

Industrie und Stadt im Umbruch
Industrieunternehmen und städtische Wiederaufbauplanung nach 1945
als Faktoren für die Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Köln

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung des Doktorgrades
der Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät
der Universität zu Köln

Vorgelegt von
Tatjana Libor-Dörstel
aus Bergisch Gladbach

Bergisch Gladbach 2001

Berichterstatter: Prof. Dr. Josef Nipper

Tag der letzten mündlichen Prüfung: 17.5.2001

Vorwort

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Tabellenverzeichnis

	Seite
A Untersuchungsansatz und Grundlagen	1
1 Einleitung.....	1
1.1 Untersuchungsgegenstand und -ziele.....	1
1.2 Aufbau der Arbeit.....	15
1.3 Forschungstheoretische Einordnung.....	19
2 Methodik.....	24
2.1 Gedankliche Konzeption.....	24
2.2 Auswahl der Methoden.....	28
2.3 Datengrundlage und Durchführung.....	30
B Das Untersuchungsumfeld	37
1 Industrie in Köln.....	37
1.1 Genese des Industriestandortes Köln bis zum Zweiten Weltkrieg.....	37
1.2 Industrieökonomische Entwicklung Kölns seit den 50er Jahren.....	39
2 Industrie in den rechtsrheinischen Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim als Initiator der Stadtentwicklung.....	41
2.1 Chemische Fabrik Kalk (CFK); die Firmenentwicklung.....	45
2.2 Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD später Deutz AG); Firmenentwicklung.....	49
2.3 Die Unternehmen und ihr Einfluß auf das Erscheinungsbild der Stadtteile und ihrer Bevölkerung.....	57
C Nachkriegszeit und Wiederaufbau	65
1 Ausmaß der Kriegskatastrophe.....	65
1.1 Situation der Stadt nach der Zerstörung – Rahmenbedingungen.....	66
1.1.1 Organisation des Wiederaufbaus - Grundlagen schaffen mit der Bildung einer neuen Stadtverwaltung.....	67
1.1.2 Planungsinstanzen beim Wiederaufbau.....	74
1.1.3 Zielvorstellung der Stadt bei der Aufbauplanung Kölns.....	78
1.2 Situation der Unternehmen.....	85
1.2.1 Rahmenbedingungen zum Wiederaufbau.....	85
1.2.2 Hindernisse beim Wiederaufbau – die Demontage.....	90
1.2.3 Der Aufbau der Firmen CFK und KHD.....	95
2 Industrieunternehmen und Stadt Köln; ihre Wiederaufbauplanung als Faktoren für die Stadtentwicklung.....	100

2.1	Beispiel 1: Konträre Standortdiskussionen um den Wiederaufbau der CFK in Kalk oder in Godorf.....	101
2.2	Beispiel 2: Der Werkswohnungsbau bei KHD und CFK als Bestandteil beim Wiederaufbau der Stadtteile.....	108
2.3	Beispiel 3: Flächentausch – Auswirkungen auf Stadtstrukturen.....	121
3	Ergebnis des Teils „C“, Nachkriegszeit und Wiederaufbau.....	127
D	Ausblick aus der heutigen Situation auf die Zukunft.....	130
1	Auswirkungen der heutigen Probleme (Abbau und Deindustrialisierung seit den 80er Jahren) auf die Unternehmen CFK und KHD und die Stadt Köln, Verhältnisse und Zusammenarbeit.....	132
2	Ein Relikt aus der Wiederaufbauzeit: Werkswohnungsbau CFK und KHD.....	141
3	Struktureller Wandel als Impuls für gegenwärtige städtische Planungen und Maßnahmen zur zukünftigen Stadtentwicklung.....	145
E	Synthese.....	154
	Zusammenfassung der Ergebnisse.....	154
	Anhang.....	159
	Literatur.....	160

Abbildungsverzeichnis:	Seite
Abb. 1: Positionierung der Stadtentwicklung im Schnittbereich der unterschiedlichen Wissenschaften..	3
Abb. 2: Auswahlkriterien.....	11
Abb. 3: Übersichtsplan mit dem Untersuchungsgebiet Deutz, Kalk und Mülheim, Standorte der Unternehmen CFK und KHD.....	12
Abb. 4: Industrieflächen in den rechtsrheinischen Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim.....	13
Abb. 5: Modell zur Arbeit.....	16
Abb. 6: Betrachtungsweise und Einordnung des Themas.....	19
Abb. 7: Struktur der städtischen Akteure.....	25
Abb. 8: Zoom „Akteure“ aus dem Modell zur Arbeit (Abb. 5).....	26
Abb. 9: Zoom aus dem Arbeitsmodell zum Beziehungsfeld zwischen der Stadt Köln und den Unternehmen CFK und KHD.....	28
Abb. 10: Kartenausschnitt aus der Topographischen Karte des Regierungsbezirkes Köln von 1863.....	42
Abb. 11: Chemische Fabrik Kalk, Abbrucharbeiten 1996, Ansicht Straßenkreuzung Kalker Hauptstr./Vietorstr.....	44
Abb. 12: KHD-Gelände in Deutz-Mülheim, Ansicht von der Zoobrücke in Richtung Deutz-Mülheimer-Str.....	44
Abb. 13: Chemische Fabrik Kalk 1892, Straßenansicht Kalker Hauptstraße.....	45
Abb. 14: Zustand der CFK 1945, Vogelperspektive Blick Richtung Osten.....	47
Abb. 15: Aufbau der Unternehmensgruppe.....	48
Abb. 16: Gesamtplan der Maschinenbauanstalt -Humboldt 1905.....	52
Abb. 17: Appell vor Lehrlingen im KHD-Werk Kalk im Oktober 1942.....	53
Abb. 18: Zustand des nördlichen Teils des Werkes Deutz an der Deutz-Mülheimer-Straße im Mai 1945....	54
Abb. 19: Situationsplan der Maschinenbau AG Humboldt von 1873 in Kalk.....	58
Abb. 20: CFK-Gebäude in der Eisenbahnstraße, Backsteinfassade rot mit Verzierung.....	59
Abb. 21: Humboldt-Kolonie, Pläne von 1900 und 1909.....	60
Abb. 22: Wiederaufgebaute KHD-Werksanlagen an der Deutz-Mülheimer-Str. im Jahre 1956.....	61
Abb. 23: CFK-Werksgelände in Kalk entlang der Kalker Hauptstraße vor der Schließung 1993.....	62
Abb. 24: Die doppelte Kurve des Verkehrs, Entwurf von Rudolf Schwarz.....	81
Abb. 25: Entwurf der Doppelstadt Köln mit der Industriestadt im Norden und der Kultur- und Handelsstadt im Süden von Rudolf Schwarz.....	82
Abb. 26: Schema zur geplanten Kölner Stadtlandschaft von Fritz Schumacher.....	83
Abb. 27: Plan zur Zerstörung des Werkes CFK von 1945.....	86
Abb. 28: Plan zu den Zerstörungen der Gebäude im Werk Deutz vom Unternehmen KHD 1945.....	87
Abb. 29: Zeichnungsplakat zur geteilten Stimmung, die durch die Demontagepläne der Alliierten 1948 entstand.....	92
Abb. 30: Zerstörte Werkshalle KHD 1945.....	97
Abb. 31: Die wiederaufgebaute CFK als dominantes Objekt im Stadtbild von Kalk zu Beginn der 50er Jahre.....	103
Abb. 32: Lage der CFK in Köln-Kalk.....	105
Abb. 33: Ansichten der KHD- Werkswohnungen 1952.....	116
Abb. 34: Straßen- und Gartenansicht der Werkswohnungen von KHD in der Neuerburgstraße in Kalk, Planung von 1951.....	117
Abb. 35: Werkswohnungsbau der Unternehmen KHD und CFK im rechtsrheinischen Köln.....	118
Abb. 36: Übersicht über die Grundstücke im Tauschgeschäft zwischen CFK und der Stadt Köln.....	122
Abb. 37: Übersicht über die Grundstücke an denen die CFK Interesse hatte.....	125
Abb. 38: KHD-Werksgelände in Kalk und die geänderte Straßenführung.....	126
Abb. 39: Fabrikgebäude der CFK bei Abrißarbeiten 1996.....	135
Abb. 40: KHD-Grundstück an der Deutz-Mülheimer-Straße, auf dem 1993 noch Produktionshallen standen.....	140
Abb. 41: Leitprojekt: Kalk-Programm.....	148
Abb. 42: Projekte der Stadt Köln für die Erneuerung der rechtsrheinischen Wirtschaftsstruktur.....	149
Abb. 43: Luftbild Kölnarena, Stadthaus und Messe in Deutz 1999.....	151
Abb. 44: Blick von der Stadtautobahn auf das ehemalige Gelände der CFK im Oktober 2000.....	152

Tabellenverzeichnis:	Seite
Tab. 1: Gesprächspartner nach Bereichen und deren Tätigkeiten für beide Zeitphasen.....	34
Tab. 2: Gliederung der Arbeitsschritte und angewandte Methoden.....	35
Tab. 3: Einwohnerentwicklung in Kalk.....	43
Tab. 4: Einwohnerentwicklung in Deutz.....	43
Tab. 5: Einwohnerentwicklung in Mülheim.....	43
Tab. 6: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen der CFK 1859-1958.....	47
Tab. 7: Belegschaftsentwicklung CFK 1983 bis 1993.....	48
Tab. 8: Beschäftigte bei der Maschinenbau AG Humboldt zwischen 1871 und 1929.....	50
Tab. 9: Beschäftigtenzahlen bei KHD zwischen 1990 und 2000.....	55
Tab. 10: Einwohnerzahlen 1998 in den Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim.....	62
Tab. 11: Erwerbstätige in den Stadtteilen Deutz und Kalk 1987.....	63
Tab. 12: Arbeitslosenquoten in den Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim 1996 und 1998.....	63
Tab. 13: Zerstörungsgrad KHD, Werke Deutz und Kalk 1945.....	96
Tab. 14: Belegschaftsentwicklung von 1938 bis 1949 in den Werken Deutz und Kalk.....	96
Tab. 15: Belegschaftsentwicklung bei der CFK von 1945 bis 1954.....	99
Tab. 16: Beschäftigungsentwicklung in der Industrie, mit Auszug der Chemischen Industrie und des Maschinenbaus 1991 bis 1999.....	131
 Anhang:	
Tab. 17: Werkswohnungen KHD in Köln bis 1985.....	159
Tab. 18: Werkswohnungen der Firma Chemische Fabrik Kalk.....	160

Dank

Es gibt viele gute Gründe dafür, als Geographin den Blick so weit zurück in die Wiederaufbaujahre nach dem Zweiten Weltkrieg zu richten, da in dieser Zeit die Weichen für die Stadtentwicklung der letzten 55 Jahre in Köln gestellt wurden. Besonders in der heutigen Zeit, die geprägt wird durch einen strukturellen Wandlungsprozeß, kann diese Wiederaufbauphase als wichtige Ursachenquelle für die heutige Entwicklung herangezogen werden.

In der Thematik liegt schon eine gewisse Schwierigkeit der objektiven Betrachtung und Durchführung dieses Projektes. Daher gilt mein besonderer Dank Herrn PROF. DR. JOSEF NIPPER für seine Begleitung und Unterstützung während des gesamten Verlaufs meines Projektes. Seine Betreuung reichte von der Unterstützung in wissenschaftlichen Fragen, über die Beratung bei technischen Problemen bis hin zur „Wiederaufbauarbeit“ in den schwierigen Phasen meiner Arbeit.

Die vielen Gespräche mit Frau Dr. Dorothea Wiktorin und Herrn Dr. Manfred Nutz halfen mir sehr und ihre fachlichen und konstruktiven Tips gaben mir die Bestätigung, am Thema weiter zu arbeiten.

Auch möchte ich mich bei den Gesprächspartnern, besonders bei Herrn Werner, Herrn Zandowski und Herrn May herzlich bedanken, die mir einen Einblick in diese, schon in weite Ferne gerückte Wiederaufbauzeit gewährten. Diese Informationen waren sehr wichtig und bildeten eine wesentliche Grundlage für meine Arbeit.

Mein liebster Dank gilt meinem Mann Ingo Dörstel. Er stand mir in allen Phasen dieser Arbeit als interessierter Gesprächspartner zur Seite und begleitete mich durch alle Höhen und Tiefen im Verlauf dieses Projektes. Schließlich danke ich meinen Eltern, Cilly und Horst Libor und auch Herrn Dr. Rudolf Lux, die mir bei den Korrekturen halfen und die mein Projekt mit Interesse begleitet haben.

A Untersuchungsansatz und Grundlagen

1 Einleitung

1.1 Untersuchungsgegenstand und -ziele

Die Betrachtung von Stadtentwicklung kann aus unterschiedlichen Perspektiven erfolgen. Einerseits vollzieht sich Stadtentwicklung als prozessualer Wandel städtischer Strukturen, andererseits beinhaltet Stadtentwicklung das aktive planerische Eingreifen in Prozesse und das Gestalten von Strukturen. Beide Formen des Wandels laufen fortwährend ab. Jedoch ist festzustellen, daß die Intensität des Wandels, sowohl in seiner Gesamtheit als auch bezogen auf die beiden angesprochenen Komponenten, zu unterschiedlichen Zeiten deutlich verschieden sein kann. Daher können Perioden auftreten, in denen strukturelle und funktionale Wandlungsprozesse in sehr radikaler Form ablaufen und einen Umbruch, in der bis dahin kontinuierlich verlaufenden Stadtentwicklung, einleiten. Solche Perioden des Umbruchs können sich einerseits als Konsequenz aus katastrophalen Ereignissen, wie Krieg oder Naturkatastrophen, in deren Folge physische Zerstörungen auftreten, ergeben. Andererseits können sie eine Folge gesellschaftlicher Umstürze sein, die alte Strukturen in Frage stellen. Auch ein aufgetauter Änderungsbedarf, basierend auf gesellschaftlichen und ökonomischen Entwicklungen, kann eine Umbruchphase einleiten, in deren Verlauf der Versuch unternommen wird, dem aktuellen Bedarf durch neue Strukturen nachzukommen.

In allen Fällen werden festgefügte Strukturen der Städte zerstört bzw. grundsätzlich in Frage gestellt. Der Aufbau neuer Strukturen muß schnellstmöglich erfolgen.

Für den zeitlichen Verlauf von Stadtentwicklung - insbesondere der planerisch-gestalterischen Ebene - läßt sich demzufolge folgender Grundansatz ableiten: Eine Neuorientierung in der Stadtentwicklung erfolgt in Schüben. Als Auslöser sind z.B.

- physisch-materielle Zäsuren, wie Kriegszerstörungen, Brände, Naturkatastrophen oder Epidemien
- oder gesellschaftlich-ideologische Neuorientierungen, wie die Diskussion zur Bodenproblematik in den 70er Jahren oder die Wende in der DDR

zu nennen.

Die Grundstrukturen sind nach solchen Ereignissen langfristig festgelegt, und die weitere Stadtentwicklung vollzieht sich innerhalb von Grenzen, die in der Umbruchzeit bestimmt wurden. Diese Umbruchphasen sind demzufolge Perioden, in denen grundsätzlich neue Entwicklungen eingeleitet werden können. Zu anderen Zeiten orientiert sich Stadtentwicklung mehr innerhalb eines festgefügtten Rahmens entlang anerkannter Leitlinien.

Beeinflusst wird Stadtentwicklung in beiden Formen (prozessualer Wandel und aktives planerisches Eingreifen) durch ein Wechselspiel von Widerstreit, Ausgleich und Kompromiß unterschiedlichster Interessen auf der

- öffentlichen Ebene (Politiker, Planer) und der
- privaten Ebene (Bodeneigentümer, Industrieunternehmen, Anwohner).

Das Ergebnis des Wechselspiels, was auch als Wechselspiel zwischen Planung und Realität angesehen werden kann, bestimmt den Verlauf der Stadtentwicklung.

Dieses Wechselspiel zwischen den öffentlichen und den privaten Ebenen, d.h. zwischen städtischer Planung und den Interessen von Industrieunternehmen, während der Umbruchphase des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg, wird in dieser Arbeit untersucht und dokumentiert. Ziel ist es dabei die Industriebetriebe und die städtische Planung bzw. deren Aktivitäten als wesentliche Faktoren für die Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Köln herauszuarbeiten, und speziell der Frage nachzugehen, welchen Einfluß die Industrieunternehmen Chemische Fabrik Kalk und Klöckner-Humboldt-Deutz auf den Wiederaufbau und damit auf die damals gestalteten räumlichen Strukturen hatten.

Es sind gerade diese Industriebetriebe, die innerhalb der städtischen Struktur große Flächen beanspruchten und die als Bodeneigentümer und Arbeitgeber ihre Interessen gegenüber der städtischen Planung vertraten. In die Wiederaufbauplanung der Stadt flossen die verschiedensten Belange, wie z.B. Interessen der Anwohner oder Einhaltung von Umweltschutzrichtlinien, ein. Aus den unterschiedlichen Positionen der öffentlichen und privaten Ebenen entstanden Interessenkonflikte, die ebenfalls Einfluß auf die städtische Wiederaufbauplanung und damit auf die Stadtentwicklung der rechtsrheinischen Stadtteile nahmen.

Wie und in welchem Umfang solche Konflikte die Stadtplanung beeinflussten und wie das Wechselspiel zwischen Industrie und Stadt funktionierte, soll in den verschiedenen untersuchten Beispielen zum Wiederaufbau herausgestellt werden. Die schwierigen Rahmenbedingungen dieser Zeit, wie z.B. die Bildung einer neuen Stadtverwaltung, in denen der Handlungsspielraum für das Wechselspiel und den Wiederaufbau festgelegt wurden, stellen dabei die allgemeinen Grundlagen für die spätere Entwicklung dar, weshalb diese Rahmenbedingungen in der vorliegenden Arbeit auch differenziert dokumentiert werden.

Eine zweite Umbruchphase, die Mitte der 80er Jahre in Form eines ökonomischen Strukturwandels einsetzte, hinterließ in den rechtsrheinischen Stadtteilen in Form von Unternehmensschließungen und –verkleinerungen deutliche Spuren. Diese, zur Zeit noch anhaltende Phase,

wird in dieser Arbeit in Form eines Ausblick beleuchtet, und die sich abzeichnenden Trends dieser Entwicklung werden dabei kurz angeschnitten.

Wie bereits erwähnt, wirken vielfältige Einflüsse aus Gesellschaft, Politik und besonders der Wirtschaft auf die Stadtentwicklung ein und tragen zur Veränderung bei. HEUER (1977, 40) definierte Stadtentwicklung als

„...sichtbares Ergebnis eines sozioökonomischen Wachstums- oder Schrumpfungsprozesses einer Stadt, der aus den Verhaltensweisen und sich wechselseitig beeinflussenden Entscheidungen der handelnden Akteure resultiert und einen ständigen Wandel der sozialen und wirtschaftlichen sowie baulichen und räumlichen Struktur der Städte impliziert“.

Stadtentwicklung erscheint daher einerseits als scheinbar natürlicher Wandlungsprozeß städtischer Strukturen, andererseits werden Entwicklungstendenzen durch gezielte Planung beeinflusst und gesteuert, so daß Vorgaben, die politisch gewollt und planerisch umgesetzt werden, als prägende Elemente zukünftiger Stadtgestaltung zu benennen sind. Antrieb und Ursachen hierfür sind letztendlich Faktoren, die im Laufe der Zeit eine immerwährende Anpassung zur besseren Bewältigung der zukünftigen Anforderungen an städtische Gebilde fordern.

Stadtentwicklung als Forschungsfeld

Nicht nur die Geographie widmet sich dem Untersuchungsfeld der Stadtentwicklung (siehe dazu Abb. 1). Sie liegt vielmehr als eine Schnittmenge zwischen verschiedenen Wissenschaftsbereichen, wie der Stadtgeographie, der Soziologie, den Politikwissenschaften und

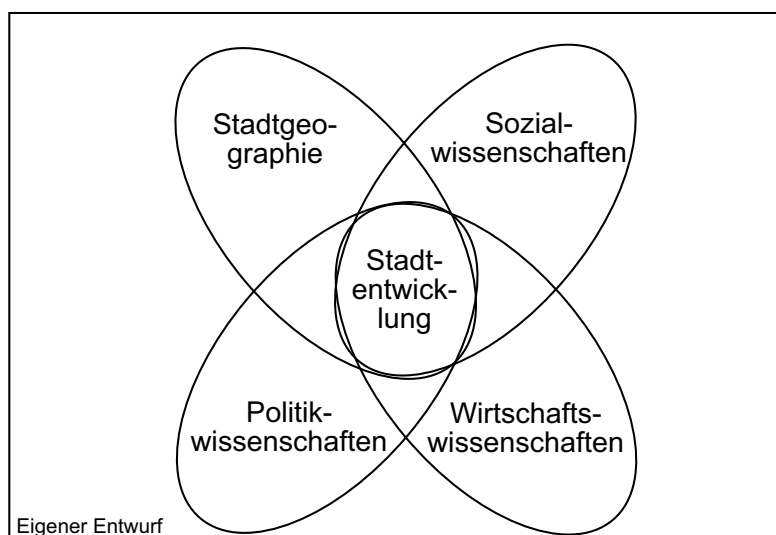


Abb. 1: Positionierung der Stadtentwicklung im Schnittbereich der unterschiedlichen Wissenschaften

den Wirtschaftswissenschaften. Amerikanische Soziologen legten in den 20er Jahren den Grundstein für die Auseinandersetzung mit Theorien zur Stadtentwicklung. Zu erwähnen sind

hier die Modelle zur Stadtstruktur von BURGESS mit dem „Modell konzentrischer Zonen“ von 1925, HOYT mit dem Sektorenmodell (1936) und HARRIS & ULLMANN mit ihrem Mehrkernmodell von 1945.

In den 70er Jahren entwickelte RUST (1975) ein Modell, das sich auf die Phasen des Wachstums und des Niedergangs einer Stadt bezieht. Es beruht auf Annahmen über den Zusammenhang von ökonomischer und demographischer Entwicklung in einer Stadt. Dabei geht er davon aus, daß Wanderungen (Zu- und Fortzüge) infolge ihrer Selektivität von entscheidender Bedeutung für die Altersstruktur einer Stadt sind. Jüngere, gut ausgebildete flexiblere Personen wandern eher. Daher sind sowohl die Zu- als auch die Abwanderungen hinsichtlich derselben Gruppen selektiv. In fünf Phasen¹ beschreibt RUST sein Modell des Altersaufbaus einer Stadt in Verbindung mit deren ökonomischer Entwicklung (RUST 1975, 174-176).

Mit der Veränderung von Städten im Zuge der Industrialisierung unter den Gesichtspunkten der funktionalen und sozialen Differenzierung beschäftigte sich HEINEBERG (1986). Unter wirtschaftlichen Aspekten versuchte KAHNERT (1998) die Wechselwirkung städtischer und wirtschaftlicher Entwicklung in den neuen Bundesländern zu klären, wo einerseits eine exzessive Ausdehnung der Siedlungsflächen in das Umland stattfand und andererseits große ungenutzte, teilweise verfallende Bereiche der Innenstädte existieren. Anhand von verschiedenen Fallbeispielen wies er auf die Chancen und die gleichzeitige Problematik dieser gegensätzlichen Entwicklung in den ostdeutschen Städten hin.

In bezug auf die räumlichen Reserven im Innenstadtbereich lassen sich Parallelen mit der Entwicklung in den rechtsrheinischen Stadtteilen feststellen.

Stadtentwicklung als politischen Prozeß sehen OSSENBRÜGGE (1983) und SCHNEIDER (1997) in ihren Untersuchungen.

