von Wachstum und Schrumpfung der Großunternehmen und die Auseinandersetzung vor allem der stadtpolitischen Akteure mit der Ausrichtung der künftigen

---

<sup>188</sup> Vgl. Dorothee WIERLING, Oral History, in: Aufriss der Historischen Wissenschaften. Bd. 7: Neue Themen und Methoden der Geschichtswissenschaft, hg. von Michael MAURER, Stuttgart 2003, S. 81–151, hier S. 109.

<sup>189</sup> Zu Experteninterviews als gängiger Methode in den Sozialwissenschaften vgl. Alexander BOGNER/Wolfgang MENZ, Experteninterviews in der qualitativen Sozialforschung. Zur Einführung in eine sich intensivierende Methodendebatte, in: Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder, hg. von Alexander BOGNER/Wolfgang MENZ/Beate LITTIG, Wiesbaden <sup>3</sup>2009, S. 7–34. Zu den methodischen Problemen sowie Möglichkeiten der Oral History vgl. u. a. Alexander C. T. GEPPERT, Forschungstechnik oder historische Disziplin? Methodische Probleme der Oral History, in: Geschichte in Wissenschaft und Unterricht 45 (1994), S. 303–320; Oral History, hg. von Julia OBERTREIS, Stuttgart 2012.

Stadtentwicklung, insbesondere im Hinblick auf die Wirtschaftsstruktur und den monoindustriellen Pfad der Stadt. Bildet das jeweils auf den Rückblick vor 1945 folgende Kapitel die Prosperitätsphase der Städte ab, so liegen die Schwerpunkte im Anschluss für Völklingen auf den Auswirkungen der ersten Einbrüche der Eisen- und Stahlindustrie in den 1960er Jahren, der Stahlkrise Ende der 1970er und Anfang der 1980er Jahre sowie der Stilllegung der Hütte und des Saarstahl-Konkurses 1993. Für Rüsselsheim liegt der Fokus auf den Auswirkungen der Rezession 1966/67, der beiden Ölpreisschocks, Internationalisierungsschüben der 1980er/90er Jahren und der Rezession 1993.