¹ Die fünf Phasen werden unterteilt in: die sogenannte Anfangsphase, in der ein ökonomischer Boom besteht und in der ein idealer Altersaufbau existiert. Diese wird nach 5 bis 10 Jahren von der zweiten Phase abgelöst, in der eine neue Altersstruktur entsteht. In der dritten Phase tritt das Ende des ökonomischen Booms ein, der z.B. durch den Niedergang einer Branche verursacht wird. Die Zuwanderung verringert sich und die Altersstruktur, die in den vergangenen Phasen entstand, wird nun geprägt durch eine wachsende Bevölkerung mit einem Überschuß an Kindern. RUST nennt diesen Sachverhalt – Bevölkerungswachstum bei schlechter wirtschaftlicher Entwicklung – „shadow boom“. Aufgrund des Mangels an Arbeitsplätzen setzt eine Abwanderung ein. Ein Teil der Bevölkerung bleibt trotz der unsicheren wirtschaftlichen Lage in der Stadt wohnen. In der vierten Phase (20 Jahre nach dem Boom) stellt sich ein Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage an Arbeitsplätzen ein, daß aufgrund der nun herrschenden Altersstruktur entsteht. In der fünften Phase hängt die weitere Entwicklung des Altersaufbaus von der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt ab, je nach dem, ob sie relativ stabil bleibt oder ob sie niedergeht. (RUST 1975, 174-176)

Die Vielfalt der Möglichkeiten, auf welche Weise Stadtentwicklung zu untersuchen ist, zeigt die Schwierigkeit, die Geographen oder Soziologen mit der Formulierung einer allgemein gültigen Theorie der Stadtentwicklung haben. Nach FRIEDRICHS (1995, 29) ist Stadtentwicklung *„...ein komplexer Prozeß, der sich nicht als Ganzes erklären läßt; erklären lassen sich nur einzelne Sachverhalte des Prozesses, zum Beispiel eine veränderte Nutzung von Gebäuden in einem städtischen Teilgebiet.“* (FRIEDRICHS 1995, 29)

Es hängt letztendlich vom Forschungsinteresse ab, wie und mit welchen Mitteln und aus welcher Perspektive Stadtentwicklung betrachtet und untersucht wird.²

Wie bereits oben erwähnt, können innerhalb der städtischen Entwicklung Perioden auftreten, in denen strukturelle und funktionale Wandlungsprozesse in sehr extremer Form vollzogen werden bzw. sich vollziehen. Extreme Veränderungen führen dazu, daß festgefügte und jahrhunderte alte Stadtgebilde zerstört oder in Frage gestellt werden. Es entsteht eine Situation, in der zu wenig Zeit verbleibt, sich den neuen Erfordernissen anzupassen und eine allmähliche Entwicklung der Planungs- und Umsetzungsprozesse fortzuführen. Solche Streßsituationen haben massive Auswirkungen auf den städtischen Raum. Vorhandene Strukturen, wie Wohnsiedlungen, Verkehrswege, soziale Gefüge und ökonomische Grundlagen werden wertlos. Gleichzeitig wird ein riesiges Flächenpotential für neue Planungen verfügbar.

Im Rahmen geographischer Untersuchungen nach der schweren Erdbebenkatastrophe 1976 in Friaul, die große Teile der Stadt zerstörte, nahm GEIPEL (1977) Bezug auf die Bedeutung von Katastrophen für Planer, die gerade in solchen veränderten Ausgangslagen freier als unter den vorangegangenen Bedingungen planen und außergewöhnliche Ideen umsetzen können (GEIPEL 1977, 30).

Mit dem Wiederaufbau deutscher Städte beschäftigt sich NIPPER (1993), der sich auf die Rahmenbedingungen konzentriert, unter denen Wiederaufbau nach der Zerstörung durch den Zweiten Weltkrieg stattfinden konnte. Einen Vergleich zwischen Stadtentwicklung in Ost- und Westdeutschland in Umbruchsituationen stellt NUTZ (1998) an. Die Planungsideen und Lösungsvorschläge mögen in Umbruchphasen freier sein als unter festgelegten intakten städtischen Strukturen, nur kann die Umsetzung der Planungen auch zeitweise verzögert werden, da die Planer alleine keine für die Stadtentwicklung relevanten Entscheidungen treffen können. Gleichzeitig stehen die Verantwortlichen unter erheblichem Zeitdruck, da die eingetretenen

² Innerhalb der Stadtentwicklung schrieb u.a. SCHÄFERS (1989) über Leitbilder und Leitgedanken. Er betrachtete Leitbilder und Tendenzen der letzten 50 Jahre. Über die Perspektiven der Stadtentwicklung aus kommunalpolitischer Sichtweise arbeitete WALCHA u. DREESBACH (1998). Aus der Planungssicht ist ALBERS (1992) Beitrag eine umfangreiche Darstellung zum Thema „Stadtplanung“, die ein breites Spektrum von der

Veränderungen Auswirkungen auf das gesamte Stadtgefüge haben können, was schnelles Handeln erforderlich werden läßt (vgl. NUTZ 1998, 25ff.).

Der Bereich, in dem die stadtentwicklungsrelevanten Entscheidungen getroffen werden, befindet sich im Schnittpunkt der Interessen von Politik, Verwaltung und Privatwirtschaft (siehe dazu KÜPPER 1990, 136). Zwischen Widerstreit, Einigung und Kompromiß unterschiedlicher Interessengruppen vollzieht sich Stadtentwicklung auf öffentlichen (Planer und Politiker) und privaten (Industrieunternehmen oder Anwohner) Ebenen. Das Ergebnis der wechselseitigen Auseinandersetzung bestimmt den Weg der zukünftigen Entwicklung der Stadt.

Für diese Arbeit ist die Zeit des Wiederaufbaus nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges die markante Umbruchzeit, in der diese Konfliktsituation besonders deutlich wird. Diese Zeitphase konfrontierte die planungsbeteiligten Personen mit Problemen und Fragen zu Standortentscheidungen, Flächennutzung und Stadtgestaltung. Planungsbeteiligte Personen waren in erster Linie Politiker, Planer und private Akteure, die dafür verantwortlich waren, die Not der Stadtbewohner schnell zu lindern, den städtischen Lebensraum in seiner Funktionsfähigkeit wieder herzustellen und die Stadtstrukturen zukunftsorientiert zu gestalten. Die in Umbruchphasen zu treffenden Entscheidungen initiieren gravierende Impulse und zukunftsweisende Richtungsänderungen der Stadtplanung.

Gleichzeitig war die Wiederaufbauzeit der Beginn einer Wohlstandsphase, dem Wirtschaftswunder der 50er Jahre, die gekennzeichnet war durch den Aufbau, wirtschaftliches Wachstum und die damit verbundene Ausweitung von Industrieflächen. Mit dem Wachstum erhöhte sich der Flächenbedarf der Industrie innerhalb des städtischen Gebietes, Flächendruck war die Folge.

Über die Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges und den Wiederaufbau in Köln existieren zahlreiche Veröffentlichungen, z.B. von BILLSTEIN (1995); CARIS (1985); DIEFENDORF (1991); FROHN (1982); KIER (1976); WIKTORIN (1995)³. Historische Arbeiten wie die von BILLSTEIN (1995) betrachten die Auswirkungen der Kriegszerstörung aus dem Blickwinkel der Siegermächte und konzentrieren sich dabei auf die amerikanische Besatzungszeit. CARIS (1985) geht in seinem Aufsatz auf die Stadtplanung mit dem Schwerpunkt - Verkehrsplanung in den ersten Nachkriegsjahren - ein. DIEFENDORF (1991) beschäftigt sich mit der städtebaulichen Tradition und dem Wiederaufbau von Köln.

Entwicklung des Städtebaus und der Stadtplanung, über rechtliche Grundlagen bis hin zu praktischen Anmerkungen zur Stadtplanung behandelt.

³ Weiterhin zu erwähnen ist die Arbeit von BERG (1947), der bereits zwei Jahre nach Kriegsende über den Zustand und über die Wiederaufbaumaßnahmen in Köln schreibt.

FROHN (1982) z.B. beschreibt in seiner Arbeit das tägliche Leben während des Wiederaufbaus in Köln und gibt Einblick in die politischen Abläufe dieser Zeit. KIER (1976) betrachtet den Wiederaufbau zwischen 1945 und 1975 aus kunsthistorischer Perspektive. WIKTORIN (1995) unternimmt aus geographisch planerischer Perspektive den Versuch, Bilanz aus dem Wiederaufbau der Kölner Innenstadt zu ziehen und zeigt die Probleme und Schwierigkeiten bei der Wiederaufbauplanung und der tatsächlichen Realisierung des Aufbaus. Sie gibt einen Einblick in den Verlauf des Aufbaus, der sich von den Anfängen mit der Besetzung Kölns in der unmittelbaren Nachkriegszeit über den Beginn der Wiederaufbauplanung und der Planungsdurchführung in den 50er Jahren bis zur Betrachtung der Stadtplanung in den 60er und 70er Jahren erstreckt. 1992 arbeitete WIKTORIN bereits über den Wiederaufbau der Kölner Geschäftsstadt und zeigte hier, wie sich Planung und Realität auf den Einzelhandel in der Innenstadt, insbesondere in der Hohe Straße und der Schildergasse, auswirkten.

Die im Rahmen dieser Arbeit in einem Ausblick betrachtete zweite Umbruchphase, setzte Mitte der 80er Jahre ein. Sie war die Folge vielfältiger, gleichzeitig sichtbar werdender Veränderungen und Entwicklungsneuorientierungen. Gemeint sind hier die Auswirkungen eines ökonomischen Strukturwandels. Die bis dahin gültigen und weitgehend auf Kontinuität gebauten Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung befanden sich im Auflösungsprozeß (vgl. zum Thema: HEINZ, 1990). Dieser Umbruch vollzog sich im Gegensatz zur Wiederaufbauphase langsamer und schleichender. Die Zeichen einer solchen Entwicklung wären bei einer genauen Betrachtung des Zustandes der ansässigen Industrie vielleicht früher aufgefallen, doch die Konsequenzen präsentierten sich schlagartig. Deindustrialisierung ist die Folge dieser ökonomischen Umstrukturierung. Immer mehr industriell genutzte Flächen werden aufgegeben. Die Auswirkungen des ökonomischen Strukturwandels treffen die Stadt Köln besonders hart. Traditionsreiche Unternehmen mit bislang großer wirtschaftlicher Bedeutung für Köln bauen Stellen ab, werden zum Teil verkauft und stellen ihren Betrieb ein. Wieder befindet sich die Stadt in einer Umbruchphase, in der grundlegende Weichen für die zukünftige Entwicklung gestellt werden müssen bzw. auch schon werden. Noch kann die endgültige Entwicklungstendenz für die freigesetzten Industrieflächen nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Diese Phase wird in der Arbeit kurz beleuchtet mit dem Ziel, auf die aktuellen Ereignisse aufmerksam zu machen und auf zukünftige Entwicklungen hinzuweisen.

In der vorliegenden Arbeit geht es also nicht darum, diese Phase explizit zu untersuchen. Das sollte aufgrund der Komplexität und Individualität im Rahmen eigenständiger Arbeiten geschehen. Die Ursachen und Auswirkungen des ökonomischen Strukturwandels, der erhebli-

che Verluste von Arbeitsplätzen im sekundären Sektor zur Folge hat, und damit das wirtschaftliche und soziale Gleichgewicht einer Stadt beeinträchtigt und verändert, sind unter anderen von FRIEDRICHS (1985), KRÄTKE (1995) und MALY (1991) erforscht worden. Intensiv beschäftigte sich HEINZ (1990) mit dem Thema Stadtentwicklung und Strukturwandel in bezug auf die kommunalen und außerkommunalen Entscheidungsträger und ihren maßgeblichen Einfluß auf die Struktur der Städte. Mit dem Wandel von Entscheidungsstrukturen in der Stadtentwicklung beschäftigt sich KÜPPER (1990) in seinem Beitrag. Über die zukünftige Planung auf ehemaligen industriellen Brachflächen, dem „Flächenrecycling“, arbeiteten z.B. AENGEVELT (1991), GENSKE u. NOLL (1995) sowie HÖHMANN (1999).⁴

Angestrebt ist im Rahmen dieser Arbeit auch kein vollständiger, direkter Vergleich der beiden Phasen. Der Umstand, daß die zweite Phase nicht abgeschlossen ist, ist ein entscheidendes Argument hierfür. An dieser Stelle kann aber schon herausgestellt werden, daß die beiden Umbruchphasen auf unterschiedlichen Ursachen basieren:

- Die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg schufen ein Flächenpotential auf dem Wachstum entstand.
- Der ökonomische strukturelle Wandel führte zum Abbau von Industriebetrieben, Deindustrialisierung stellte sich ein, wobei wiederum Flächen verfügbar wurden.

Ob sich, wie bei der ersten Umbruchphase, wieder ein Wachstumspotential für die Stadt aus den neu zu beplanenden Flächen einstellt, oder ob sich aus dem Blickwinkel der Stadtentwicklung insgesamt ein negativer Trend fortsetzt, ist zum heutigen Zeitpunkt nicht vollständig abzusehen.

⁴ Mit Deindustrialisierung in der Anfangsphase und mit den Folgen daraus für die Stadtentwicklung beschäftigten sich u.a. auch HENCKEL u. NOPPER (1986). Dabei steht besonders die spätere Nutzung der ehemaligen Industrieflächen im Vordergrund. Ursachen für den Abbau von ehemals bedeutenden Industrieunternehmen werden mit dem Lebenslauf eines Wirtschaftszyklus verglichen. Dabei spricht man von „Innovationszyklen“ oder „Produktzyklen“, die durch einen Verlauf von einer Einführungs- zur Wachstums- und Reife-, hin zur Sättigungsphase sowie der Kontraktionsphase bis zur Aufgabe und Einstellung der Produktion gekennzeichnet sind. Dazu GAEBE (1993).

Welche Rolle spielt die Industrie in bezug auf Stadtentwicklung?

Zwischen Stadt und Industrie besteht ein Verhältnis wechselseitiger Abhängigkeit. Die Grundlagen sind in der Epoche der Industrialisierung gelegt worden, als sich immer mehr Industrieunternehmen außerhalb der alten Kerngebiete ansiedelten, was die Erschließung neuer Grundstücke notwendig werden ließ. Dies führte zur zunehmenden baulichen Erweiterung der Städte (siehe dazu CARTER 1980, 341ff.). Die enge Verbindung zwischen Industrieunternehmen und Stadt bewirkte wechselseitige Abhängigkeiten dieser Interessengruppen, die sich nicht nur durch ihre räumliche Verknüpfung ausdrückte. Wirtschaftliche Faktoren, wie Steuern und gesicherte Arbeitsplätze, können als Gründe für die Abhängigkeit von Stadt und Industrie angeführt werden. Unternehmen verfügen über die Möglichkeit diese Faktoren, besonders die Sicherstellung von Arbeitsplätzen, als Druckmittel für ihre Zwecke einzusetzen. Auch positive Impulse, z.B. die Ausweisung neuer Gewerbe- und Industrieflächen durch Städte und Gemeinden, die mit finanziellen Anreizen zur Neuansiedlung von Unternehmen für ihren Standort werben, verdeutlichen das wechselseitige Verhältnis.

Um die wirtschaftlichen Interessen ihrer Unternehmen am Standort der Betriebe zu sichern, sind die verantwortlichen Personen der Firmenleitung bestrebt, z.B. städtebauliche Rahmenbedingungen für die Belange des Unternehmens zu optimieren. Dazu wird es erforderlich, an die Planungsgremien der Städte heranzutreten und eigene Anliegen zu vertreten, bzw. deren Realisierung zu forcieren. Umgekehrt treten städtische Repräsentanten an Unternehmen heran, die in der Regel auch Eigentümer der Firmengrundstücke sind und formulieren ihre Auflagen und Interessen.

Das Verhältnis und die wechselseitige Abhängigkeit zwischen Industrieunternehmen und Stadt intensiviert sich bei zunehmender ökonomischer Bedeutung des Industriebetriebs für den Standort. Ist der Betrieb im innerstädtischen Bereich ansässig, gibt es viele Berührungspunkte zwischen Stadt und Unternehmen, wie z.B. Gestaltungsvorgaben und Erteilung von Auflagen bei Neubauten oder bei der Einhaltung und Überprüfung von Emissions- und Immissionsrichtwerten (Luftverunreinigungs- und Lärmeinwirkungsrichtwerten) usw., die eine Zusammenarbeit unumgänglich machen.

Es wird deutlich, daß Stadt und Industrie als Initiatoren und Gegenspieler in der Gestaltung der Stadtentwicklung fungieren. Sie nehmen unterschiedliche Rollen und Positionen ein, manchmal sind sie Partner und manchmal Gegenspieler in dieser wechselseitigen Beziehung.

Der Umgang zwischen Stadt und Industrie intensiviert sich in Umbruchphasen, wenn ein planerischer und gestalterischer Handlungsbedarf auf öffentlicher und privater Ebene entsteht.

Nach welchen Überlegungen fiel die Wahl auf die Stadt Köln und die Unternehmen CFK und KHD (Deutz AG)?

Die Stadt Köln ist Standort einiger großer Industrieunternehmen, die seit Jahrzehnten das Stadtbild prägen. Die Bombardierungen während des Krieges zerstörten mit dem Zentrum der Stadt auch die Industrieanlagen im innerstädtischen Bereich. Fabrikgebäude, Fertigungs- und Lagerhallen, Inventar und Maschinen wurden vernichtet. Demontage und Reparationsforderungen der Alliierten komplizierten die ohnehin schwierigen Ausgangsbedingungen für den Wiederaufbau und damit auch für die städtische Entwicklung Kölns.

Themen zum Wiederaufbau der Kölner Wirtschaft behandelten GREIB (1954), GROESGEN (1956), HILGERMANN (1961), KLEKAMP (1980a), RÜTHER (1991) in ihren Arbeiten.

GROESGEN (1956) z.B. beschäftigte sich 11 Jahre nach Kriegsende mit dem damals sehr aktuellen Thema der Auswirkungen des Krieges auf die Kölner Industrie und ihren Wiederaufbau bis 1950. Besondere Aufmerksamkeit schenkt er der räumlichen Entwicklung der Industrie und den industriellen Handelsgeschäften. KLEKAMP (1980a) untersucht in seiner unveröffentlichten Examensarbeit die Entwicklung der Industrie zwischen den Jahren 1945 und 1948, in der Zeit, in der die Stadt Köln durch das Militär der Siegermächte regiert wurde. RÜTHER (1991), der sich hauptsächlich mit Betriebsratstätigkeit und dem Arbeiterverhalten in der Nachkriegszeit auseinandersetzte, behandelt auch die schwierige Ausgangssituation der Kölner Industrieunternehmen nach dem Krieg bis 1952.

Über die allgemeine Entwicklung der Industrie in Köln liegen u.a. Arbeiten von GAEBE (1985), HOTTES (1989), VOPPEL (1988) vor⁵. Einen umfangreichen Überblick über Köln als Industriestandort vermittelt HOTTES (1989), der auch auf die geschichtlichen Hintergründe der

⁵ Als frühe Arbeit über die Industrie nach dem Zweiten Weltkrieg ist noch BÖHMER (1955) zu erwähnen. Des weiteren noch HERMANN (1975) und TENGLER (1984). HERMANN (1975) gibt eine Abhandlung über die gesamte wirtschaftliche Entwicklung Kölns von 1914 bis 1970, setzt aber keine zeitlichen Schwerpunkte, sondern zeigt den kontinuierlichen Verlauf des industriellen Wachstums. Die Nachkriegszeit wird bei ihm nur am Rande behandelt. TENGLER (1984) führte eine empirische Untersuchung über die industrewirtschaftliche Situation durch, die ausschließlich auf statistisches Datenmaterial zur Betriebsgröße, Standort und technischem Fortschritt basiert und versucht damit auf zukünftige Perspektiven und Entwicklungstrends im Wirtschaftsraum Köln zu schließen.

Ansiedlung von Industriebetrieben hinweist. Die Industrieentwicklung in Köln seit 1970 betrachtet GAEBE (1985) in seinem Aufsatz und zeigt Strategien zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur. Einen Vergleich von Köln mit anderen deutschen Städten führt VOPPEL (1988) durch, der sich auf die räumlichen Potentiale und die Wirtschaftsentwicklung Kölns konzentriert.

Die Suche nach den „geeigneten“ Unternehmen für diese Untersuchung war nicht einfach. Eine umfangreiche Recherche wurde durchgeführt, um Hintergrundinformationen über Kölner Industrieunternehmen zu erhalten. Mit diesem Hintergrundwissen war es möglich, die einzelnen Unternehmen auf bestimmte Kriterien zu überprüfen. Entsprachen sie nicht den Anforderungen, schieden diese Firmen aus. Diese „Prüfkriterien“ bezogen sich unter anderen auf Merkmale, die in Abbildung 2 dargestellt werden.

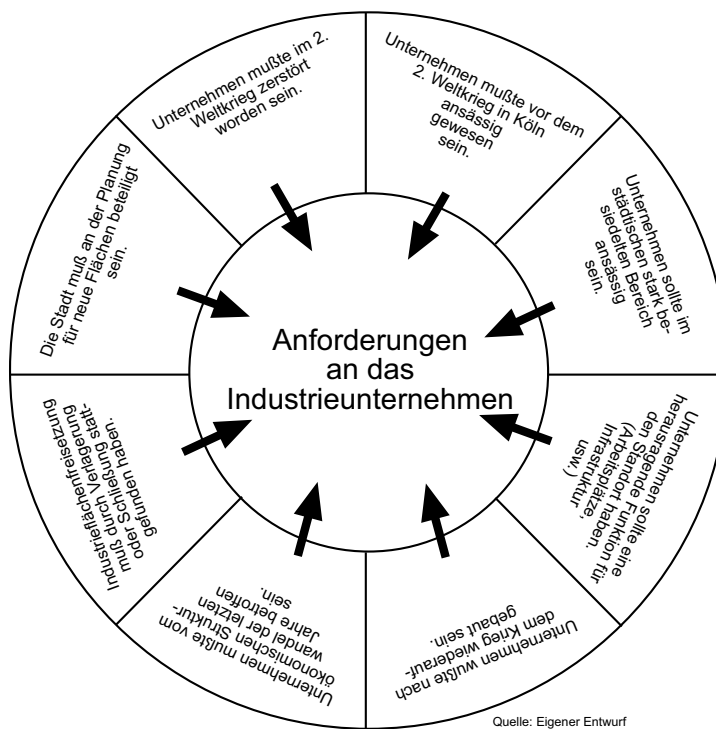


Abb. 2: Auswahlkriterien

Nach der Überprüfung der in Köln ansässigen Industriebetriebe kristallisierten sich zwei Unternehmen heraus, die den angeführten Kriterien entsprechen:

- Chemische Fabrik **Kalk (CFK)**, die im Zentrum des Kölner Stadtteils Kalk liegt und
- **Klößner-Humboldt-Deutz (KHD)** heutige **Deutz AG** mit den Werken Deutz/Mülheim und Humboldt in Kalk.

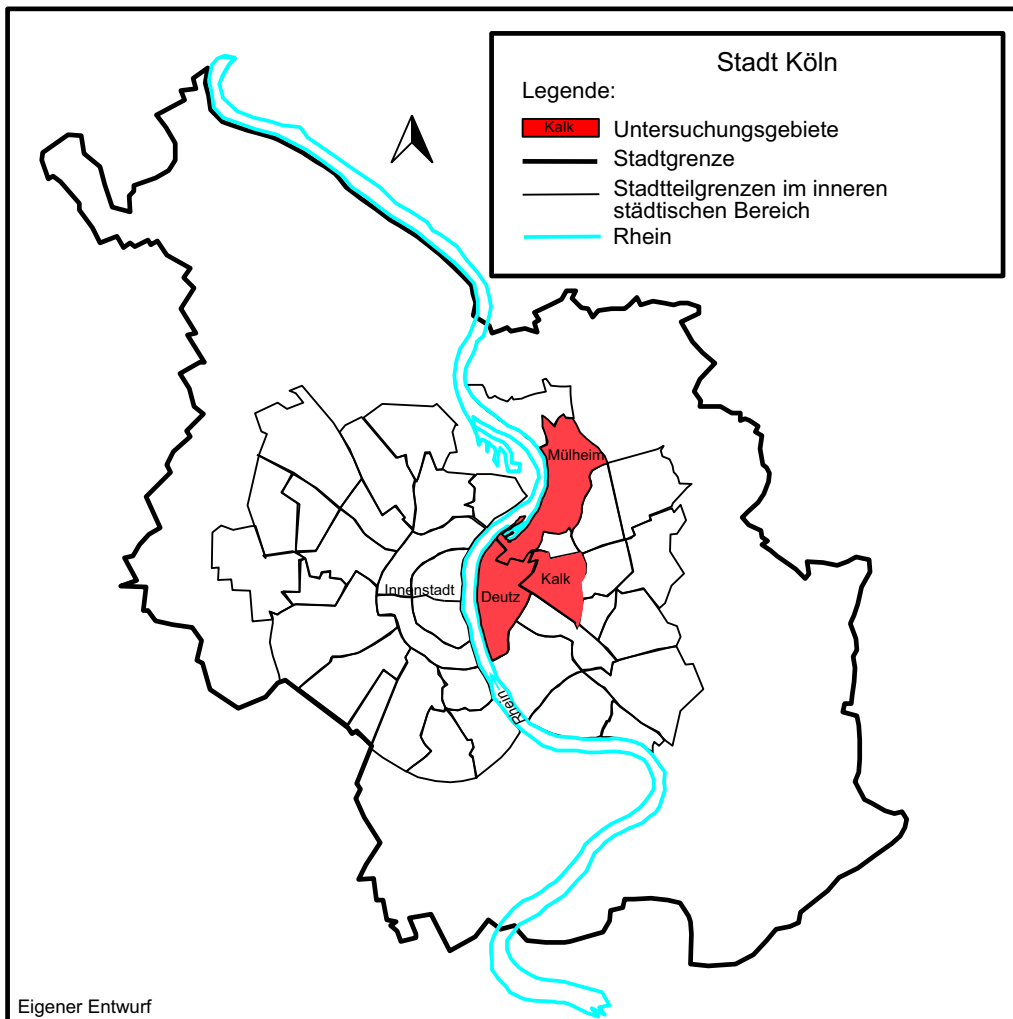


Abb. 3: Übersichtsplan mit dem Untersuchungsgebiet Deutz, Kalk und Mülheim, Standorte der Unternehmen CFK und KHD (Grundlage: Stadt Köln, Amt für Statistik, Einwohnerwesen und Europaangelegenheiten 1998)

Die ausgewählten Firmen waren bedeutende und dominierende Industrieunternehmen, die im Krieg schwer zerstört und am gleichen Standort wieder aufgebaut worden sind. Ihre Geschichte und Genese übt bis heute großen Einfluß auf die Stadtgestaltung und Entwicklung Kölns aus. Mit der Auswahl dieser Unternehmen steht das Untersuchungsgebiet (Abb. 3) fest, das sich auf die rechtsrheinischen Stadtteile Deutz, Kalk und Mülheim konzentriert.

Die Unternehmen CFK und KHD nahmen großen Flächen in diesen Stadtteilen ein, was in Abb. 4, die die genaue Lage der Unternehmen darstellt, erkennbar ist.

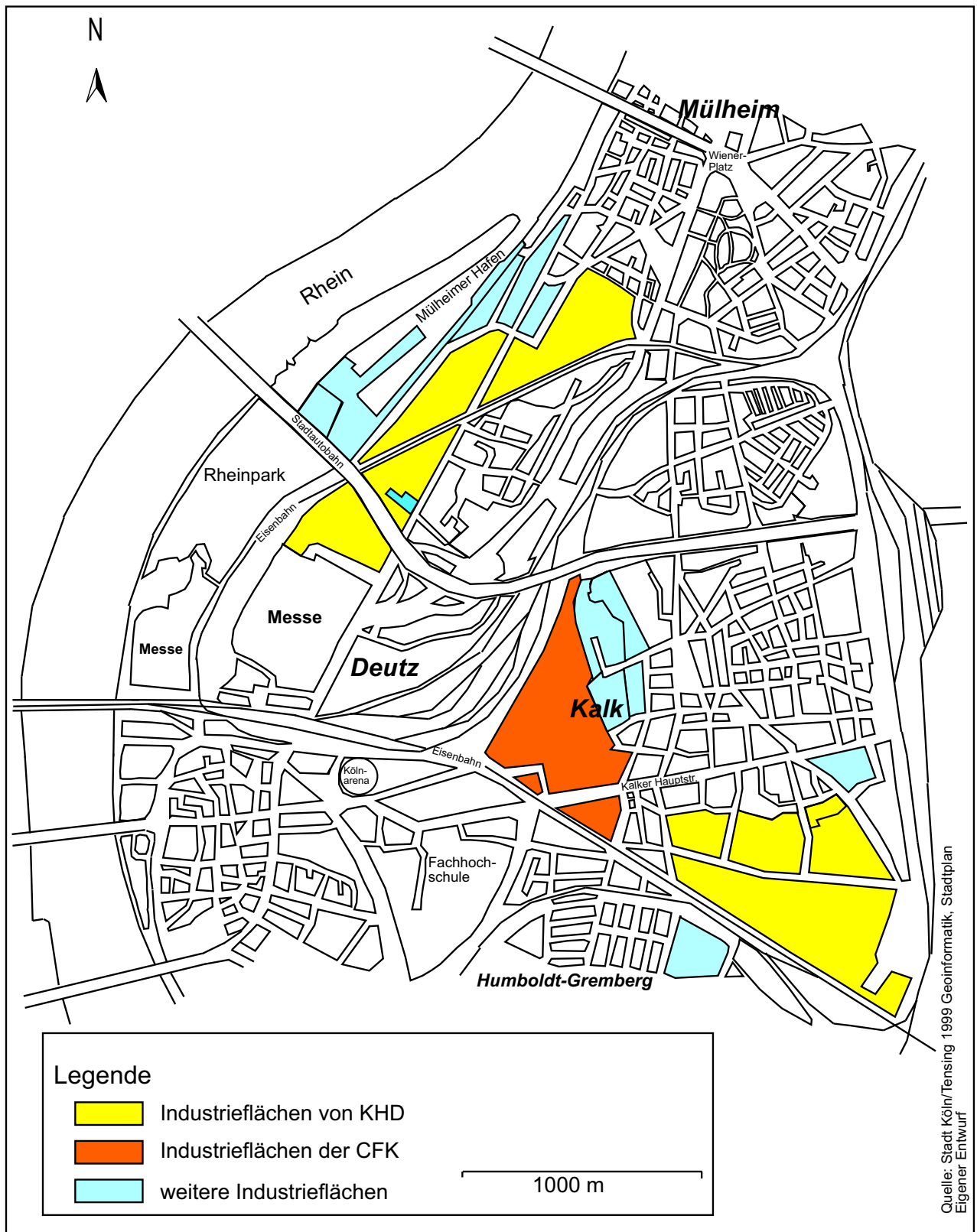


Abb. 4: Industrieflächen in den rechtsrheinischen Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim

Zusammenfassend werden noch einmal die Schwerpunkte dieser Untersuchung formuliert:

- In dieser Arbeit wird Stadtentwicklung unter Streßbedingungen, d.h. in Umbruchsituationen betrachtet und untersucht.
- Als die im Vordergrund stehende Umbruchphase läßt sich der Zeitraum zwischen 1945 bis 1960 festlegen, die die Nachkriegszeit mit dem Wiederaufbau der Stadt und der Unternehmen umfaßt. Die Wiederaufbauzeit ist gekennzeichnet durch Aufbau und Ausweitung. Dieser Zeitabschnitt zeichnet sich als generelle Wachstumsphase aus, mit einem wachsenden Anspruch an Flächen im innerstädtischen Bereich.
- Der ökonomische Strukturwandel seit Mitte der 80er Jahre wird als Umbruchphase, die noch nicht abgeschlossen ist, angesprochen. Hier ist eine kontinuierlich, sukzessive Umwandlung vom sekundären zum tertiären Sektor charakteristisch. Die gesamte Ökonomie unterliegt einem Veränderungsprozeß, was im besonderen Auswirkungen auf die städtische Struktur hat. Alteingesessene Unternehmen geben ihren Betrieb auf oder verlagern den Standort ihrer Produktion aus Kostengründen. Die Folgen sind Brachflächen im innerstädtischen Bereich und das Freisetzen von Arbeitskräften.
- Beide Umbruchphasen sind einschneidende, richtungsweisende Ereignisse, die maßgeblich die Entwicklung der Unternehmen und der Stadtteile beeinflussen.
- Der besondere Schwerpunkt liegt bei der Betrachtung der Interessengruppen Industrieunternehmen und Stadt, die als Faktoren (z.T. als Initiatoren und Gegenspieler) Stadtentwicklung aktiv mitgestalten und beeinflussen. Die Beziehung und das Zusammenwirken dieser Interessengruppen, wird am Beispiel der Stadt Köln mit den beiden Industrieunternehmen Chemische Fabrik Kalk und Klöckner-Humboldt-Deutz erörtert.
- Die zweite Umbruchzeit, die durch den ökonomischen Strukturwandel ausgelöst wurde und noch nicht abgeschlossen ist, wird als Ausblick verstanden. Bei der Betrachtung dieser Zeit, der Deindustrialisierung, bietet sich die Chance, Planungs- und Handlungsabläufe die zur jetzigen Zeit geschehen, zu beobachten und daraus Entwicklungstendenzen zu erkennen.
- Ob bzw. in welchem Umfang und mit welchen Mitteln Industrieunternehmen und städtische Verwaltung als Faktoren für die Stadtentwicklung angesehen werden können und in wie weit die beiden Gruppen den Wiederaufbau und die städtischen Planungen heute in den rechtsrheinischen Stadtteilen prägen, soll in der vorliegenden Arbeit untersucht werden.

1.2 Aufbau der Arbeit

Bei der Betrachtung von Stadtentwicklung aus der Perspektive, daß Industrieunternehmen und die städtische Wiederaufbauplanung nach dem Zweiten Weltkrieg als wichtige Faktoren für die Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Köln anzusehen sind, entstand der Aufbau der Arbeit, der sich in 5 Teile gliedert.

- A Untersuchungsansatz und –ziele**
- B Untersuchungsgebiet**
- C Nachkriegszeit und der Wiederaufbau**
- D Ausblick aus der heutiger Situation auf die Zukunft**
- E Reflexion auf den Wiederaufbau und die Deindustrialisierung**

Teil A: Nach der einleitenden Vorstellung des Untersuchungsthemas, der Leitfragen und der Zielsetzung, wurde zunächst auf die theoretischen Grundbegriffe und Grundlagen, wie die Erläuterung von „Stadtentwicklung“ und „Umbruchsituationen“ eingegangen (siehe Abb. 5, Modell zur Arbeit). Das vorliegende Kapitel 1.2 widmet sich dem Aufbau der Arbeit und wird durch die graphische Darstellung der einzelnen Arbeitsteile unterstützt. Anschließend folgt die forschungstheoretische Einordnung und Positionierung der Arbeit im Kapitel 1.3. Hier werden die angesprochenen Themenschwerpunkte den verschiedenen Teilbereichen der Geographie zugeordnet. Gleichzeitig werden die Überschneidungsbereiche zu anderen Wissenschaften verdeutlicht.

Den Abschluß des ersten Teils bildet die Darstellung der methodischen Konzeption (Kap. 2). Zunächst wird die gedankliche Konzeption beschrieben, danach folgt die Erläuterung der Auswahl der verschiedenen Methoden. Im Anschluß daran wird auf die Datengrundlage und die Durchführung der Methoden eingegangen.

Teil B: In diesem Teil wird das Untersuchungsumfeld vorgestellt und auf den Industriestandort Köln eingegangen (Abb. 5). Die Genese des schon früh industrialisierten Kölns bis zum Zweiten Weltkrieg behandelt Kapitel 1.1. Mit der Entwicklung der Kölner Industrie in den 50er Jahren beschäftigt sich das folgende Kapitel. Damit wird ein Überblick über den Industriestandort Köln gegeben, der die Rahmenbedingungen für den Wiederaufbau beschreibt und als Basisinformation dient. Der Untersuchungsraum wird anschließend eingegrenzt und auf die Standorte der ausgewählten Industrieunternehmen konzentriert (Kap. 2). Hier wird die

enge Verknüpfung von Stadtentwicklung und Industrieentwicklung deutlich, die schon in der

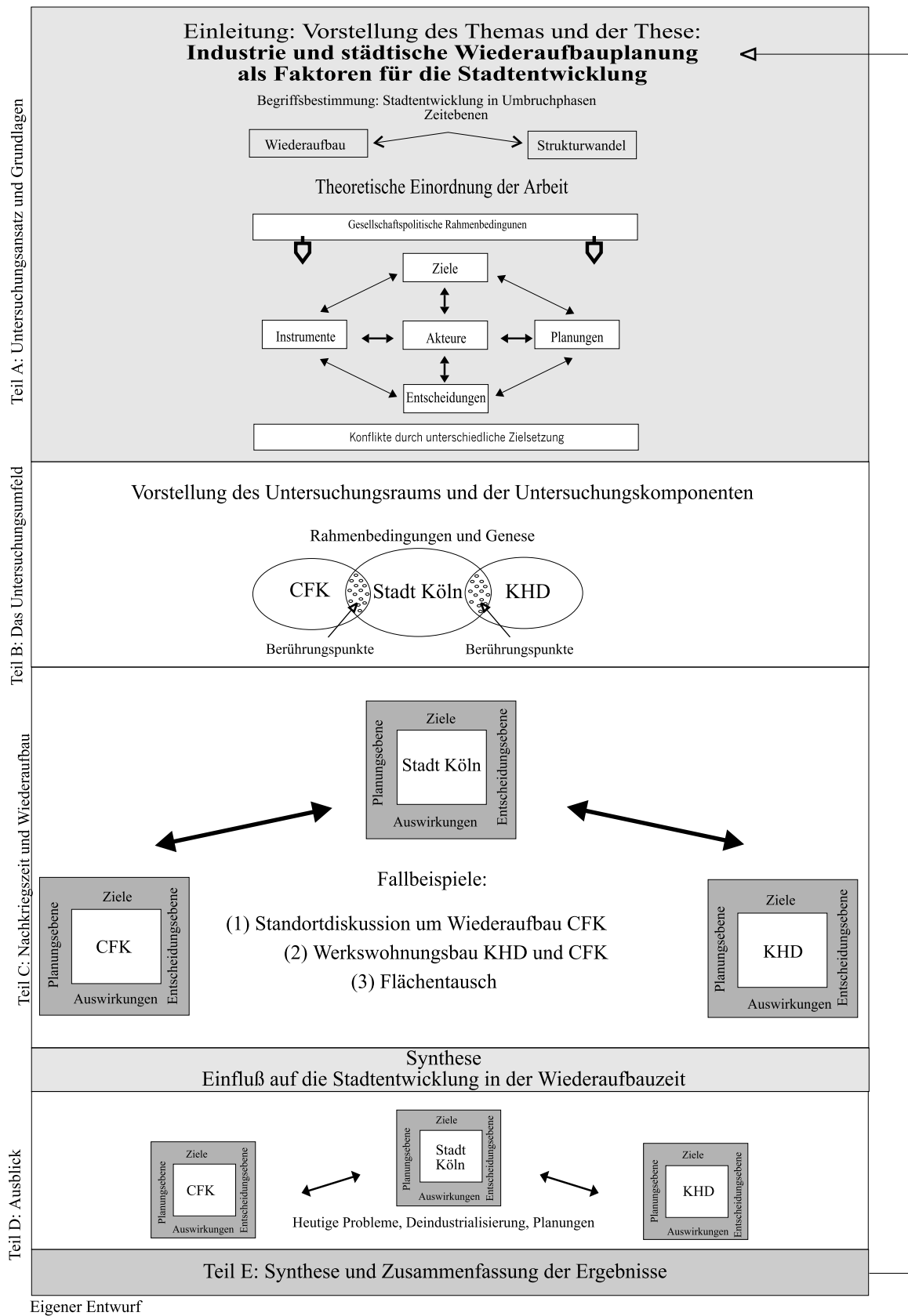


Abb. 5: Modell zur Arbeit

Gründerzeit den Grundstein zur Gemeinsamkeit in bezug auf die Gestaltung und Prägung dieser Industrieviertel in Köln legte. In den beiden nachfolgenden Kapiteln (Kap. 2.1 und 2.2)

werden die Firmenentwicklungen der Unternehmen CFK (Chemische Fabrik Kalk) und KHD (Klöckner-Humboldt-Deutz, heute Deutz AG) vorgestellt. Ihre Geschichte ist außerordentlich eng mit den Stadtteilen, in denen sie ihren Standort haben, verwachsen. Lange Zeit galten sie als Wahrzeichen für Kalk, Deutz und Mülheim. KHD war zudem weit über die Grenzen von Köln hinaus bekannt, so daß man KHD gleich mit Köln in Verbindung brachte und die Stadt Köln vom weltbekannten Image dieser Firmen profitierte. Die Bedeutung der Unternehmen für die Gestaltung ihre Standorte wird im Kapitel 2.3 skizziert, womit der Untersuchungsraum auch beschrieben und charakterisiert wird.

Teil C: Nachdem der Untersuchungsraum mit den ausgewählten Unternehmen vorgestellt wurde, wird im Teil C die Umbruchzeit „Nachkriegszeit“ und „Wiederaufbauzeit“ betrachtet. Zuerst (in Kap. 1) werden die katastrophalen Auswirkungen der Kriegszerstörung behandelt, die als Auslöser dieser Umbruchphase anzusehen sind. Aus der Situation heraus, daß Köln in Schutt und Asche lag, wurden die Ausgangsvoraussetzungen für den Wiederaufbau entwickelt (Kap. 1.1). Hier spielten die politische Neuorientierung und die aus der politischen Situation heraus vorgegebene Zusammenarbeit mit den alliierten Streitkräften eine große Rolle. Es waren gerade die politischen Konstellationen, die für die Weichenstellung des Wiederaufbaus verantwortlich waren. Die unterschiedlichen Akteure, die sich in dieser Notsituation zusammen setzten, bildeten die Rahmenbedingung zum Wiederaufbau von Köln. Zunächst wird die schwierige Situation, wieder eine funktionsfähige Verwaltung aufzustellen, beschrieben (Kap. 1.1.1). Vom verwaltungstechnischen Bereich als Grundlage ausgehend, werden dann die verschiedenen Planungsinstanzen beim Wiederaufbau behandelt. Aus der Not heraus entstanden Ortsausschüsse (Kap. 1.1.2), die wichtige Aufgaben in dieser schwierigen Zeit übernahmen. Mit den planerischen Zielvorstellungen für den Wiederaufbau Kölns beschäftigt sich das nächste Kapitel (Kap. 1.1.3). Diskussionen über verschiedene Ideen und zukunftsorientierte Entwürfe werden thematisiert.

Im Kapitel 1.2 wird auf die Situation der Unternehmen in der Nachkriegszeit eingegangen und im Anschluß daran werden die Rahmenbedingungen beschrieben. Auf weitere Probleme der Stadt und der Unternehmen, wie die Demontageforderungen der Alliierten wird im darauf folgenden Kapitel 1.2.2 eingegangen. Danach wird der Aufbau der beiden Firmen dargestellt. Das Kapitel 2 erörtert die Beziehungen zwischen den Unternehmen CFK und KHD und der Stadt Köln und versucht festzustellen, inwieweit Unternehmen und Wiederaufbauplanung als Faktoren für die Stadtentwicklung anzusehen sind. Hier spielen persönliche Kontakte, Koordi-

nation und Handlungsabläufe eine wichtige Rolle, die anhand von drei Beispielen untersucht werden. Hier werden die Ereignisse, Entscheidungen und Hintergründe aufgedeckt, die einen erheblichen Einfluß auf den Wiederaufbau hatten. Die Beispiele reichen von Standortdiskussionen um den Wiederaufbau der CFK (Kap. 2.1) , über den Werkswohnungsbau (Kap. 2.2), der nicht unerheblich die Stadtteile prägte, bis zu Absprachen und Flächentauschgeschäften (Kap. 2.3). Kapitel 3 faßt die Untersuchungsergebnisse dieses Teils zusammen und bildet ein Resümee über die Einflußnahme von Industrieunternehmen und Stadt auf die Stadtentwicklung beim Wiederaufbau.

Teil D: Teil D widmet sich der aktuellen Umbruchphase, die seit Mitte der 80er Jahre für Veränderungen in Köln sorgte (siehe Abb. 5). Diese Phase, in der die Industrieunternehmen und die städtische Planung eine wichtige Rolle in der Stadtentwicklung spielen, soll kurz angesprochen werden.

Im Kapitel 1 wird auf die aktuellen Probleme, wie die Schließung der CFK und der rückläufigen Firmenentwicklung von KHD eingegangen. Die Deindustrialisierung stellt die Rahmenbedingung für diesen Umbruch, die nicht durch Zerstörung, sondern durch wirtschaftsstrukturelle Veränderungen hervorgerufen wurde.

Das zweite Kapitel von Teil D erlaubt noch einmal eine Rückblende zur Wiederaufbauzeit und stellt die Frage: Was ist aus dem Werkswohnungsbau der Nachkriegszeit geworden, der gerade für die Werksmitarbeiter während des Wiederaufbaus eine große Bedeutung hatte?

Kapitel 3 befaßt sich mit den aktuellen Planungen auf den ehemaligen Industrieflächen der Unternehmen CFK und KHD und stellt die Möglichkeiten des heutigen „neuen Wiederaufbaus“ dar.

Teil E: Hier werden noch einmal die Ergebnisse aus beiden einschneidenden Umbruchzeiten zusammengefaßt und der Versuch unternommen, die Einflüsse der beiden Gruppen, Industrieunternehmen und Stadt, auf die Stadtentwicklung zu projizieren.

1.3 Forschungstheoretische Einordnung

Wie bereits schon unter Punkt 1.1 angesprochen, fällt das Forschungsfeld der Stadtentwicklung in einen vielschichtigen Bereich unterschiedlicher Wissenschaften. Es reicht von der Geographie über die Soziologie, Wirtschaftswissenschaften, Raumplanung bis hin zur Politik. Aber auch der Städtebau und die Architektur interessieren sich für städtische Strukturen und deren Entwicklung.

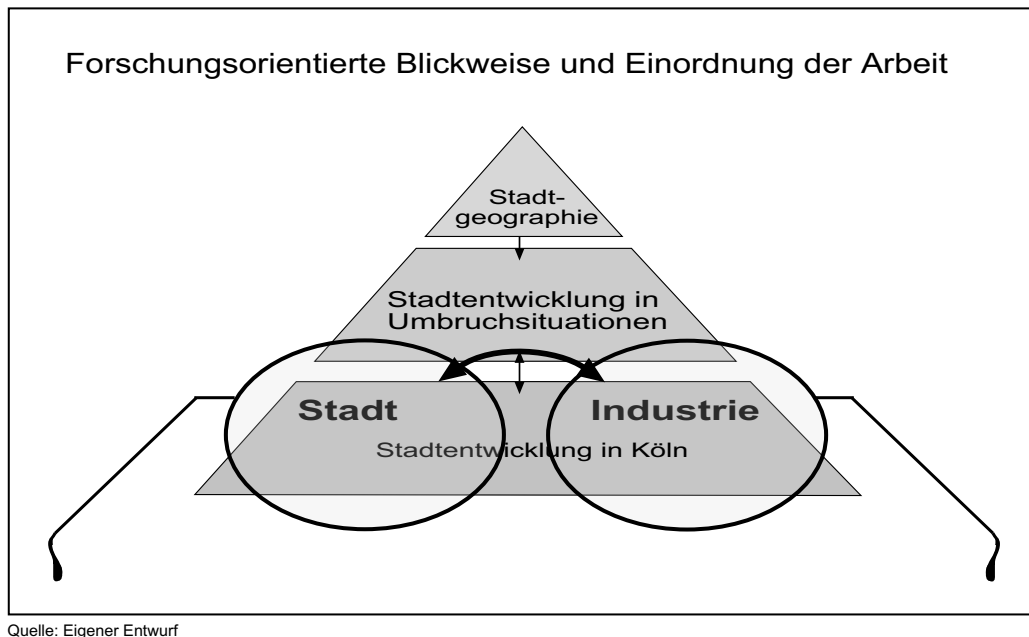


Abb. 6: Betrachtungsweise und Einordnung des Themas

Die vorliegende Arbeit kann der Stadtgeographie zugeordnet werden, da hier explizit die Einflußnahme auf Entwicklungstendenzen räumlicher Strukturen in einer Großstadt im Mittelpunkt steht. Abbildung 6 zeigt die Betrachtungsweise, in der die „Stadt“ und die „Industrie“ als Faktoren für die Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Köln anzusehen sind. Die Industrieunternehmen nehmen neben der Stadt Köln eine zentrale Rolle ein, so daß neben der Stadtgeographie auch Bereiche der Industriegeographie angeschnitten werden.

Aus diesem Blickwinkel heraus, ergibt sich die nähere Betrachtung dieser beiden Hauptfaktoren „Industrie“ und „Stadt“, hinter denen eine Anzahl von verantwortlichen Akteuren stehen. Sie sind bestrebt ihre Interessen, öffentlich oder privat, zu vertreten und durchzusetzen. Dabei treffen die Verantwortlichen aus Industrie und Stadt Entscheidungen, die die Stadtentwicklung beeinflussen können, in dem sie raumverändernde und raumprägende Aktivitäten initiieren. Diese Aspekte, die darauf beruhen, daß aufgrund menschlicher Entscheidungen der

städtische Raum verändert oder geprägt wird, sind dem Forschungsfeld der Sozialgeographie und der Politischen Geographie zuzuordnen.⁶

Die Betrachtung des handelnden und entscheidenden Menschen weckt in der Geographie enormes Forschungsinteresse und rückt ab in Bereiche, die BECK (1982, 55) als Zusammenführung von „Soziologisierung“ und „Psychologisierung“ in der Geographie sieht. Mit der Handlung und Entscheidung als elementare Komponenten beschäftigen sich sozialwissenschaftliche Theorien, wie die Handlungs- und Entscheidungstheorie. Verschiedene Geographen versuchen, die aus der Soziologie stammenden handlungstheoretischen Ansätze für ihre Arbeiten zu nutzen.⁷ So fordert BARTELS 1968 erstmals das konsequente Einbeziehen der handlungstheoretischen Ansätze in die deutschsprachige Sozialgeographie (WERLEN 1988, 2). WIRTH (1981) sieht die Notwendigkeit und die Vorteile, sich stärker an den soziologischen Handlungstheorien zu orientieren. Theorien, die auf einer psychologischen Grundlage aufgebaut sind, beziehen sich mehr auf das Individuum. Die Wahrnehmung und Vorstellung der Umwelt, sowie die Raumbewertung und die daraus resultierende Entscheidung der einzelnen Individuen gewinnt dann an Bedeutung für die Geographie, wenn sie zu einem regelhaft gleichgerichteten Handeln vieler Individuen führt (WIRTH 1981, 189). Auf der Grundlage der Ethnomethodologie⁸ muß, nach WIRTH (1981), eine raum- und umweltorientierte Handlungstheorie aufgebaut und weiterentwickelt werden (FLIEDNER 1993, 214). SEDLACEK (1982) kritisiert die Ausführungen von WIRTH, denn nach seiner Ansicht ist nicht der Raum das entscheidende Kriterium für die Spezifizierung der Aufgaben der Geographie (Anthropogeographie), da alle Handlungen irgendwie raumgebunden sind (SEDLACEK 1982, 189). Er sieht die Kulturgeographie *„als theoretische Leistung über und für situationsbezogenes menschliches Handeln, wobei die räumliche (Un-)Ordnung von Sachverhalten als Folge des Handelns (und Bedingung weiteren Handelns) den Ausgangs- oder Ansatzpunkt der Betrachtung bildet“* (SEDLACEK 1982, 191).

⁶ Zu Überschneidungen von Sozialgeographie und Politischer Geographie vgl. ANTE (1985) und OSSENBRÜGGE (1984, 22).

⁷ Die theoretische Analyse der Handlung oder auch Handlungstheorie ist eine zusammenfassende Bezeichnung für eine Mehrzahl sozialwissenschaftlicher Theorieansätze. Sie geht vom sinnorientierten, zielgerichteten aktiven Handeln des sozialisierten Menschen aus. Die Entscheidungstheorie stellt einen speziellen Forschungsansatz für eine Theorie des Handelns dar, die von einer bestimmten Ziel- oder Nutzenvorstellung des Handelns ausgeht und die Bedingungen der effizienten Zielverwirklichung untersucht. Hier wird ausschließlich der Prozeß der Entscheidung näher theoretisch analysiert, der einen Ausschnitt aus dem komplexen Handlungsablauf darstellt und der vor der eigentlichen Handlung getroffen wird. Siehe dazu HILLMANN 1994, 185.

⁸ Ethnomethodologie ist die Bezeichnung für einen Forschungsansatz zur Analyse der „Methoden“ alltäglicher Handlungen, z.B. Reden, Fragen, Argumentieren, also eine Analyse von Kommunikation, Handlung und Struktur. Vgl. dazu FLIEDNER (1993, 186); HILLMANN (1994, 200).

BUTZIN (1982) setzt sich kritisch mit „behavioral approach“⁹ auseinander und vertritt die Meinung, daß Entscheidungen prinzipiell konfliktrüchtig sind. Aus dieser Annahme heraus schlägt BUTZIN als Beobachtungsdimension „Handlungsraumschranken“ vor.

„Gerade die unüberwindbaren und nicht wahrgenommenen handlungsbeschränkenden und -lenkenden Faktoren sind ... gebiets- und schichtenspezifisch von so überragender Bedeutung, daß ein auf subjektive Wahrnehmung und Entscheidungsfreiheit verkürzter Ansatz oft nur nebensächliche Handlungsursachen erfassen kann“ (BUTZIN 1982, 102).

Für ihn ist das konfliktorientierte Modell entscheidender Schwerpunkt seiner Untersuchungen. Konflikte können immer auftreten, wenn unterschiedliche Akteure ihre verschiedenartigen Interessen durchsetzen möchten (z.B. wenn öffentliche bzw. städtische Institutionen gegenteilige Interessen von privaten Interessengruppen bzw. Wirtschaftsvertretern verfolgen). Damit gehört der Konflikt bzw. die Konfliktbewältigung unmittelbar zur Handlung als ein wichtiger Faktor in der Handlungsfindung.

WERLEN (1988) versuchte ebenfalls handlungstheoretische Ansätze in einen sozialgeographischen Bezug zu setzen. Im Vordergrund seiner Untersuchungen steht, wie Handlung zustande kommt und welchen Bedingungen sie ausgesetzt ist.

„Die „Handlung“ ist somit als das „Atom“ des sozialen Universums zu betrachten, über die sich die Gesellschaft als primär sinnhafte Wirklichkeit konstituiert und derart in ihrer kleinsten Untersuchungseinheit erforscht werden kann“ (WERLEN 1988, 23).

Diese Aussage unterstreicht die Stellung der „Handlungen“ und zeigt deren elementare Bedeutung in geographischen Untersuchungen. Die eigentliche Handlungstheorie geht wie jede Theorie soziologischen Handelns davon aus, *„daß Handeln nicht zufällig erfolgt und nicht alleine als das Ergebnis der in der psychosomatischen Einheit des Menschen liegenden Kräfte gedeutet werden kann“ (HILLMANN 1994, 319).* Mit dieser Aussage als Hintergrundinformation, daß Handlung nicht zufällig erfolgt, sondern als zielgerichtetes, aktives Agieren (WERLEN 1988) des handelnden Akteurs angesehen wird, gelangt man zur nächsten Überlegung: Bei diesen Entscheidungen und Handlungen, die von den an Planungen beteiligten Akteuren (Vertreter der Stadt und die Entscheidungsträger der Unternehmen) getroffen und durchgeführt werden, besteht eine enge Verknüpfung zu politischen Interessen und Themen, wie z.B. zur Kommunalpolitik und Stadtplanung. Gerade auf Seiten der Stadt spielt, bei pla-

⁹ "Behavioral Approach" beinhaltet die Wahrnehmung der Umwelt durch den Menschen und die Reaktion der Menschen auf die Umwelt. Nach dieser Betrachtung wird menschliches Handeln a) als konfliktfrei, b) als

nungsrelevanten Entscheidungen, die politische Komponente eine gewichtige Rolle. Schon 1958 forderte SCHÖLLER (1958) u.a. eine „sozialgeographische Bindung“ der Politischen Geographie (vgl. dazu ANTE (1985, 52ff). Das verstärkte Interesse an entscheidungs- und handlungstheoretischen Fragestellungen in der Politischen Geographie ist auf die veränderte Betrachtungsweise und den Bezug auf politische und geographische Erkenntnisobjekte in Form von primärem „*Interesse an regionalen und städtischen Problemstellungen*“ zurückzuführen (OSSENBRÜGGE 1984, 23).¹⁰ Die handlungstheoretischen Ansätze sind zur Grundlage in den verschiedenen geographischen Teilbereichen geworden und werden auch hier als gedankliches Fundament betrachtet.¹¹

Der Teil der Arbeit, der sich intensiv mit der Wiederaufbauzeit auseinandersetzt, in der die durch den Krieg zerstörten städtischen Strukturen wiederhergestellt werden, berührt das Forschungsfeld der historischen Geographie und des Städtebaus.

Die verschiedenen Überlegungen, eine zerstörte Stadt wieder neu aufzubauen und aus den planerischen Fehlern und Schwachstellen der Vergangenheit Konsequenzen zu ziehen, stellten hohe Anforderungen an die damaligen Städteplaner und Architekten. In Köln waren es Stadtplaner wie RUDOLF SCHWARZ, die nach den schweren Zerstörungen des Krieges mit hoffnungsvollen und phantasiereichen Wiederaufbauplanungen begannen. Schwarz war als Generalplaner für den Wiederaufbau Kölns benannt worden und leitete nach 1946 die Planungen zum Aufbau. Die historische Sichtweise und das Forschungsinteresse an den damals herrschenden Bedingungen beim Wiederaufbau, die als Rahmenbedingung für die planerischen Abläufe anzusehen waren, können helfen diese komplexe Phase der Stadtentwicklung zu verstehen und auf heutige Prozesse zu übertragen. Viele städtebauliche Probleme finden ihren Ursprung in der durch die große Not geprägte Wiederaufbauzeit und stellen heute Planer vor große Aufgaben. Über diese Aufbauzeit existieren zahlreiche Veröffentlichungen, die sich mit Wiederaufbauplanung und den Schwierigkeiten dieser Epoche auseinandersetzen und damit aus historischer und städtebaulicher Sicht bis heute von großer Bedeutung sind (vgl. dazu BILLSTEIN 1995, CARIS 1985, DIEFFENDORF 1991 und WIKTORIN 1995).

zwischen Alternativen wählbar und c) als bewußt und entscheidungsgesteuert erachtet. Vgl. dazu BUTZIN (1982, 101).

¹⁰ Zu Positionen und Ansichten zur neuen Politischen Geographie vgl. dazu auch BOESLER (1983).

¹¹ Zur weiteren Vertiefung der handlungstheoretischen Ansätzen und deren Entwicklung siehe u.a. MÜNCH (1988), MOREL (1989), BERGER (1978), HILLMANN (1994), ESSER (1994) und FLIEDNER (1993).

Diese angesprochenen Blickweisen, daß Industrieunternehmen und die städtische Planung entscheidende Faktoren der Stadtentwicklung sind, und daß die gegenseitige Einflußnahme von Industrie und Stadt auch Auswirkungen auf die städtische Entwicklung hatte, zeigt die enge Verknüpfung zu anderen Wissenschaftsbereichen. Die vorliegende Arbeit ist, wie oben bereits angesprochen, der Stadtgeographie zuzuordnen, befindet sich aber auch im Überschneidungsbereich von historischer Geographie, Industriegeographie, handlungsorientierter Sozialgeographie und politischer Geographie mit lokalem Charakter. Innerhalb dieses Rahmens wird die Wechselwirkung der planerischen Aktivitäten, Handlungs- und Entscheidungsabläufe der Verantwortlichen aus Industrie und Stadt als Entwicklungsfaktor in den entscheidenden Umbruchphasen mit der Prämisse, daß die Umbruchereignisse und Prozesse eine Wende in der Stadtentwicklung bedeuten, dokumentiert.

2 Methodik

2.1 Gedankliche Konzeption

Aus der Überlegung heraus, wie man herausarbeiten kann, daß und in welcher Art Industrieunternehmen und die städtische Wiederaufbauplanung wesentliche Faktoren für die Stadtentwicklung waren, entstand das gedankliche Konzept, das als Modell in Abb. 5 abgebildet ist. Im Zentrum der Betrachtung stehen die beiden Komponenten „**Industrieunternehmen**“ und „**städtische Wiederaufbauplanung**“. Doch bevor auf diese beiden Bereiche eingegangen wird, müssen zunächst die **Rahmenbedingungen** betrachtet werden. Zu diesen Rahmenbedingungen gehören u.a.

- die schweren Zerstörungen durch den Zweiten Weltkrieg,
- der wichtige politische Neubeginn mit der Bildung einer Stadtverwaltung und die daraus entstandenen Probleme mit der Besatzungsmacht sowie
- die Angst vor Demontageforderungen der Alliierten.

Sie stellen die wesentliche Grundlage für den Handlungs- und Entscheidungsspielraum von Industrieunternehmen und Vertretern der Stadt dar. Zu den Rahmenbedingungen werden auch Institutionen näher betrachtet, die während des Wiederaufbaus in politisch verantwortlichen Positionen tätig waren, wie z.B. die Orts- und Bürgerausschüsse in Köln und die IHK (**I**ndustrie- und **H**andelskammer **K**öln). Andere Einrichtungen wie z.B. das Wirtschaftsministerium auf Landesebene oder einzelne Verbände wirkten unterstützend auf den Wiederaufbau ein. Gerade dieser Teil ermöglicht einen Einblick in die damalige Zeit und zeigt die entsprechenden Streßsituationen unter denen damals Entscheidungen mit stadtentwicklungsrelevanter Tragweite getroffen wurden. Wichtige Hintergründe, wie die Organisation des Wiederaufbaus durch diese Akteure werden angesprochen, und durch die Dokumentation der Ausgangssituation werden die Zusammenhänge, Verflechtungen und Hintergründe, die in einzelnen Fallbeispielen untersucht werden, transparent und nachvollziehbar.

Bei der Betrachtung der **Industrieunternehmen** und der **städtischen Wiederaufbauplanung** als Faktoren für die Stadtentwicklung, stellt sich die Frage, wer sich hinter diesen Begriffen verbirgt und welche Bedeutung sie haben. Wer sind die Entscheidungsträger und die Verantwortlichen und wer ist für die städtische Planung zuständig.

Auf der einen Seite steht hinter den städtischen Wiederaufbauplanungen

- die städtische Verwaltung, als Vertreter öffentlicher und städtischer Interessen.

Auf der anderen Seite stehen

- die Industrieunternehmen, als Exponenten der privatwirtschaftlichen Seite.

Die städtische Planung, wie z.B. die Wiederaufbauplanung unterlagen der städtischen Verwaltung, die sich in verschiedene Ämter aufteilte. Für die Wiederaufbauplanungen waren z.B. das „Städtebauamt“ und das „Bauaufsichts- und Baulenkungsamt“ zuständig. (STADT KÖLN 1948, Verwaltungsbericht 1947/48) Heute heißen die Bereiche „Amt für Stadtentwicklungsplanung“ und „Amt für Hochbau“. Im Rat der Stadt wurden die verschiedenen Maßnahmen zum Aufbau beschlossen, die planerisch von den oben genannten Ämtern umgesetzt und ausgeführt wurden.

Insgesamt ist die Verwaltung fiktiv eine Einheit, deren Handeln durch rechtliche und eindeutige politische Vorgaben bestimmt sein sollte. Sie besitzt die Planungshoheit. Innerhalb der Verwaltung sind gleichermaßen Angestellte und Beamte tätig. Zusätzlich nehmen für bestimmte Zeit demokratisch gewählte Personen Positionen im Rat der Stadt und den Bezirks-, Orts- und Fachausschüssen ein (s. Abb. 7). Sie leiteten z.B. die Verhandlungen der Stadtverordneten in der Nachkriegszeit.¹²



Abb. 7: Struktur der städtischen Akteure

Auf der unternehmerischen Seite ist das Geflecht der verantwortlichen Akteure weniger kompliziert, da sich Planung, Entscheidung und Durchführung auf einen kleinen Personenkreis, der im *Management* anzusiedeln ist, beschränken. Für planerische Belange bezüglich der Bauaktivitäten und Grundstücksangelegenheiten waren in den Unternehmen CFK und KHD

¹² Die Zusammensetzung der städtischen Verwaltung wird explizit unter Kapitel C 1.1.1 und 1.1.2 behandelt.

(Deutz AG) einzelne Abteilungen zuständig, deren Aufgaben von der Geschäftsleitung definiert wurden und deren Aufgabenbereiche hierarchisch gegliedert waren.¹³

Von der These ausgehend, daß Industrieunternehmen und die städtische Wiederaufbauplanung Faktoren für die Stadtentwicklung sind, läßt sich ein Beziehungsfeld zwischen den Verantwortlichen und ihren Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Stadtentwicklung ableiten. Die Akteure (Verantwortliche aus der Stadtverwaltung und Geschäftsleitungen der Unternehmen) stehen dabei im Zentrum der Betrachtung. Wie in Abbildung 8 zu sehen ist, werden die Akteure von Komponenten wie ihren „Zielen“, ihren „Planungen“, ihren „Instrumenten“ und ihren „Entscheidungen“ umgeben. Diese 4 Komponenten stehen auch untereinander in Verbindung, so daß sich daraus ein komplexes System ergibt. Umgeben wird dieses System von den oben angesprochenen Rahmenbedingungen und den Konflikten, die sich aus der unterschiedlichen Zielsetzung der einzelnen Akteure ergeben kann.

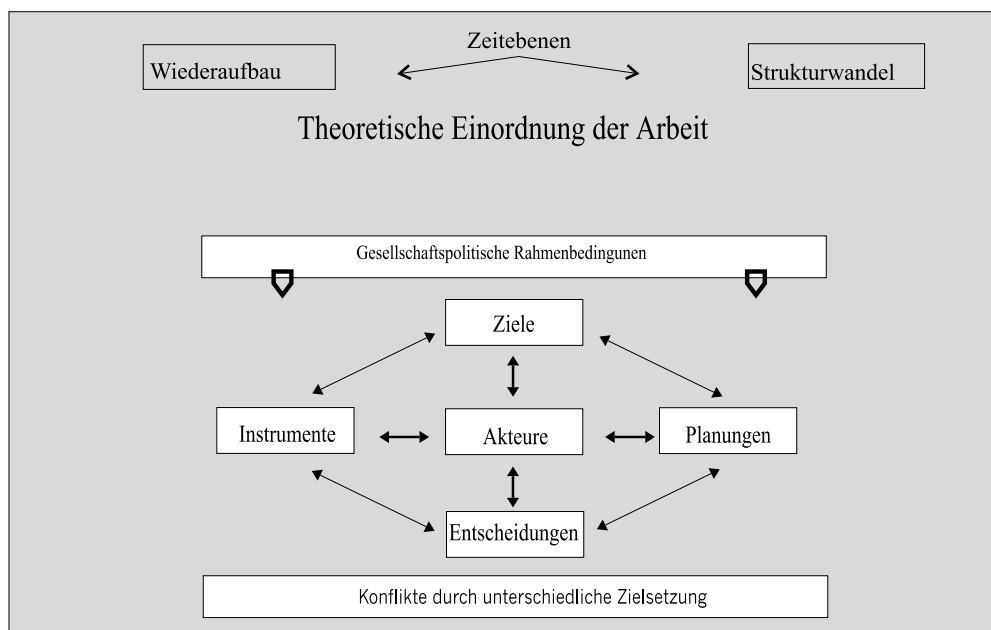


Abb. 8: Zoom „Akteure“ aus dem Modell zur Arbeit (Abb. 5)

Die Ziele sind durch die Unterschiedlichkeit der Akteure geprägt und können z.B. aus städtischer Sicht verbindliche Vorstellungen für Ordnung und Entwicklung des städtischen Raumes sein und aus unternehmerischer Sicht ein Produktionsziel mit steigendem finanziellen Gewinn darstellen. Die differenzierte Zielsetzung ergibt sich nicht nur aus der Perspektive der unterschiedlichen Akteure, sondern auch durch die Erwartung an sie. Hierbei muß berücksichtigt werden, daß im besonderen Maße die Situationen, in denen die Verwirklichung der Ziele angestrebt werden, die spätere Handlung beeinflussen. Aus diesen verschiedenen Zielsetzun-

¹³ Mit der unternehmerischen Organisation und Zuständigkeit der Akteure befaßt sich das Kapitel C 2.

gen und Interessen können Interessenkonflikte entstehen. Die Lösung oder das Fortbestehen dieser Konflikte hat auch einen entscheidenden Einfluß auf die räumliche Entwicklung im städtischen System und zeigt inwieweit eine Zusammenarbeit zwischen diesen unterschiedlichen Akteuren möglich ist.

Die **Instrumente**, die von Seiten der Akteure angewendet werden, finden im Modell Berücksichtigung, da sie bei der Entscheidungsfindung eine erhebliche und grundlegende Bedeutung haben.¹⁴

Instrumente stellen Handlungsmöglichkeiten der Akteure und der ihnen übergeordneten politischen Institutionen zur Erreichung von „Zielen“ dar. Diese Instrumente können aber auch zur Beeinträchtigung des Handlungsspielraumes beitragen und dadurch das Bestreben, das Ziel zu erreichen, erschweren oder verhindern.

Da die Planungshoheit bei den Städten, Kommunen bzw. bei den Ländern liegt, sind diese Institutionen auch die Stellen, die eine Vielzahl von Instrumenten für ihre Planung zur Verfügung haben. Die privaten Akteure, wie z.B. Industrieunternehmen, verfügen nicht über die gleichen Möglichkeiten wie die Städte, sie haben aber durch ihre wirtschaftliche Position auch eigene Instrumente und Möglichkeiten, wie z.B. Arbeitsplätze als Druckmittel einzusetzen, um ihre Interessen zu vertreten und damit ihre Ziele zu erreichen.

Daraus entsteht eine Beeinflussung des Handlungsspielraumes, was sich schließlich auf die zu treffende **Entscheidung** und die darauffolgende **Handlung** der Akteure auswirkt.¹⁵

In der Handlungs- und Entscheidungsphase wurde erkennbar, ob sich die Akteure in überschneidenden Planungsbereichen koordinierten und miteinander kooperierten, d.h. z.B. ob Industrieunternehmer und Stadtverwaltung bei der Wiederaufbauplanung in der Nachkriegszeit zusammenarbeiteten und ihre Pläne miteinander abstimmten, oder ob sie nur ihre eigenen Interessen verfolgten und durchzusetzen versuchten. In dieser Phase, wie oben bereits erwähnt, können sich Konflikte mit räumlichen Konsequenzen ergeben.

Betrachtet man den nächsten Ausschnitt des Arbeitsmodells (siehe Abb. 9), so zeigt dieses die einzelnen Akteure, die umgeben sind von Zielen, Planungen, Entscheidungen und Auswirkungen. Diese Felder (für jeden Akteur ein Feld mit seinen eigenen Zielen, Planungen, Entschei-

¹⁴ Als Instrumente können verschiedene Mittel eingesetzt werden. SCHLIEBE (1985, 72) beschreibt das Instrumentarium in der Raumordnung mit: Anreizmittel (regen durch besonderen Finanzmitteleinsatz zu bestimmten Verhalten an); Zwangsmittel (bewegen durch Ge- und Verbote zu bestimmten Verhalten und Handlungen der Akteure); Gestaltungsmittel (lösen verhaltensbeeinflussende Effekte z. B. durch staatliche Vorhaltung von Infrastruktureinrichtungen aus); Fördermittel für förderbedürftige Stadtteile, die im Landesentwicklungsprogramm festgelegt wurden.

¹⁵ Berücksichtigt werden muß, daß die Situation bei der Entscheidung für den Akteur immer einen subjektiven Charakter hat. Das gilt für den Zeitpunkt des Handlungsentwurfes und der -realisierung. Vgl. dazu WERLEN (1987, 126f), Kapitel über „die Situation des Handelns“.

dungen und Auswirkungen) werden in den einzelnen Fallbeispielen in Verbindung miteinander gebracht, dabei wird die Beziehung, die das Unternehmen CFK oder KHD zur Stadt Köln unterhält, untersucht.

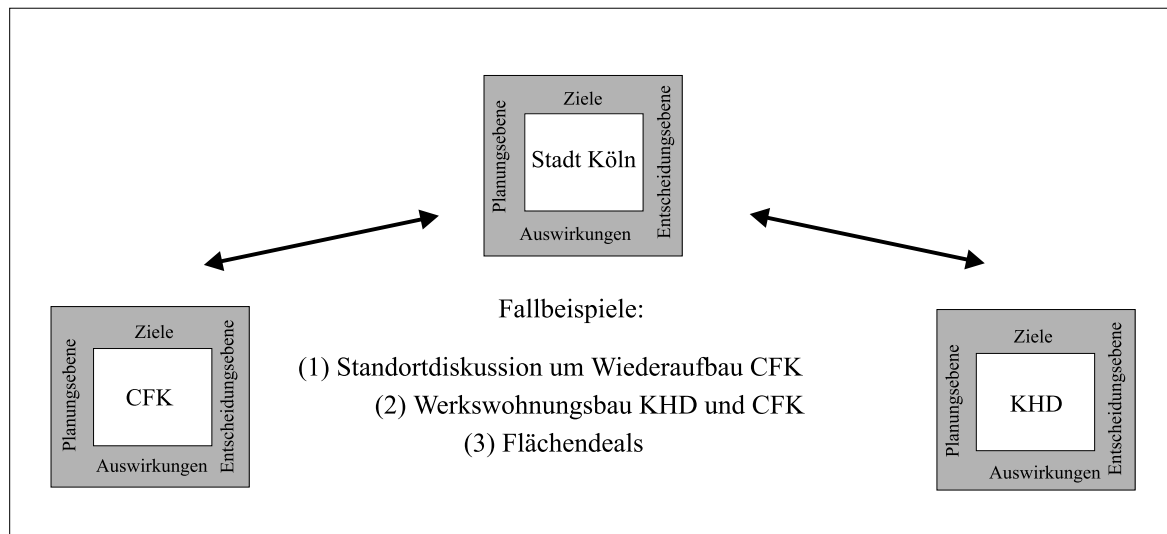


Abb. 9: Zoom aus dem Arbeitsmodell (Abb. 5) zum Beziehungsfeld zwischen der Stadt Köln und den Unternehmen CFK und KHD

2.2 Auswahl der Methoden

Mit der Idee, die Industrieunternehmen und die städtische Wiederaufbauplanung als wesentliche Faktoren und die damit verbundene wechselseitige Einflußnahme von Industrie und Stadt in bezug auf Stadtentwicklung zu untersuchen, stößt man auf Grenzen hinsichtlich der methodischen Vorgehensweise. Die Situation wird zudem durch die Zusammenstellung zweier Zeitabschnitte (Kriegszerstörung mit dem Wiederaufbau nach 1945 und Auswirkungen des strukturellen Wandels mit Deindustrialisierung seit Mitte der 80er Jahre) nicht einfacher. Der erste Abschnitt liegt bereits 55 Jahre zurück und bringt durch diese lang vergangene Zeit hinsichtlich der Datenbeschaffung gewisse Probleme mit sich. Da man vornehmlich auf Quellen, wie Geschäftsberichte, Zusammenstellungen von Schadensmeldungen oder aber Notizen über Besprechungen innerhalb der Verwaltungen zurückgreifen muß, sind diese Quellen in gewissem Rahmen individuell geprägt und geben die damalige Situation aus der Sicht des Verfassers wieder.

Der zweite Abschnitt ist noch nicht vollständig abgeschlossen und die Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung sind nicht vollständig abzusehen. Bedingt durch die Aktualität der

Ereignisse, stehen hier nur wenige sekundäre Quellen zur Verfügung. Eine einheitliche Vorgehensweise in bezug auf die Recherche und die Auswertung von Daten beider Zeitphasen ist für diese Untersuchung daher ungeeignet.

Aus der Thematik und Problemstellung der Arbeit läßt sich eine Entscheidung für den Einsatz einer bestimmten Methode, quantitativ oder qualitativ nicht so einfach treffen. Eine rein quantitative Methodik ist kaum anwendbar, da hier nur wenige statistische Auswertungen vorgenommen werden, wie z.B. Statistiken über Kriegsschäden, die allerdings als Rahmenbedingungen von wichtiger Bedeutung sind. Außerdem lassen sich Stadtentwicklungsprozesse und die Beziehungen zwischen Interessengruppen sowie ihre Einflußnahme auf planungsrelevante Entscheidungen und Handlungen kaum allein aus Statistiken ableiten. Auch standardisierte breit angelegte Befragungen ließen sich nicht realisieren. Grund dafür ist die Tatsache, daß die Wiederaufbauplanungen bereits 55 Jahre zurückliegen und nicht mehr genügend lebende Zeitzeugen und damit Interviewpartner zu diesem Thema zur Verfügung stehen.

Daher werden hier Untersuchungsmethoden angewendet, wie die Auswertung von Schriftstücken, Geschäftsberichten, Besprechungsprotokollen, Briefwechsel, Literatur sowie die Durchführung einiger Interviews mit ehemaligen Mitarbeitern der Unternehmen, sowie die aktive Mitarbeit an einem Arbeitskreis zum Thema Industriegeschichte, die einen stärker qualitativ-interpretativen Zugang erfordern.¹⁶

Zum Anwendungsbereich qualitativer Methoden wies SIEBEL (1984, 152) darauf hin, daß sich besonders drei Bereiche empirischer Sozialforschung für eine solche Anwendung eignen:

- neue, wenig bekannte Untersuchungsfelder,
- komplexe Handlungs- und Entscheidungsstrukturen und
- Bewußtseinsphänomene (vgl. dazu LAMNEK, 1995, 30ff).

Die Ansicht SIEBELS (1984) läßt sich auf die Erforschung des Themas dieser Arbeit übertragen, da sich diese Untersuchung durchaus in ein „neues, wenig bekanntes Untersuchungsfeld“ begibt, in dem die Zielsetzung die Ent- bzw. Aufdeckung von Stadtentwicklung in bezug auf die gegenseitige Einflußnahme von Industrie und Stadt in der unmittelbaren Nachkriegszeit ist.¹⁷ Über die Rolle der Industrie, sowie ihren Einfluß auf den Wiederaufbau und damit auch auf die Stadtentwicklung, wurde bisher nur wenig erarbeitet.

¹⁶ Einen Überblick zu Anwendung qualitativer Methodik in der Stadtforschung geben HEINZE (1987) und LAMNEK (1989), SIEBEL (1984) sowie LEIMBOCK/ROLOFF (1991).

¹⁷ Arbeiten zum Wiederaufbau deutscher Städte sind u.a. BEYME (1987) und (1992), DURTH/GUTSCHOW (1993).

Mit der Auswertung der oben angesprochenen Quellen wird angestrebt, Transparenz in die Abläufe des Wiederaufbaus zu bringen und dadurch Verständnis für Entscheidungs- und Handlungsabläufe der Industrie und der Stadt zu erhalten, die in den Umbruchphasen nachhaltig städtische Strukturen prägten und damit die Stadtentwicklung beeinflussen.

2.3 Datengrundlage und Durchführung

Zu Beginn der wissenschaftlich-vorbereitenden Betrachtung des Themenbereichs zur Stadtentwicklung steht die intensive thematische Auseinandersetzung, die zunächst aus Literaturrecherche und –studie besteht. Die Auswertung von Literatur zu den verschiedenen Teilbereichen des Themas begleitet die gesamte Arbeit. Neben dieser Auswertungen nimmt die Erforschung anderer Quellen, wie z.B. die Suche nach schriftlichen Dokumenten oder Zeitzeugen einen hohen Stellenwert ein.

Die Suche nach diesen Quellen erschwert sich durch die Tatsache, daß der Untersuchungszeitraum der ersten Umbruchphase bereits 55 Jahre zurückliegt. Zahlreiche Dokumente und Unterlagen, die sich im Laufe der Zeit ansammelten, sind für nicht erhaltenswürdig angesehen und z.T. vernichtet worden oder einfach verloren gegangen. Es gehörte, wie STRAUSS (1994, 27) es formulierte, auch einfach Glück dazu, Daten aufzuspüren. Besonders spärlich ist die Datenlage der privaten Unternehmen, da hier so „alte“ Unterlagen nicht aufgehoben wurden. Aber es gibt nicht nur die Schwierigkeit, daß die Unternehmen kaum Dokumente aus der Wiederaufbauzeit aufbewahren, sondern erschwerend kommt hinzu, daß ein Interesse, einen Einblick in die damaligen Geschäfte und Planungen zu gewähren bzw. zu erlangen, kaum vorhanden ist. Daher ist es nicht leicht, überhaupt Informationen über den Verbleib noch existierender Unterlagen zu erhalten und Kontakte herzustellen, die eine Einsichtnahme in diese Unterlagen ermöglichen.

Die Situation bezüglich städtischer Unterlagen ist besser, da hier Dokumente, Pläne, Briefe und Protokolle in den städtischen Archiven aufbewahrt und verwaltet werden. Die vorhandenen Daten sind hier für jeden zugänglich und einsehbar.

Als wichtige Quellen ergaben sich Unterlagen und Dokumente wie Rats-, Stadtverordneten- und Ausschußprotokolle öffentlicher und nichtöffentlicher Sitzungen. Statistische Daten zur Zerstörung und zum Wiederaufbau, Firmendokumente, Geschäftsberichte, Produktions- und Beschäftigtenzahlen sowie zugängliche Aufbaupläne und Entwürfe wurden verwendet. Wei-

tere wichtige Schriftwechsel zwischen Behörden, Militärregierung und Unternehmen sind ebenfalls von großer Bedeutung, nur leider auch sehr oft nur lückenhaft vorhanden.

Neben der Quellenrecherche in den verschiedenen Archiven dient die systematische Auswertung der lokalen Tageszeitung – des Kölner Stadt-Anzeigers und der Kölnischen Rundschau, als wichtige Informationsquelle. Zum einen sind Zeitungen aus der Nachkriegszeit besser archiviert als Dokumente wie Briefe und Aktennotizen, zum anderen enthalten die Pressemitteilungen wesentliche Informationen über Prozesse, Entwicklungen und die damaligen Trends beim Wiederaufbau, die von kommunalen Akteuren beeinflusst wurden. Aber auch bei der Untersuchung des Teils D ist die lokale Presse von großer Bedeutung. Hier steht der Aspekt der Aktualität des Themas im Vordergrund um die neueste Entwicklung im Bereich der städtischen und privaten Planung zu verarbeiten. Bei der Auswertung dieser Presseberichte und der gewonnenen Informationen ist die bei Medienanalysen gebotene Sorgfalt angeraten. Der Gehalt der Aussagen muß aufgrund der Tatsache, daß die Zeitungspressen nur begrenzt unabhängig ist, genau geprüft und gewertet werden. JARPEN (1994, 299) ist der Ansicht, daß den Medien eine dominante Rolle in der lokalpolitischen Kommunikation zukommt, „*da ihnen die Vermittlung in politischen Kommunikationsprozessen qua normativer Funktionszuweisung obliegt*“.

Für die Untersuchungen hat die Auswertung der lokalen Presse einen weiteren Vorteil, da hier Zusammenhänge und Verknüpfungen der Firmenakteure mit städtischen Akteuren deutlich wurden. Außerdem ist für den Teil D die Auswertung der Tagespresse von großer Bedeutung, da gerade hier die Informationsbereitschaft von Seiten der Unternehmen sehr gering war.

Ein weiteres eingesetztes Mittel, um die erforderlichen Informationen zu erhalten, war die Durchführung einiger Interviews und Expertengespräche. Diese sind allerdings für den Teil C nur im geringen Maße möglich, da der Personenkreis aufgrund der lang zurückliegenden Zeit nicht mehr besonders groß ist. Dennoch ist es möglich gewesen, einige wichtige Persönlichkeiten ausfindig zu machen, die bereit waren, ihr „Insiderwissen“ zu Verfügung zu stellen. Die Mitarbeit am Arbeitskreis zur Industriegeschichte Kalk erwies sich als erfolgreich bezüglich der weiteren Informationsgewinnung.

Für den Teil D (zweite Umbruchphase) verhalfen die Teilnahme an mehreren Sitzungen und Gesprächen zur Stadtentwicklungsplanung dazu, Eindrücke von und Einblicke in den Ablauf von städtischen Planungsabläufen zu gewinnen. Zu nennen sind öffentliche Ausschusssitzungen, Bürgerversammlungen, sowie Informationsgespräche mit politischen Vertretern und Abgeordneten, sowie Personen der Stadtverwaltung. Gespräche mit Firmenmitarbeitern, mit von der Schließung ihrer Betriebe betroffenen Personen und mit Mitgliedern des Betriebsrates,

sowie Besuche von Veranstaltungen der Bürgerinitiativen trugen zur weiteren Informationsgewinnung bei.

Die Suche nach Quellen, wie Dokumente, Pläne, offizielle und weniger offizielle Briefe und Schriftstücke, Aufzeichnungen usw. war in den verschiedenen Archiven, gerade für den Teil C von besonderer Wichtigkeit: In der ersten, explorativen Phase wurden die vorhandenen Dokumente und Schriftstücke der unterschiedlichen Archive gesichtet und gesammelt. Die in dieser Phase gewonnenen Daten stammen aus den Archiven:

- **Rheinisch Westfälisches Wirtschaftsarchiv**
- **Historisches Archiv der Stadt Köln**
- **Public Records London**

Im Anschluß an diese Phase erfolgte die Selektion der Daten. Hier kristallisierten sich themenrelevante Fallbeispiele heraus, die wichtige Hinweise auf die Beziehungen zwischen den beiden Gruppen Industrie und Stadt gaben. Nach speziellen Daten zu den einzelnen Beispielen wurde weiter recherchiert. Dabei stellte sich z.B. heraus, daß Teilbestände von Firmendokumenten, d.h. Schriftwechsel, Besprechungsprotokolle, Karten von Zerstörungen und zum Wiederaufbau usw. zur Aufbewahrung an das *Rheinisch Westfälische Wirtschaftsarchiv* in Köln abgegeben worden waren. Erschwerend kam hinzu, daß die Unterlagen nicht thematisch sortiert und archiviert waren, sondern lückenhaft nach zeitlich abgegrenzten Bereichen ohne Themenbezug abgeheftet waren. In aufwendiger Arbeit mußten die gesamten noch vorhandenen Unterlagen der Firmen CFK und KHD (Deutz AG) gesichtet werden. Die eingelagerten Aufzeichnungen, Schriftwechsel mit Behörden und Genehmigungsverfahren zur Produktion, reichten für die Fallstudien nicht aus, so daß weitere Quellen ausfindig gemacht werden mußten. Die städtischen Dokumente aus der Zeit des Wiederaufbaus sind im *Historischen Archiv der Stadt Köln* untergebracht und weitaus umfangreicher als die Firmenbestände. Auch hier war es unerlässlich, in monatelanger Sucharbeit die geeigneten Unterlagen auszugraben, um überhaupt Themen, die zusammenhängende und aussagekräftige Fallbeispiele darstellen, zu erhalten. In einer Art Puzzlespiel fügten sich Briefwechsel zwischen der Stadt Köln und den Unternehmen zusammen und ließen die Beziehung zwischen den Akteuren erkennen. Der Besuch des Archivs „Public Records Office London“¹⁸ hat nicht ganz zu dem Erfolg geführt, der zuvor erhofft wurde. Die Tatsache, daß England Besatzungsmacht 1945 in Köln

¹⁸ Die Briten waren ab dem 21. Juni 1945 Besatzungsmacht in Köln und regelten dort die ersten Maßnahmen zum Wiederaufbau. Die Vermutung lag nahe, daß im Public Records Office London Unterlagen zur Besatzungszeit aufbewahrt werden. Der Bestand an Schriftstücken, die Vorgänge in dieser Organisationsphase belegen konnten, war jedoch nicht sehr groß. Der Bestand aus dieser Zeit umfaßte mehr Daten über Personen und deren Schicksale.

war, ließ erwarten, in London Unterlagen über diese Besatzungszeit, in der die Weichen für den Wiederaufbau gestellt wurden, zu finden. Auch versprach der Besuch in London Material über die *Demontageforderungen* der Alliierten und über die *Permitregelung* entdecken zu können, doch auch hier war das Materialangebot enttäuschend, da solche Unterlagen nicht zu finden waren. Dennoch war die Recherche in London keinesfalls vergebens, da hier die Möglichkeit gegeben war, aus der Sichtweise der Besatzungsmacht die Kölner Probleme in den ersten Monaten nach der Zerstörung zu betrachten. Die Perspektive der Untersuchung hat durch die Sichtweise „von außen“ profitiert und die dort gewonnenen Erkenntnisse stärkten das Fundament der Basisdaten.

Eine weitere wichtige Quelle bot der Privatbestand von Herrn Voß, einem ehemaligen Mitarbeiter von KHD, der viele Unterlagen vor der Vernichtung bewahrt hatte.

Bei der Mitarbeit am Arbeitskreis zur Industriegeschichte Kalks bot sich einerseits die Möglichkeit, wichtige Kontakte zu ehemaligen Mitarbeitern der dort ansässigen Unternehmen zu knüpfen, andererseits half diese Teilnahme, einen lebendigen Bezug zu der damaligen Situation herzustellen. Die ehemaligen Mitarbeiter erwiesen sich als wertvolle Gesprächspartner, deren Erinnerungen als wichtige Ergänzung des gewonnenen Wissens aus der Archivarbeit in die Arbeit eingeflossen sind. Gleichzeitig halfen sie, bis dahin unverständlichen Ereignisse oder Handlungsabläufe aufzuklären und Informationslücken zu schließen. Zu den Gesprächspartnern zählten ehemalige Mitarbeiter der Firmen CFK und KHD, die z.T. im Betriebsrat tätig waren und aktiv die Wiederaufbauarbeiten ihrer Unternehmen miterlebt hatten (siehe Tab. 1).

Personen aus dem Bereich der Geschäftsleitung der beiden Unternehmen waren allerdings nur im begrenzten Maße bereit zu einem Gespräch. Aufgrund dieses mangelnden Interesses seitens der Unternehmen war es nur möglich, einige Personen, wie den ehemaligen Geschäftsführer der CFK und den ehemaligen Leiter der Planungsabteilung der CFK telefonisch zu befragen. Bei dem Unternehmen KHD bzw. Deutz AG war die Geschäftsleitung erst gar nicht zu sprechen, man wurde auf die Pressestelle verwiesen, die allerdings nur die Firmenzeitschriften und Zeitungsartikel zur Verfügung stellte.

Von städtischer Seite waren keine Interviewpartner auffindbar, die den Wiederaufbau selbst erlebt hatten und sich an die Wiederaufbauplanung erinnerten. Interviews von Mitarbeitern des Stadtkonservators der Stadt Köln waren aufschlußreich in bezug auf die geschichtlichen Hintergründe und Entwicklungen der Stadtteile Kalk und Mülheim mit ihren ansässigen Unternehmen CFK und KHD (Deutz AG).

Bereich	Person und deren Position
- Unternehmen CFK	- Zandowski, 1945-1947 bei KHD beschäftigt, von 1949 bis 1985 CFK, Mitglied des Betriebsrates der CFK - Werner, 1945-1986 CFK, Mitglied des Betriebsrates der CFK - Dr. Borm, bis 1993 Geschäftsführer der CFK - Forsbach, ehem. Mitarbeiter CFK, zuständig für Grundstücksgeschäfte - Neugroda, ehem. Mitarbeiter CFK, im Betriebsrat bis 1993
- Unternehmen KHD	- Voß, Ingenieur bei KHD, Verwalter des Firmenarchivs - May, Ingenieur bis 1995 KHD, Betriebsratsmitglied KHD - Raps, Pressestelle KHD (Deutz AG)
- Stadt Köln	- Dr. Meynen, Stadtkonservator, Untere Denkmalbehörde der Stadt Köln - Krämer, SPD, stimmberechtigtes Mitglied des Stadtentwicklungsausschusses - Kamp, Amt f. Stadtentwicklung
- Sachkundige Bürger	- Strick, ehem. Studienrat und sachkundiger Bürger Kalks - Lob-Preis, Historikerin und sachkundige Bürgerin Kalks/Mülheims

Tab. 1: Gesprächspartner nach Bereichen und deren Tätigkeiten für beide Zeitphasen

Für die zweite Umbruchphase, die in Teil D behandelt wird, waren die oben angeführten Quellen, wie Tageszeitungen, Rats- und Ausschußprotokolle, Planungskonzepte, Stadterneuerungsberichte, Handlungskonzepte, Statistische Jahrbücher und Verwaltungsberichte der Stadt Köln von großer Bedeutung. Auch die Einsicht in aktuell aufgestellte Rahmenpläne, Bebauungsplanbegründungen, sowie Gespräche mit Mitarbeitern des Amtes für Stadtentwicklungsplanung, besonders über noch in der Planung befindliche Projekte, stellten sich als wichtige Informationsquellen heraus. Auch sind mehrere „offene“ und „thematische“ Interviews nach dem Frage-Antwort-System durchgeführt worden. Die einzelnen Gespräche wurden ausschließlich von der Verfasserin durchgeführt und waren durch Abstecken der Themenbereiche individuell auf die Interviewpartner zugeschnitten und vorbereitet worden. Die intensive Auseinandersetzung mit den Gesprächspartnern bot die notwendige Basis für die Interpretationsarbeit (vgl. hierzu REUBER 1993, 27f). Ein Gesprächsleitfaden diente zur Unterstützung des Interviews, legte aber nicht unbedingt eine strenge Reihenfolge der Themen fest. Von den Gesprächen wurden z.T. Tonbandaufzeichnungen durchgeführt, z.T. aber auch schriftliche Protokolle erstellt.

Die Auswertung der Interviews und Gespräche erfolgte in mehreren Schritten:

Zunächst wurden die Tonbandgespräche abgehört, umgeschrieben und die schriftlichen Protokolle überarbeitet. Bei den telefonisch durchgeführten Gesprächen wurden die schriftlichen

Schwerpunkte und Arbeitsschritte während des Forschungsverlaufs	Angewandte Methoden
<p><i>Teil B:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Typisierung und Auswahl der Industrieunternehmen. - Rahmenbedingungen und Hintergründe, wie die Genese der Unternehmen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Allgemeine Literaturrecherche <p><i>Datenerhebung Stadt Köln:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Literaturrecherche - Sichtung und Auswertung von Archivmaterial <p><i>Datenerhebung Unternehmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Auswertung von Geschäftsberichten und Firmenkorrespondenz
<p><i>Teil C</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Rahmenbedingungen - Ausgangssituation nach der Zerstörung, Wiederaufbaubedingungen in der Besatzungszeit, - Demontage, - Wiederaufbaupläne, städtebauliche Neuorientierung. <ul style="list-style-type: none"> - Rekonstruktion der Fallbeispiele, Aufdecken von Zusammenhängen zwischen Interessen und Handeln der Stadt und den Unternehmen. <p>Ergebnisse aus Teil C</p>	<p><i>Datenerhebung Stadt Köln:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Auswertung von Rats- und Ausschußprotokollen - Auswertung damaliger Tagespresse - Auswertung statistischer Jahrbücher - Auswertung mündlicher Informationen aus den geführten Gesprächen <p><i>Datenerhebung Unternehmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Auswertung der durchgeführten Gespräche mit ehemaligen Mitarbeitern der Industrieunternehmen - Auswertung von Materialien aus privaten Beständen <p><i>Weitere Auswertungen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Herstellung von eigenem Kartenmaterial anhand der ausgewerteten Dokumente der Firmen und der Stadt Köln - Aktive Mitarbeit an einem Arbeitskreis zur Industriegeschichte Kalks <ul style="list-style-type: none"> - Interpretation und Auswertung der Ergebnisse
<p><i>Teil D:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Heutige Probleme, Verhältnis heute zwischen Unternehmen und Stadt. - Gegenwärtige Planungen und Auswirkungen auf die zukünftige Stadtentwicklung. 	<ul style="list-style-type: none"> - Auswertung der lokalen Tageszeitungen (Kölner Stadt-Anzeiger, Kölnische Rundschau, etc.) hinsichtlich Themen zur Entwicklung der Unternehmen und der städtebaulichen Planung für die von der Schließung betroffenen Stadtteile - Auswertung von Unterlagen und Informationsmaterialien der verschiedenen städtischen Ämter - Auswertung von durchgeführten Gesprächen - Auswertung von Stadtentwicklungsausschußsitzungen
<p><i>Teil E:</i></p> <p>Ergebnisse aus Teil C und D</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Interpretation und Auswertung aller Untersuchungsergebnisse

Tab. 2: Gliederung der Arbeitsschritte und angewandte Methode

Protokolle ebenfalls ergänzt und überarbeitet. Eindrücke, die während der Gespräche entstanden, wurden ergänzend in die überarbeiteten Protokolle eingefügt. Abschließend wurden die Protokolle, die Aufschluß über offene Fragen zu den einzelnen Themenbereichen gaben, noch einmal gesichtet und gewertet.

Die Rechtsgültigkeit der Ergebnisse ist allerdings schwer zu überprüfen, was aber bei qualitativen Methoden generell zu kritisieren ist (SCHNELL 1988, 353f).

Die Forderungen nach eindeutiger Transparenz der wissenschaftlichen Ergebnisse läßt sich insgesamt bei diesen Auswertungsverfahren wie bei der objektiven Hermeneutik (vgl. BLOETEVOGEL 1996) oder der Analyse von Texten (vgl. MAYRING 1988) nicht ganz erfüllen. Die Anwendung dieser Methode dient an dieser Stelle dazu, Informationslücken zu schließen, die bei der Auswertung von Dokumenten entstanden waren. Gleichzeitig wurden durch diese Art des Verfahrens wichtige Informationen gewonnen, die in schriftlicher Form bis heute nicht existieren und durch die ein besseres Verständnis für die Zusammenhänge von Stadtentwicklung und Industrieentwicklung erschlossen wird.

Die Mitarbeiter der Unternehmen CFK und KHD, die sich als Gesprächspartner für den Teil C zur Verfügung stellten, lieferten auch wichtige Materialien und Informationen für die Niedergangs- bzw. Schließungsphase (siehe Tab. 1 Interviewpartner und Tab. 2 Übersicht der einzelnen Methoden).

B Das Untersuchungsumfeld

1 Industrie in Köln

Die Industrie stellt für Köln und seine Region einen sehr wichtigen Wirtschaftszweig dar, der durch weltbekannte Unternehmen im Maschinen- und Fahrzeugbau, sowie der chemischen Industrie, vertreten wird. Viele Erzeugnisse sind weltbekannt, wie etwa Kölner Maschinen, Fahrzeuge und Förderanlagen, Kabel, Farben und Lacke und das berühmte „Kölnisch Wasser“.

Die enge Verknüpfung der Industrie zur Stadt Köln spiegelt sich in der industriegeschichtlichen Entwicklung wieder. Daher wird sie als skizzenhafter Überblick der weiteren Ausführung vorangestellt.

1.1 Genese des Industriestandortes Köln bis zum Zweiten Weltkrieg

Die Region Köln gehört zu den früh industrialisierten Städten Deutschlands. Ein Grund dafür ist ihre Lage mit der ausgeprägten Verkehrsgunst im Knotenpunkt von Rheinschiffahrt und des seit Mitte des 19. Jahrhunderts zentrierten Eisenbahnverkehrs im nordwestlichen Mitteleuropa. Die jahrhundertealte Handwerkstradition hat zudem ihren Beitrag zur Industrialisierung geleistet (siehe dazu MEYNEN 1975, 173).

Die westlich von Köln in der Ville vorkommende Braunkohle, erwies sich seit der letzten Jahrhundertwende als ein weiterer wichtiger Standortfaktor in bezug auf die Energieversorgung. Entscheidende technische Innovationen waren die Erfindung der Brikettpresse 1858 und der Beginn der Stromerzeugung mit Braunkohle 1912. Die Standortbedingungen für energie- und materialintensive, grundstoffnahe Industriezweige, besonders für chemische und metallurgische Prozesse, waren mit der Kombination aus Energieversorgung, guter Verkehrsverbindungen (Rhein und Bahn), sowie als Betriebswasserversorger gegeben (vgl. hierzu VOPPEL 1988, 47).¹⁹ Bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kristallisierte sich ein Branchenspektrum heraus, das im wesentlichen bis heute in den Bereichen Maschinenbau, Fahrzeugbau, Elektrotechnik und Chemie besteht (VOPPEL 1988, 48).

¹⁹ Zu den Merkmalen der Wirtschaftsstruktur des Kölner Raumes.

Die Industrialisierung Kölns bewegte sich „von innen nach außen“, daß heißt, sie begann etwa mit der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert im Innenstadtbereich, wo sich erste Fabrikationsstätten, wie Baumwollspinnereien ansiedelten.²⁰

Eine industrielle Expansion setzte außerhalb des mittelalterlich ummauerten Stadtkerns und der Rayongrenzen²¹ in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein. Ausgedehnte Industrieansiedlungen entstanden, wie ein Ring um das Kölner Stadtgebiet, linksrheinisch waren die Stadtteile, wie Ehrenfeld, Nippes, Zollstock, Bayenthal und Raderthal zu nennen und auf der rechtsrheinischen Seite vor allem Mülheim, Deutz, Kalk und Humboldt. Der rechtsrheinische Raum wurde als Industriestandort schon bald attraktiv, da günstige Grundstückspreise²² und die Nähe zu den Erzvorkommen im Bergischen Land entscheidende Vorteile gegenüber dem linksrheinischen Köln boten (POHL/MÖLICH 1994, 34).

Die ersten ansässigen Industrieunternehmen des inneren Vorortringes waren vor allem in den Bereichen Textilherstellung, Tabakfabrikation, Brauereiwesen und Papierherstellung tätig. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts kamen chemische²³ und metallverarbeitende²⁴ Industriezweige hinzu. Während auf der linken Rheinseite kleine und mittlere Betriebe das Stadtbild prägten, waren im Rechtsrheinischen eher großflächig angelegte und ausbaufähige Fabriken entstanden.

Die Expansionen in dieser Epoche betrafen aber auch weiter vom Stadtkern entfernt liegende Standorte, wie Porz und Dellbrück.²⁵

Zwischen den beiden Weltkriegen prägte die planmäßige Ansiedlung von großflächigen Industrieunternehmen im Kölner Norden die industrielle Standortentwicklung Kölns. Die

²⁰ Die Baumwollspinnerei J. F. Huyssen wurde 1798 in der Straße Unter Sachsenhausen gegründet. Weitere frühe Ansiedlung von Textilindustrie befanden sich im benachbarten rechtsrheinischen Mülheim, das zu dieser Zeit noch eine eigenständige Stadt darstellte und erst 1914 von der Stadt Köln eingemeindet wurde. MEYNEN 1975.

²¹ Nach der Machtübernahme durch die Preußen Anfang des 19. Jahrhunderts, wurde Köln zur Garnisonsstadt ausgebaut und ein Festungsgürtel, der aus Forts und Wällen bestand, angelegt. Für ein bestimmtes Gebiet vor den Anlagen, Rayon genannt, galten Bauverbote und Einschränkungen, die ein freies Schußfeld garantieren sollten. Der Rayon ist im heutigen Köln durch den inneren Grüngürtel noch erkennbar. Vgl. dazu POHL u. MÖLICH 1994, 34.

²² Ursache für die günstigen Grundstückspreise war die mindere Bodenqualität im Rechtsrheinischen, die das Land für den Ackerbau unbrauchbar machte. Es konnte nur für Viehwirtschaft genutzt werden. Vgl. dazu HOTTES 1989, 144.

²³ Betriebe der chemischen Industrie waren unter anderem: Fa. Lindgens in Mülheim 1836, Fa. Brasseur & Cie in Nippes 1848, Fa. Hospelt in Ehrenfeld 1855 und Vorster u. Grünberg (die spätere Chemische Fabrik Kalk). Vgl. HOTTES 1989.

²⁴ Zu den Betrieben der Metallverarbeitung zählten die Firma Maschinenbauanstalt Humboldt (später zu Klöckner-Humboldt-Deutz gehörig), die Gasmotorenfabrik N. Otto u. E. Langen (1872 gegründet, später auch zu KHD zusammengeschlossen), die Waggonfabrik Herbrandt in Ehrenfeld 1866 und die Firma Gottfried Hagen, vgl. HOTTES 1989.

²⁵ Diese Standorte waren zu Zeiten der industriellen Expansion eigenständige Städte, die erst später von Köln eingemeindet wurden (Dellbrück 1914, Porz 1975).

Kunstseidenherstellungsfabrik Enka-Glanzstoffe (1926) und das Fahrzeugbauunternehmen Ford (1930) siedelten sich zwischen Niehl und Merkenich an (vgl. HOTTES 1989, 150).

1.2 Industrieökonomische Entwicklung Kölns seit den 50er Jahren

In den 50er und 60er Jahren²⁶ war die industrielle Entwicklung in Köln zum einen durch neue großflächige Ansiedlungen für Großindustrien, wie z.B. die Werke der Petrochemie²⁷, die sich beiderseits der Kölner Stadtgrenze²⁸ niederließen, geprägt. Ausschlaggebende Gründe für diese periphere Standortwahl waren unter anderen die direkte Nähe zur Wasserstraße Rhein sowie ein enormer Flächenbedarf, den diese riesigen Industrieanlagen benötigten. Ein weiterer Aspekt für periphere Industrieansiedlung war die zunehmenden Emissionsschutzanforderungen, die eine Ansiedlung in der Nähe von dicht bebauten Wohnsiedlungen ausschlossen.

Durch eine zielbewußte Gewerbe- und Entwicklungspolitik der Stadt versuchte man entwicklungsfähige Flächen für industrielle und gewerbliche Ansiedlungen auszuweisen, die sich vor allem in der Nähe der Autobahnkreuze am Stadtrand befinden sollten. Ein enormer Flächenverbrauch war die Folgeerscheinung dieser Industrie- und Wirtschaftspolitik.

Andererseits entstand in den 60er Jahren bei Ossendorf ein Gewerbegebiet, teilweise auf dem ehemaligen Flugplatz „Butzweiler Hof“, auf denen sich kleinere und mittlere Betriebe ansiedeln sollten. Dieses Gebiet hat sich mittlerweile auf 80 ha ausgedehnt und dient heute als Standort von ca. 300 Betrieben.

Im rechtsrheinischen Köln wurde besonders der Porzer Raum (zwischen Porz-Eil und Gremberghoven) als Ansiedlungsstandort für mittelständige Gewerbebetriebe ausgewiesen (vgl. STADT KÖLN 1978: Stadtentwicklungsplan 1978, C6, S. 23 zur Gewerbe- und Industrie-flächenplanung).

Die industrieökonomische Entwicklung wurde seit der Nachkriegszeit bis zum Beginn der 70er Jahre durch kontinuierliches Wachstum gekennzeichnet. Seit dieser Zeit traten Veränderungen in der Wirtschaft auf, danach war ein Abwärtstrend bei den absoluten und relativen

²⁶ Der Wiederaufbau und die Nachkriegszeit werden extra behandelt. Siehe dazu Kapitel C 1.2.1 und 1.2.3.

²⁷ Vgl. zur Ansiedlung der chemischen Industrie und Petrochemie Greis 1961, 113, 114.

²⁸ Wichtige Unternehmen sind die Shell-Raffinerie, die sich 1959 in Godorf niederließ. Shell erwarb das Grundstück im übrigen von der Chemischen Fabrik Kalk, die in der Nachkriegszeit Überlegungen zur Umsiedlung nach Godorf anstellte, davon aber später wieder Abstand nahm. Weitere Großindustrieansiedlungen existierten in Worringen im Besitz der Erdölchemie GmbH. Im Kölner Norden wurde in dieser Zeit die Esso Raffinerie ansässig (1958). Vgl. dazu auch IHK 1960, 34.

Industriebeschäftigtenzahlen gegenüber dem Versorgungssektor zu beobachten. Zwischen 1970 und 1982 sanken die Beschäftigungszahlen in Köln um 5,5 % von 527.000 auf 498.000 Arbeitnehmer. Hinter diesen Zahlen verbirgt sich eine strukturelle Veränderung am Arbeitsmarkt, die sich ab Mitte der 80er Jahre weiter fortsetzte. Im produzierenden Gewerbe mußten Arbeitnehmer Verluste von 63.000 Arbeitsplätzen (- 28 %) hinnehmen. Im Dienstleistungsbe- reich, besonders im Versicherungswesen, bei Kreditinstituten und bei persönlichen Dienstlei- stungen, war dagegen ein Plus von 33.000 Arbeitsplätzen (+ 11 %) zu verzeichnen. Der über- durchschnittliche Rückgang der Beschäftigung im produzierenden Gewerbe, vor allem in den Branchen Maschinen- und Fahrzeugbau, Stahlbau, Chemie-, Glas-, Holz-, Papier- und Tex- tilindustrie, sowie in der Nahrungs- und Genußmittelindustrie, sind nicht durch die beträchtli- che Zunahme der Beschäftigung in Dienstleistungsbranchen ausgeglichen worden (vgl. u.a. GAEBE 1985, VOPPEL 1988; STADT KÖLN 1978; STADT KÖLN 1991; STADT KÖLN 1995a). Mit der Reduzierung der Beschäftigung folgt oftmals die Schließung und Aufgabe von altein- gesessenen Firmen, die zur weiteren rückläufigen Entwicklung im sekundären Sektor führt. Mit der Schließung der Unternehmen werden alte Industrieflächen freigesetzt. Aus diesem Grund gewinnt Flächenrecycling immer mehr an Bedeutung in Köln. Aus der Wiederverwen- dung und Planung dieser altindustriellen Flächen können Ziele der Stadtplanung, wie das Flä- chenangebot für Gewerbe zu steigern und neue Arbeitsplätze zu schaffen, Verwirklichung finden. Aber auch die Erhaltung ökologisch wertvoller Freiflächen ist wünschenswert, sowie die Aufdeckung von Altlasten, damit die spätere Nutzung überhaupt definiert werden kann.

2 Industrie in den rechtsrheinischen Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim als Initiator der Stadtentwicklung

Die Industrie hatte für die Stadtteile Deutz, Kalk und Mülheim eine hohe Bedeutung, da die Industrieansiedlung den eigentlichen Antrieb für die Ortsentwicklung darstellte. Wegweisend waren zwei Unternehmen: eine Vorgängerfirma der Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD)²⁹ und die Chemische Fabrik Kalk. Im Gefolge dieser beiden Firmen ließen sich weitere, in erster Linie metallverarbeitende und chemische Fabriken nieder.

In Deutz waren, in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, bedeutende Unternehmen ansässig, die aber kaum die Möglichkeit besaßen, sich innerhalb dieses Standortes weiter auszudehnen. Das Bauverbot innerhalb des Festungsgürtels verhinderte die räumliche Entwicklung. Die ursprünglichen Deutzer Unternehmen mußten ihre Produktion in andere Gebiete verlagern. Ausweichmöglichkeiten boten, die zur damaligen Zeit eigenständigen Gemeinden, Kalk und Mülheim³⁰. Die Urfirmen der KHD-Gruppe fanden hier ihren Ursprung, wie z.B. die Firma „Gasmotorenfabrik Deutz AG“, die den Ortsnamen trägt und auf der Grenze zwischen Deutz und Mülheim ihren Sitz hatte. Das Unternehmen dehnte sich auf das Mülheimer Stadtgebiet aus. Diese Firma ist aus der Motorenfabrik hervorgegangen, die Nikolaus August Otto und Eugen Langen 1864 in Deutz gegründet hatten (POHL/MÖLICH 1994, 37). Ein anderes wichtiges Deutzer Unternehmen, welches später auch zu KHD gehörte, war, die 1866 gegründete Maschinenfabrik „van der Zypen & Charlier“³¹, die Eisenbahnwagen und Zubehör produzierte.

Der Vorort Kalk entwickelte sich zu einem beliebten Industriestandort vor den Toren des Garnisonsortes Deutz. Die ersten Gewerbebetriebe, zu denen Ziegeleien und eine Brauerei gehörten, siedelten sich auf der Kalker Hauptstraße an. Besonders zwei Firmen sollten für die Entwicklung Kalks von großer Bedeutung sein:

²⁹ Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) ist eine Unternehmensgruppe, die sich zwischen den beiden Weltkriegen aus den drei Werken des Motoren-, Maschinen- und Fahrzeugbaus mit der Motorenfabrik Deutz zusammengeschlossen hat und zur Zeit wegen finanzieller Schwierigkeiten Unternehmen wieder abstößt. Der KHD-Firmenstruktur gehören an: Holding KHD AG., Deutz-Motoren Köln, Deutz-MWN Mannheim, Deutz Service, KHD-Humboldt-Wedag Anlagenbau, Indumont. Die Deutz-Fahr wurde von KHD an die Same-Gruppe verkauft. Ausführlich wird der Aufbau der Firma unter C 1.2.3.

³⁰ Kalk wurde 1910 nach Köln eingemeindet, Mülheim folgte 1914 (POLHL/MÖLICH 1994, 171, 185-186).

³¹ Die Firma Van der Zypen und Charlier wurde 1928 der Vereinigten-Westdeutschen-Waggon-Fabrik angegliedert, die wiederum 1938 zu Klöckner-Humboldt-Deutz gehörte (KLEIN/MEYNEN 1996, 36). Siehe auch unter Kapitel B Punkt 2.2.

- § Die Firma Vorster & Grüneberg, spätere (1893) Chemische Fabrik Kalk und
- § die Maschinenfabrik für Bergbau, Sievers & Co, die sich ab 1871 Maschinenbauanstalt Humboldt nannte und sich 1938 zu Klöckner-Humboldt-Deutz zusammenschloß (vgl. dazu KHD 1956: Aus der Geschichte des Werkes Humboldt, 19f.).



Abb. 10: Kartenausschnitt aus der Topographischen Karte des Regierungsbezirkes Köln von 1863, zeigt die damalige Größe von Deutz, Kalk und Mülheim.
(Quelle: POHL/MÖLICH 1994, 117)

Die Karte (Abb. 10) dokumentiert den Zustand von 1863 und zeigt die Entwicklungsstufe der Besiedlung mit ihren flächenmäßigen Ausdehnungen der einzelnen „Orte“. Kalk hatte gegenüber Deutz und Mülheim einen dörflichen Charakter.

Das heterogene Siedlungsgebilde mit vielen kleinen Kernen und dörflichem Charakter wurde nur durch einige unbedeutende Feldwege erschlossen. Der Hauptverkehrsweg in Kalk war die Hauptstraße und die Rolshofer Straße. Der erste Bahnanschluß entstand 1875 in Kalk-Nord. Er wurde 10 Jahre später durch den noch heute bestehenden Bahnanschluß Kalk-Süd (heute Köln- Kalk) abgelöst (MEYNEN 1992,1).

Die Bevölkerungszahl entwickelte sich ebenso rasch wie die Industrie in diesem Vorort. Von 61 Einwohnern, die 1816 in 7 Häusern wohnten, erhöhte sich die Einwohnerzahl auf 11.418 im Jahre 1885 (siehe dazu Tab. 3 und 4 zur Einwohnerentwicklung in Kalk und Deutz). Mit der zunehmenden Bevölkerungszahl veränderte sich auch das Siedlungsbild: Von vorwiegend aufgelockerter Einfamilienhausbebauung zur Hof-Block-Bebauung.

Jahr	1816	1852	1871	1885	1895	1905
Einwohner	61	291	5142	11418	15576	25478
Häuser	7	o.A.	409	820	979	1325

Tab. 3: Einwohnerentwicklung in Kalk

(Quelle: MEYNEN Städteatlas 1987, 9)

Jahr	1817	1867	1871	1888	1925
Einwohner	3400	10500	11800	17615	22000

Tab. 4: Einwohnerentwicklung in Deutz

(Quelle: KRUPPA 1978, 174)

Jahr	1884	1850	1871	1905	1939
Einwohner	3063	6000	18600	67000	99300

Tab. 5: Einwohnerentwicklung Mülheim

(Quelle: POHL/MÖLICH 1994,165-171 und STADT KÖLN 1978, C1,6)

Bis heute werden die Stadtteile von der damaligen Industrie geprägt. Zwischen 1994 und 1998 wurde Kalk durch die Abrissarbeiten der CFK (siehe Abb. 11) beeinflusst. Zur Zeit sind auf der Fläche der ehemaligen Chemischen Fabrik Kalk große Baustellen entstanden. In Mülheim an der Deutz-Mülheimer-Straße, wo KHD (Deutz AG) einen weiteren Firmensitz hat, wird das Erscheinungsbild von veralteten, großen Lager- und Produktionshallen geprägt (siehe Abb. 12).



Abb. 11: Chemische Fabrik Kalk, Abbrucharbeiten 1996, Ansicht, Straßenkreuzung Kalker Hauptstraße/Vietorstraße. (Foto: T. Libor-Dörstel 1996)



Abb. 12: KHD-Gelände in Deutz-Mülheim, Ansicht von der Zoobrücke, in Richtung Deutz-Mülheimer-Straße, (Foto: T. Libor-Dörstel, 2000)

2.1 Chemische Fabrik Kalk (CFK), die Firmenentwicklung

1858 gründeten der Kaufmann Julius Vorster und der Apotheker und Chemiker Dr. Hermann Grüneberg die Firma „Vorster & Grüneberg“. Als Standort für ihr Unternehmen wählten sie das rechtsrheinische Köln, wo sie ein Grundstück in Kalk von einer stillgelegten Eisengießerei ersteigerten. Nach provisorischen Umbaumaßnahmen begann die Produktion ein Jahr nach der Gründung mit 10 Arbeitern. Produziert wurde in den ersten Jahren Kalisalpeter als Hauptprodukt und Soda, das als Nebenprodukt anfällt (CHEMISCHE FABRIK KALK 1958, 38). Mit der Erfindung des Solvay-Verfahrens zur Herstellung von Soda, war es möglich, im billigen Großverfahren, diesen Grundstoff für die Glas- und Seifenindustrie zu produzieren.

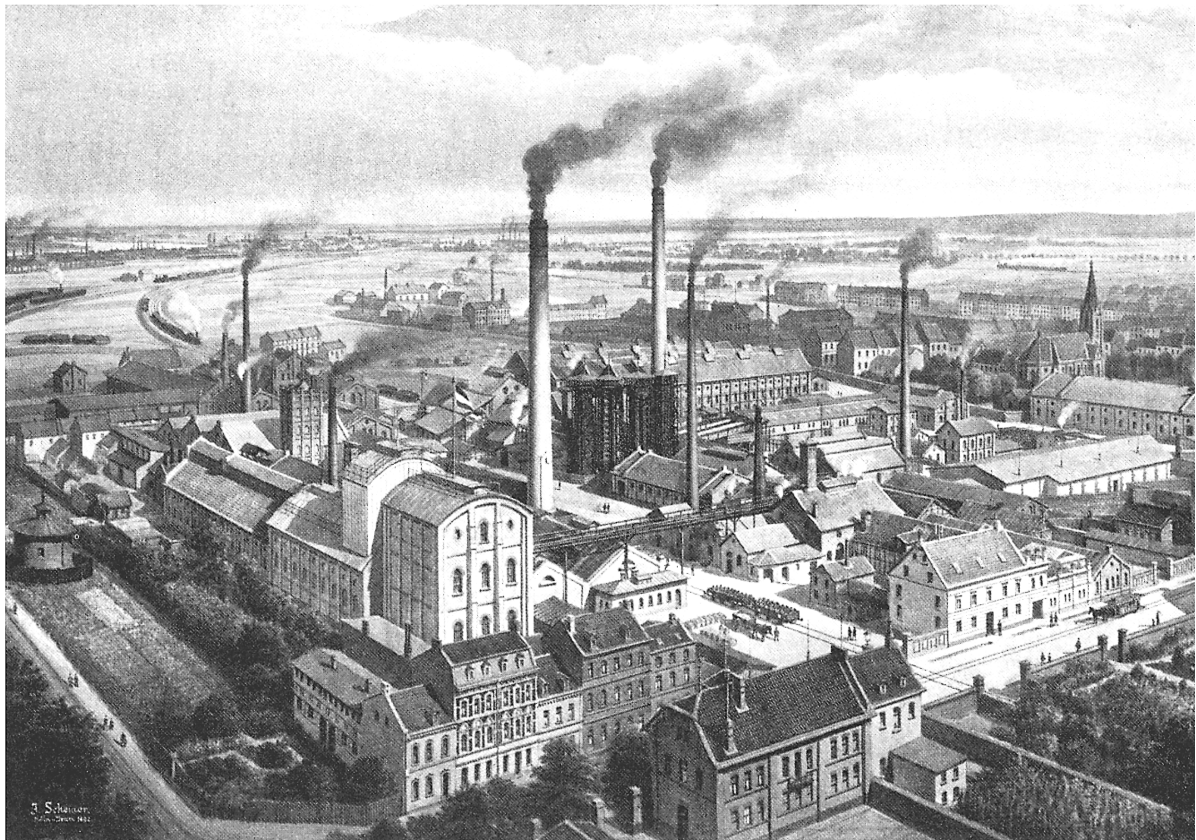


Abb. 13: Chemische Fabrik Kalk 1892, Straßenansicht Kalker Hauptstraße

Quelle: CFK 1958, 22.

Ab 1865 brachten Vorster und Grüneberg den ersten mechanisch hergestellten Mischdünger in Form von Ammoniak-Superphosphat auf den Markt. Die Firma wuchs weiter und wurde 1892 in die „Chemische Fabrik Kalk GmbH“ umgewandelt, nachdem zuvor das GmbH-Gesetz in Kraft getreten war (siehe Abb. 13 zur Entwicklung des Unternehmens).

Ihr 50jähriges Jubiläum feierte die Fabrik im stark veränderten Kalk, das 1908 bereits 27.000 Einwohner zählte, gegenüber 500 Einwohnern 1858. Ein Jahr später (1909) wurde Kalk ins

Kölner Stadtgebiet eingemeindet. Typisch für diese Zeit war, daß gleichzeitig Großvater, Vater und Sohn mancher Kalker Familien in der Fabrik arbeiteten, was die Bedeutung des Unternehmens für Kalk reflektiert (CFK 1983, 7).

Der *Erste Weltkrieg* bedeutete auch für die CFK einen drastischen Einschnitt für ihre bis dahin expandierende Entwicklung. Die Belegschaft schrumpfte in den Kriegsjahren von 800 auf 70 Mitarbeiter. Teile des Werkes wurden stillgelegt, andere in der Produktion umgestellt. Weil Sprengstoff gefragt war, wurde die Salpetersäureproduktion erweitert. Während des Krieges wurden Düngemittel und Futter in der Landwirtschaft knapp. Die CFK stellte sich auf die Marktsituation ein und produzierte seitdem Dünge- und Futtermittel.

Dünger war in den Nachkriegsjahren sehr gefragt, doch bestanden erhebliche Schwierigkeiten bei der Rohstoffbeschaffung. Chemiker der CFK entdeckten, daß bei der Soda-Herstellung in den Alkalibetrieben des Unternehmens große Mengen salzsauren Ammoniaks anfielen. Bei der Mischung des salzsauren Ammoniaks mit kohlenausem Kalk entsteht Kalkammoniak, ein Nebenprodukt, das als wertvoller Stickstoffdünger eingesetzt wurde. Dieses Verfahren ermöglichte die effektive Ausnützung der vorhandenen Rohstoffe, so daß bei der Hauptproduktion von Soda gleichzeitig auch ein hochwertiger Dünger als Nebenprodukt abfiel. Neben der Soda-Herstellung gehörte nun auch die Kunstdüngerproduktion zur Hauptproduktpalette der CFK hinzu (CFK 1983, 7).

Der *Zweite Weltkrieg* stellte auch bei der Chemischen Fabrik ein einschneidendes Geschehnis mit katastrophalen Folgen dar. Von 1941 an wurde das Werk vielfach von Minen, Spreng- und Brandbomben bei Luftangriffen getroffen und vorübergehend stillgelegt. Aber die Produktion wurde immer wieder in Gang gesetzt. Nach 7 weiteren schweren Angriffen 1944 kamen fast alle Betriebe zum Stillstand. Bei einer Zusammenkunft der übriggebliebenen Belegschaft von 100 Mann im März 1945 wurde die Stilllegung des Werkes bekannt gegeben. Die Kriegsschäden beliefen sich auf Zerstörungen der Fabrikgebäude (65 % total zerstört) und des Maschineninventars, welches zu 55 % in Mitleidenschaft gezogen war (siehe Abb. 14 zum Zustand der CFK 1945).

Die Schadensbilanz erhöhte sich durch Nachfolgeschäden aufgrund von Witterungseinflüssen durch fehlende Dächer, Fenster und Türen (CFK 1958, 38-40).

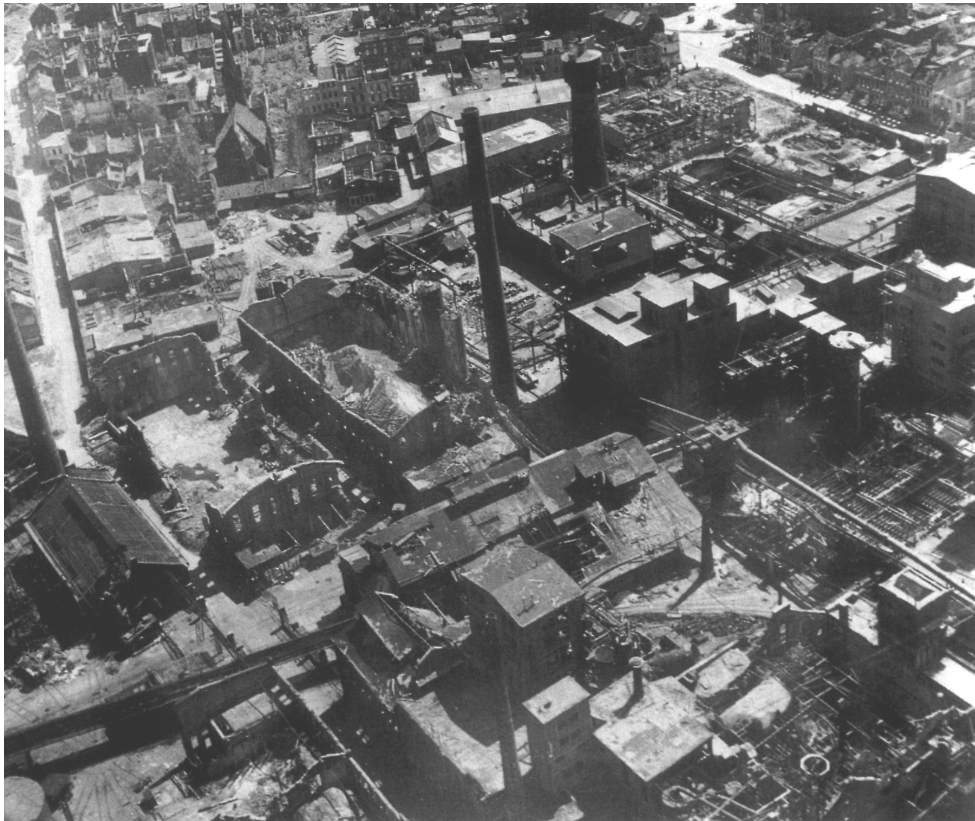


Abb. 14: Zustand der CFK 1945, Vogelperspektive Blick Richtung Osten
 (Quelle: HASTK, AK 30, Luftaufnahme der US Air Force, Ende April 1945)

Auf den zeitlichen Abschnitt des Wiederaufbaus wird hier nicht näher eingegangen. Unter Abschnitt C im Kapitel 1.2.3 wird dieser Teil ausführlich behandelt.

Ende der 50er Jahre war die Fabrik wieder aufgebaut und hatte eine Belegschaftsstärke von 1.820 Arbeitern und 540 Angestellten erreicht.

Jahr	1859	1875	1903	1913	1914	1945	1946	1958
Beschäftigte	10	187	784	800	70	100	580	2360

Tab. 6: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen der CFK von 1859-1958

(Quelle: KÖLLEN, Chronik von 1903; CFK 1958; CFK 1983)

1958, zum 100jährigen Jubiläum, erhielt die Firma eine breitere Kapitalbasis über eine Beteiligung der Salzdethfurth AG, später Kali & Salze AG. Mit diesem Schritt wurde die CFK, über die Salzdethfurth AG (Kali & Salze AG), eine Tochtergesellschaft des BASF Konzerns, da dem BASF-Konzern über 70 % der Kali & Salze AG-Aktien gehörten (Abb. 15). Die Kali & Salz AG wurde Hauptgesellschafter der Chemischen Fabrik Kalk GmbH (CFK 1991).

Anfang der 80er Jahre stieg die Chemische-Fabrik in die organische Chemie ein. Sie baute eine neue Anlage auf, mit deren Hilfe Bromverbindungen hergestellt wurden. Doch diese

Wachstumsphase endete mit einem Brand auf dem Gelände 1985, der die neue Anlage für Bromderivate zerstörte. Von diesem Zeitpunkt an starb die Chemische Fabrik Kalk in Etappen. Nach dem Brand wurde die Anlage nicht wieder aufgebaut.³²



Abb. 15: Aufbau der Unternehmensgruppe

1988 stellte die Chemische-Fabrik die Düngemittelproduktion ein. Die letzten Jahre des Unternehmens waren durch rückläufige Umsätze gekennzeichnet. Der Umsatz verminderte sich im Jahr 1991 gegenüber dem Vorjahr um 5,0 % auf 254,2 Millionen DM. Der Rückgang resultierte vor allem aus den erheblich niedrigeren Exporten von Futterphosphaten. Zusätzlich fiel auch der Soda-Umsatz mengenbedingt geringer aus, da billige Importware den Markt beherrschte. Bei den mineralischen Futterphosphaten mußte ein erheblicher Absatzrückgang im Export hingenommen werden. Die wirtschaftliche Schwäche hatte negative Auswirkungen auf die Stärke der Belegschaft, die seit 1983 konstant abnahm, was aus Tab. 7 hervorgeht (CFK 1993, 1).

Jahr	Dez. 1983	Dez. 1988	Dez. 1989	Dez. 1990	Dez. 1991	Dez. 1992	Dez. 1993
Stammebelegschaft	1394	1124	832	786	780	691	670
Auszubildende	80	61	46	45	46	43	38
Aushilfen	2	25	23	22	13	14	15
Gesamt	1475	1210	901	853	839	748	723

Tab. 7: Belegschaftsentwicklung CFK von 1983 bis 1993

(Quelle: Daten 1983 Geschäftsbericht der CFK 1984, Daten 1988 bis 1991 aus CFK-Information, Werkszeitung Nr. 1-1992, 1992 und 1993 aus CFK-Information Werkszeitung Nr. 2-1993)

³² Bis zum Einstieg in die organische Chemie wurden in der Fabrik nur anorganische Verbindungen hergestellt.

Ende 1993 lief die Soda- und Calciumchlorid-Produktion aus, wodurch gleichzeitig der größte Teil der Belegschaft aus dem Unternehmen ausschied. Im März 94 stellte die Chemische-Fabrik die Erzeugung von Futterphosphaten ein. Damit war das Ende des Unternehmens 135 Jahre nach der Gründung besiegelt. 1995 begann die Firma mit dem Abbau von Produktionsanlagen und dem Abbruch der Firmengebäude. Der Schornstein der Fabrik, der wie ein Wahrzeichen über die Kalker Dächer ragte, ist am 26.10.1996 gesprengt worden. Nur der Wasserturm und die Düngemittelhalle stehen noch und zeugen von der CFK.

2.2 Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD später Deutz AG); Firmenentwicklung

Das Unternehmen Klöckner-Humboldt-Deutz hat Tradition in Köln und besaß einst einen Namen, der in einem Atemzug mit den Aushängeschildern der deutschen Industrie wie Daimler-Benz und Mannesmann genannt wurde. KHD, hervorgegangen aus der 1864 in Deutz gegründeten N.A. Otto & Company, stand beispielhaft für den rasanten Aufstieg von Unternehmen, die es verstanden, während der Gründerzeit in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, revolutionäre technische Neuheiten in wirtschaftlichen Erfolg umzusetzen.

1860 wendete sich der Kaufmann Nikolaus August Otto dem Problem der Gasmachine zu. Er hatte die Idee, den Motor durch einen Vergaser für kohlenwasserstoffhaltige Flüssigkeiten von der Gasanstalt unabhängig und ihn daher für das Kleingewerbe und besonders für Fahrzeuge nutzbar einzusetzen. Der technisch sehr begabte Otto erfand das Viertaktverfahren. Zusammen mit dem Ingenieur Eugen Langen wurde die Firma „N.A. Otto & Cie. in Coeln“ gegründet. 1869 erwarben die Unternehmer ein Grundstück zwischen Deutz und Mülheim und errichteten dort ihre Fabrik. Die Erfindung hatte Erfolg und wurde weiterentwickelt, so auch der Betrieb, der 1872 in die „Gas-Motoren-Fabrik Deutz AG“ umgewandelt wurde. 1876 erreichte Otto sein großes Ziel, das Otto Prinzip wurde realisiert. Mit diesem Viertaktmotor mit verdichteter Ladung erregte Otto 1878 auf der Pariser Weltausstellung Aufsehen und Bewunderung. Von nun an entwickelte sich der Betrieb rasant. Es wurden bis 1886 über 20.000 Maschinen bei Deutz produziert. Weiterentwicklungen und die Herstellung eines kompressorlosen Dieselmotors mit direkter Einspritzung 1912 waren weitere Erfolge für das Unternehmen. Im Zuge der Reorganisation der deutschen Wirtschaft nach dem 1. Weltkrieg schloß sich die Motoren-Fabrik Deutz AG mit der Motorenfabrik Oberursel AG 1921 zusammen. Eine weitere Fusion ging das Unternehmen 1930 mit der in Köln gegründeten „Maschinenbau-Anstalt

Humboldt“³³ ein und nannte sich von da an „Humboldt-Deutzmotoren AG“ (zur Unternehmensgeschichte vgl. GOLDBECK 1964; KHD 1975).

Die Maschinenbau-Anstalt Humboldt wurde bereits 1856 unter dem Namen „Maschinenfabrik für Bergbau von Sievers & Co. in Kalk bei Deutz am Rhein“ gegründet und ist damit älter als das Werk von Otto und Langen. Martin Gottfried Neuerburg³⁴, Wilmar Breuer³⁵ und Hermann Dietrich Sievers³⁶ waren die Gründer der ersten Fabrik für Bergbaumaschinen. 1858 entstand im Kalker Unternehmen der erste Backenbrecher, 1860 die erste kontinuierlich arbeitende Kohlenwäsche mit mechanischer Sieberei und Verladung. Aufbereitungsanlagen für Kohle und Erz, Anlagen für die Gewinnung von Steinen, Erden und vor allem Zement entwickelten sich zu den Hauptarbeitsgebieten (GOLDBECK 1964).

1871 wurde auf Betreiben von Neuerburg die Gesellschaft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und die Firma erhielt den Namen „Maschinenbau-Aktiengesellschaft Humboldt“.

1873/74 wurde das Werk auf 60.000 qm bebauter Werksfläche vergrößert und beschäftigte fast 2000 Arbeiter und Angestellte (KLEIN/MEYNEN 1996, 147). Nach der Expansion bekam das Unternehmen finanzielle Probleme. Die Belegschaft wurde halbiert und so weit wie möglich wurden Grundstücke zur Deckung der Schulden verkauft (KHD 1956, 14).

Jahr	1871	1873	1875	1903	1920	1929
Beschäftigte	366	ca. 2000	1000	1232	4000	1000

Tab. 8: Beschäftigte bei der Maschinenbau AG Humboldt zwischen 1871 und 1929

(Quelle: KHD 1956,11-30)

Der Name der Firma wurde 1884 nochmals geändert in „Maschinenbauanstalt-Humboldt AG“. Das Unternehmen war durch Spekulation stark verschuldet und mußte saniert werden. Sanierungsmaßnahmen wie Zusammenlegung des Kapitals, Verkleinerung der Belegschaft und ein neues Darlehen des Schaffhausenschen Bankvereins, der dadurch 85 % der Aktien besaß, retteten das Unternehmen. Um die Abhängigkeit vom krisenanfälligen Bergbau zu lösen, erweiterte die Maschinenbauanstalt ihre Produktpalette auf andere Zweige des Maschi-

³³ Den Namen „Humboldt“ wählte man zu Ehren des Naturforschers und Geographen Alexander von Humboldt, der vor seiner Forscher-Karriere im Bergbau als Oberbergmeister im preußischen Staatsdienst tätig war (KLEIN/MEYNEN 1996, 147).

³⁴ Neuerburg war Bergingenieur und arbeitete zuvor bei der belgisch-deutschen Bergwerksgesellschaft „Société de la Vieille Montagne - Aktiengesellschaft des Altenbergs“, die einige der damals zahlreichen Erzbergwerke im Bergischen Land betrieb (KLEIN/MEYNEN u.a. 1996, 146).

³⁵ Breuer war Mechaniker, arbeitete auch zuvor bei der Gesellschaft des Altenbergs und errichtete sich eine kleine Maschinenwerkstatt bevor er Mitbegründer der Maschinenfabrik Sievers wurde (KLEIN/MEYNEN 1996, 146).

³⁶ Der dritte Mann im Bunde war Kaufmann und brachte das Kapital und die nötige kaufmännische Erfahrung zur Leitung eines Unternehmens mit (KLEIN/MEYNEN 1996, 146).

nenbaus. Es wurden Eismaschinen, Luftkühlanlagen und Dampfturbinen hergestellt (KLEIN/MEYNEN 1996, 147). Aber auch im Brücken-, Behälter- und Stahlhochbau war Humboldt tätig. Ab 1903 wurden auch Röstöfen gebaut (GOLDBECK 1964, 7).

Nach der Erweiterung der Produktionspalette gingen die Umsatzzahlen wieder aufwärts, was sich auch in der flächenmäßigen Ausdehnung des Betriebes in Kalk ausdrückte. Abb. 16 zeigt die Grundstücke und Gebäude, die 1905 im Besitz der Firma Humboldt waren. Die technische Selbständigkeit der Firmen Humboldt und Deutz blieb auch nach der Vereinigung bestehen.

Ein weiteres Unternehmen wurde 1936 angegliedert - das Ulmer Werk Magirus. 1864 hatte der Kaufmann C.D. Magirus eine Werkstatt für Feuerwehrentechnik gegründet. Mit der Konstruktion von Leitern, Lösch- und Ausrüstungsgeräten entwickelte sich das Werk zur größten deutschen Feuerlöschgerätefabrik Europas. Feuerwehrfahrzeuge mit eigener Antriebskraft waren 1905 die weitere Produktionsentwicklung des Unternehmens. Ab 1916 baute man in Ulm Nutzkraftfahrzeuge und Omnibusse (GOLDBECK 1964, 8).

Der Initiator des Zusammenschlusses der Unternehmen Deutz, Humboldt, Oberursel und Magirus war der Geheimrat Peter Klöckner, der sich schon frühzeitig darum bemüht hatte, Industrieunternehmen optimaler Größenordnung zu schaffen. Bis 1915 hatte er nach und nach die Aktienmehrheit erworben und war infolgedessen zum Aufsichtsratsvorsitzenden bestellt worden. In diesen Werken waren 1938 18.000 Menschen beschäftigt, davon arbeiteten fast 12.000 Personen in den Kölner Werken. Zu diesem Zeitpunkt war Deutz der größte Dieselmotor-Hersteller Deutschlands. Bis zum Zweiten Weltkrieg blühte diese Unternehmensgruppe und erzielte große Gewinne (GOLDBECK 1964, 8f).

Das Unternehmen hatte im Zweiten Weltkrieg mit Einnahmeverlusten, Schwierigkeiten bei der Rohstoffversorgung und Absatzproblemen durch die Abschottung von ausländischen Handelspartnern zu kämpfen. Zum Hauptproblem der Firmengruppe entwickelte sich der Mangel an Arbeitskräften, da vermehrt ihre Arbeiter zum Militär eingezogen wurden. Ein weiteres Problem bestand in der zunehmenden Bombardierung der Städte ab 1940, die immer wieder Schäden an Fabrikgebäuden und Lagerhallen zur Folge hatte. Der Krieg veränderte auch die Geschäftspraktiken und Beziehungen. Verfügungen vom Reichsministerium bestimmten die Abnehmer der Produkte, wodurch ganze Produktionszweige eingestellt

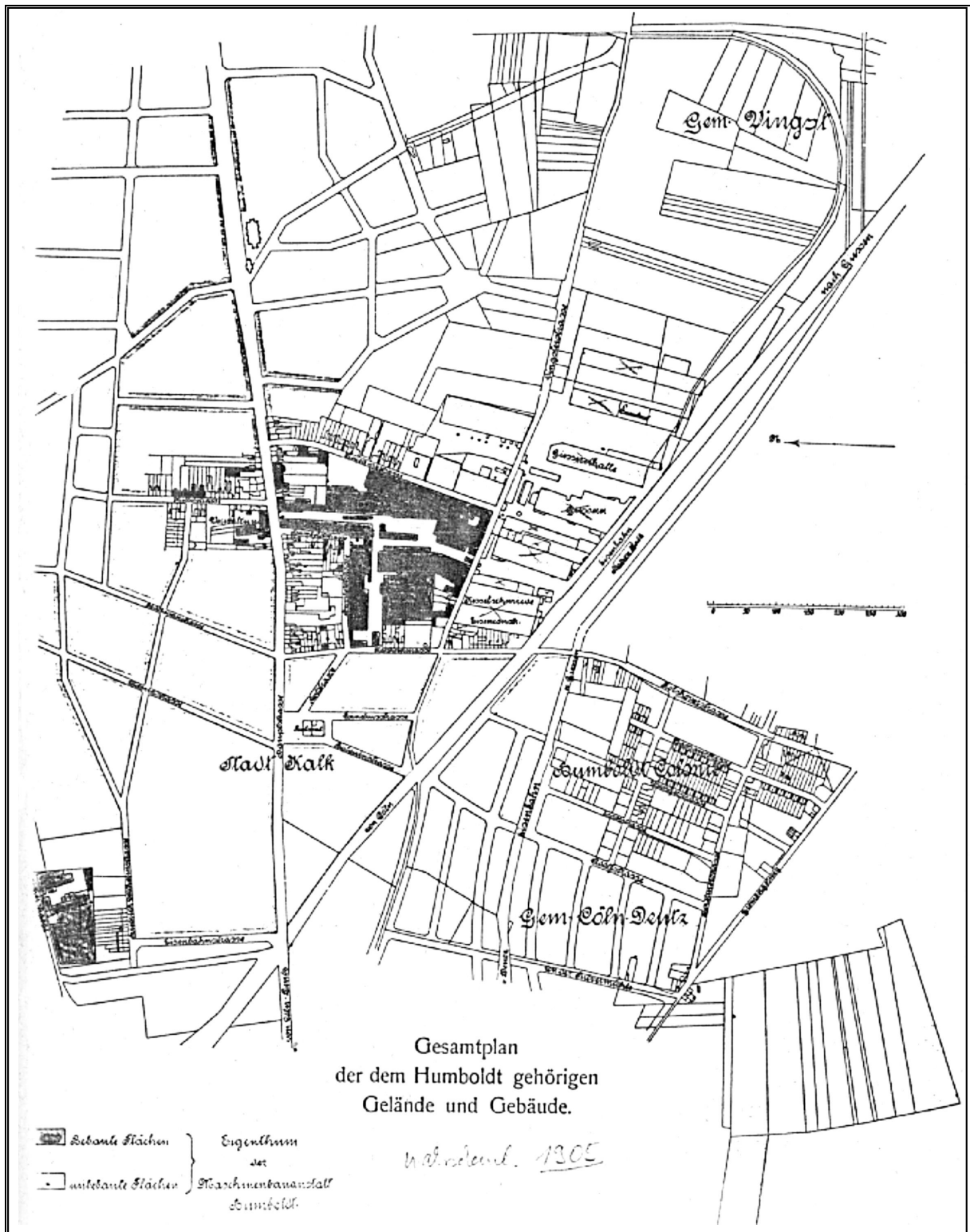


Abb. 16: Gesamtplan der Maschinenbauanstalt-Humboldt 1905

(Quelle: Stadt Köln, Stadtkonservator, Kopien von KHD-Archiv)

werden mußten. KHD bekam Rüstungsaufträge, erhielt aber nicht den Status eines konventionellen Wehrmachtsbetriebes. Produziert wurden bei KHD U-Boot-Motoren (in Lizenz hergestellt), Zahnräder und Einspritzpumpen für Flugzeugmotoren, ferner wurden in den Hallen des

Unternehmens Panzer ausgerüstet und repariert. Auch Lokomotiven für Reichsbahn und Reichspost wurden bei KHD gefertigt (vgl. dazu ADERS 1988, 107f).

1942 wurde das Unternehmen als „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“ ausgezeichnet, was als politische Positionierung anzusehen war. Inwieweit die Nationalsozialisten in den betrieblichen Alltag eingriffen, zeigt die Abb. 17. Auch schriftliche Dokumente, wie der Brief des Betriebsführers Dr. Stein an den Betriebsobmann Palm vom 2. Mai 1942, belegen die Verbundenheit des Betriebes mit den Nationalsozialisten. So schrieb Stein:

*„Ferner erwähnte der Reichsamtseiter der NSDAP, Dr. Hupfauer, als einzigen in seiner Rede unseren Betrieb als den vorbildlichen Musterbetrieb...Die dritte Überraschung war die Verleihung nicht nur des Titels eines NS-Musterbetriebes, sondern auch das Anheften des Silbernen Verdienstkreuzes an unsere Fahne und damit die Ernennung zum Kriegsmusterbetrieb. Wir sind der einzige Betrieb in Großdeutschland, dem diese beiden Ehrungen auf einmal zuteil geworden sind“.*³⁷



Abb. 17: Appell vor Lehrlingen im KHD-Werk Kalk im Oktober 1942

(Quelle: KHD AG)

Ab 1943 begann das Unternehmen, infolge zunehmender Gefährdung der Werke durch Luftangriffe der Alliierten, mit der Auslagerung einzelner Abteilungen. Die Verlagerung wurde nach den schweren Bombardierungen im Herbst und Winter 1944 verstärkt durchgeführt. Die Maschinen und die Belegschaft aus den Kölner Werken wurden vornehmlich ins Bergische Land verlegt, wo die Produktion weiterlief. Es gab aber auch Auslagerungen nach Belgien, Frankreich, Holland, in die Tschechei und in die deutschen Ostgebiete (VOß 1986, 6).

³⁷ Aus ROßMANN, W. 1991, 363-364; Brief des Betriebsführers Dr. Stein an den Betriebsobmann Palm anlässlich der Ernennung der Klöckner-Humboldt-Deutz AG zum „Nationalsozialistischen Musterbetrieb“, 2. Mai 1942,

Nach Kriegsende wurde das Bild des Unternehmens weitgehend durch zerstörte Werkshallen geprägt, wie in Abb. 18 zu erkennen ist. Nur noch ca. 25 % der bebauten Werksflächen waren nutzbar, 30 % teilzerstört, 45 % totalzerstört, wobei der Zerstörungsgrad des Deutzer Werkes infolge der verdichteten Bebauung höher lag als der des Werkes in Kalk.³⁸

Auf die Wiederaufbauphase wird an dieser Stelle nicht näher eingegangen. Sie wird im Kapitel 1.2.3 Aufbau der Unternehmen im Abschnitt C detailliert behandelt. Weitgehend abgeschlossen war der Wiederaufbau der Fabriken 1960. Mit der Produktion von Dieselmotoren und mit dem Anlagenbau für die Zement- und Aluminiumindustrie erzielte das Unternehmen große Gewinne.

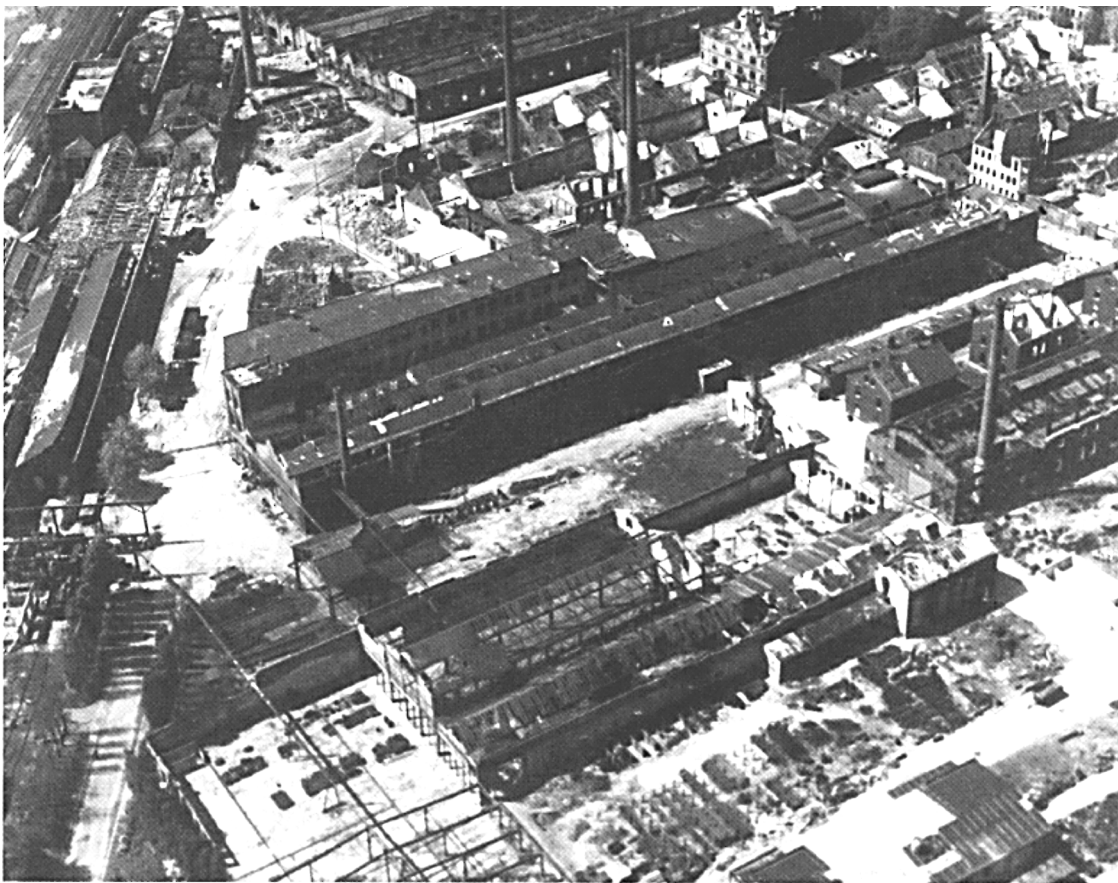


Abb. 18: Zustand des nördlichen Teils des Werkes Deutz an der Deutz-Mülheimer-Straße im Mai 1945 (Quelle: HASTK, AK-29)

veröffentlicht in: Werksrundschau, Betriebsgemeinschaft der Klöckner-Humboldt-Deutz AG 7. Jg. Nr. 5/6, Mai, Juni 1942.

³⁸ Ab 1943 sammelte das Unternehmen Daten zur Abwicklung von Kriegsschäden. Rundschreiben an einzelne Abteilungen wurden verfaßt, die Schäden melden mußten. Zu diesem Zweck wurde eine eigene Abteilung, die Kriegsschäden-Abteilung, aufgestellt. Diese gesammelten Daten wurden aber nicht von unabhängigen Sachverständigen erhoben, sondern von Mitarbeitern des Unternehmens. PBV Rundschreiben an alle Betriebs- und Abteilungsleiter vom 22.7.1943.

1964 feierte das Unternehmen hundertjähriges Bestehen mit weltweit 33.000 Mitarbeitern, die einen Umsatz von 1,6 Milliarden DM erwirtschafteten. Vier Jahre später kaufte KHD die Mehrheit am Landmaschinenhersteller Fahr. Große Aufträge bekam der Anlagenbau in den Ölstaaten am Golf und auch der amerikanische Markt schien durch die Übernahme des Landtechnik-Bereichs der Allis Chalmers Corp., dem größten Händlernetz in den USA, gesichert. Bis Mitte der 80er Jahre verlief die Firmenentwicklung positiv, bis 1986 KHD Chef Bodo Liebe eine Halbierung der Dividende bekannt gab. Im laufenden Geschäftsjahr 1986 mußte das Unternehmen einem Verlust von 183 Millionen Mark hinnehmen, wovon 40 Millionen auf das Konto der neuen US-Tochter gingen. Der Kursverfall des Dollar zu diesem Zeitpunkt tat sein übriges und zusätzlich dazu wurden 2.000 Arbeitsplätze abgebaut. Weihnachten 1987 kündigte der neue Vorstandschef Karl Josef Neukirchen an, daß weitere 6.000 Stellen gestrichen werden müßten. Erstmals seit seinem Bestehen wies das Unternehmen rote Zahlen aus: auf über 200 Millionen Mark lautete die Verlustprognose, die sich tatsächlich auf 285 Millionen steigerte. Die folgenden Jahre wurden von Sanierungsmaßnahmen geprägt, die sich durch Verkauf, Verkleinerung und auf die Verlagerung auf Zulieferfirmen auszeichnete. Die US-Firma Deutz Allis, die sich als Fehlinvestition herausstellte, wurde 1990 verkauft. Zur gleichen Zeit begann der Bau einer 600 Millionen Mark teuren Motorenfabrik in Köln-Porz. Die Belegschaft, wie in Tab. 9 ersichtlich wird, wurde reduziert. 1990 waren noch 15.000 Mitarbeiter beschäftigt, 1993 sank die Zahl auf unter 10.000 und im Jahr 2000 waren es unter 7.000 Firmenmitarbeiter.

Jahr	1990	1993	1994	1995	2000
Beschäftigte	15.000	<10.000	9.433	9.425	6.783

Tab. 9: Beschäftigtenzahlen bei KHD zwischen 1990 und 2000

(Quelle: KR., Nr. 96, 24.4.96; Deutz AG 2000)

1995 spitzte sich die Situation zu, die Aktiennotierung wurde am 27.1.1995 ausgesetzt. Das Finanzdefizit betrug 682 Millionen Mark, was zum größten Teil von der Deutschen Bank mit einer halben Milliarde abgedeckt wurde (Kölnische Rundschau Nr. 123, 29.5.1996).

Weihnachten 1995 brach ein Großfeuer aus und vernichtete zwei Lagerhallen im Werk Deutz Mülheim. Der Schaden betrug 242 Millionen Mark, was aber durch Versicherungen abgedeckt war.³⁹

³⁹ Zum Großfeuer bei KHD: Kölnische Rundschau, Nr. 300, vom 28.12.1995 und zur Schadenbilanz Kölnische Rundschau, Nr. 224, 25.9.1996.

Gleichzeitig verkaufte KHD die traditionsreiche Landtechnik Fabrik Deutz-Fahr an die italienische Same-Gruppe, die bis Februar 1997 in Köln produzierte und den Standort aufgab, wodurch ca. 500 Arbeitsplätze verloren gingen (Kölnische Rundschau Nr. 123, 29.5.1996). Ein weiterer Tiefschlag in der Unternehmensgeschichte war das Bekanntwerden des Bilanzbetruges der Tochterfirma Humboldt-Wedag, die die Existenz des gesamten Unternehmens gefährdete. Mindestens ein Dutzend Wedag-Mitarbeiter, darunter auch mindestens 3 Vorstandsmitglieder hatten seit 1993 entstandene und drohende Verluste kaschiert und nicht in die Bücher eingetragen, wodurch ein Finanzloch von mehreren hundert Millionen Mark entstand. In umfangreichen Rettungsaktionen seitens der Stadt Köln und der Hauptaktionäre wurde ein Sanierungsplan ausgearbeitet, der dem Unternehmen aus der Misere helfen sollte, um damit 5.000 KHD Arbeitsplätze in Köln zu sichern.⁴⁰ 750 Millionen Mark waren für die Rettung des Unternehmens veranschlagt worden, davon übernahm die Deutsche Bank 550 Millionen DM. Hinter der Deutschen Bank standen 50 andere Gläubigerbanken, auf die Anteile von 500 Mio. DM verteilt werden sollten. Zum Zeitpunkt der Verhandlungen um die Rettung von KHD stand die genaue Verteilung auf die 50 anderen Gläubigerbanken noch nicht fest. Eine fünfprozentige Lohnkürzung sowie eine Arbeitszeitverlängerung von einer Stunde sollte das Opfer der Belegschaft sein, um 100 Millionen D-Mark einzusparen. Das Land NRW und die Stadt Köln kamen für weitere 100 Millionen auf, in dem sie die noch im Besitz von KHD befindlichen Grundstücke und Gebäude kauften⁴¹ (Kölnische Rundschau Nr. 127, 3.6.1996). Ein Jahr nach dem großen Skandal schien die Krise überwunden zu sein. Doch der Stellenabbau schritt weiter fort. Von den ca. 5.000 Arbeitsplätzen 1996 in Köln fielen bis September 2000 rund 1.700 Arbeitsplätze weg.⁴²

Mit der Umbenennung des Unternehmens Klöckner-Humboldt-Deutz in die Deutz AG vom 10. September 1996 wollte die Geschäftsleitung ein Signal der Erneuerung setzen und sich von „alten“ Skandalen distanzieren (Kölnische Rundschau Nr. 212, 11.9.1996). Von dem Anlagebau, dem Tochterunternehmen Humboldt Wedag wollte sich die Deutz AG trennen. Zum Verkauf kam es bis heute jedoch nicht (Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 167, 20./21.6.1996; Deutz AG 2000, Geschäftsbericht, 1. Halbjahr).

⁴⁰ Zum Bilanzbetrug bei KHD: Kölnische Rundschau Nr. 123, 29.5.1996; Kölnische Rundschau Nr. 124, 30.5.1996.

⁴¹ Der ehemalige Staatsminister und früheres KHD-Aufsichtsrats-Mitglied Hans-Jürgen Wischnewski verhandelte mit dem saudi-arabischen Finanzminister Ibrahim Al Assaf für das Unternehmen KHD, da die Humboldt-Wedag in Saudi-Arabien drei Zementwerke im Wert von 1,3 Milliarden Mark errichten sollte und die Arbeiten stark in Verzug geraten waren. Zum Sanierungspaket, Bergische Landeszeitung, Nr. 126, 1.6.1996.

⁴² Am 30.9.2000 waren in Köln nur noch 3.422 Mitarbeiter bei Deutz und Humboldt-Wedag beschäftigt; Deutz AG 2000, Geschäftsbericht.

2.3 Die Unternehmen und ihr Einfluß auf das Erscheinungsbild der Stadtteile und ihrer Bevölkerung

Im Kapitel 2 in diesem Abschnitt B wurde bereits auf die industrielle Ansiedlung und das rasche Wachstum der Unternehmen als eigentlicher Initiator für die Entwicklung der Stadtteile Deutz, Mülheim und Kalk eingegangen. Der Einfluß der Industrieansiedlung auf die Stadtentwicklung war besonders in Kalk gravierend, da zur Zeit der Industrialisierung Kalk einen dörflichen Charakter besaß und als ländlicher Raum einzustufen war. Zur Infrastruktur zählte zu dieser Zeit nur ein Hauptverkehrsweg (die spätere Kalker Hauptstraße) mit angrenzenden Feldwegen. Die Industrieunternehmen führten im beträchtlichen Maße den Straßenausbau zu den Fabrikgeländen in eigener Regie durch, was zum Ausbau der Infrastruktur beitrug und die städtische Agglomeration im rechtsrheinischen Köln voranführte.

Das Unternehmen MAG Humboldt (später Teil von KHD) baute die Straßen: Vingster Weg, heute Dillenburger Straße, sowie die Zufahrtsstraßen zum Werk, die Josephskirchstraße und die Sandstraße (heute Vorsterstr.) in Kalk aus (siehe dazu Abb. 19 Situationsplan der MA-Humboldt von 1873). Alle neu ausgebauten Straßenzüge wurden der Gemeinde übertragen mit der Verpflichtung, für Unterhalt und Beleuchtung zu sorgen. Der Bebauungsplan⁴³ wurde maßgeblich durch die ansässige Industrie geprägt (vgl. dazu KHD 1956, 20).

Ein weiteres prägendes Merkmal für den Einfluß der Industrie auf die Stadtentwicklung und Gestaltung der Ortsteile ist die architektonische Prägung der Industriebauten. Im Rat der Stadt Kalk z.B. saßen stets mehrere führende Industrielle. Sie hatten entscheidende Mitsprache- und Gestaltungsmöglichkeiten, und sie vertraten dort auch die Interessen ihrer Firma. Einfluß nahmen sie auch bei der Gestaltung der Fassaden, die das Ansehen ihres Unternehmens widerspiegeln sollten. Um die Jahrhundertwende war es allgemein üblich, die an der Straßensfront befindlichen Industriebauten architektonisch aufwendig zu gestalten. Direkt an der Straße befanden sich meist die Verwaltungsgebäude der Unternehmen. Die Produktionshallen und Lagerstätten, sowie technische Bauten, wie z.B. Wassertürme oder Kamine standen im allgemeinen in der Mitte des Geländes (vgl. MEYNEN 1990, 78f). (Siehe dazu Abb. 13 Zeichnung von der CFK, die einen Überblick über das Ausmaß der Gebäude gibt).

⁴³ Der erste Bebauungsplan wurde vom Kalker Stadtrat 1882 beschlossen, um die rasche bauliche Entwicklung zu lenken (vgl. dazu MEYNEN 1990, 15).

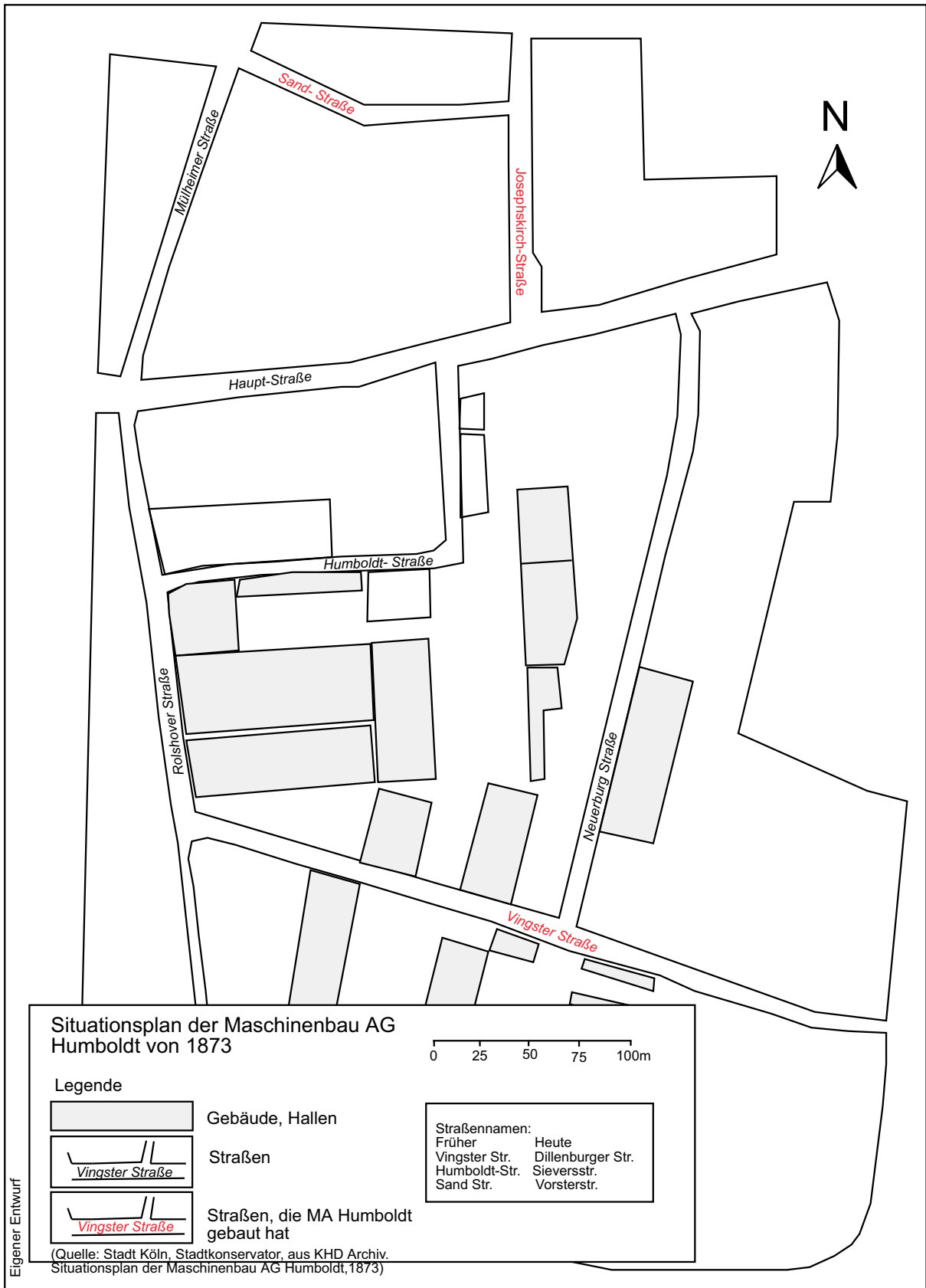


Abb. 19: Situationsplan der Maschinenbau AG Humboldt von 1873 in Kalk

Die Giebelverzierungen mit Backstein in unterschiedlichen Farben erinnern an Repräsentationsbauten oder an Wehr- und Kirchenarchitektur (siehe Abb. 20). „Bauschmuck und Gliederungen, Zuordnung und Materialwahl beweisen klaren Willen zur optischen Ausdruckskraft. Festigkeit und Ruhe werden signalisiert, Größe, Ordnungstreue und wirtschaftliche Macht“ (WESTFEHLING 1979, 39)



Abb. 20: CFK-Gebäude in der Eisenbahnstraße, Backsteinfassade rot mit Verzierung
(Foto: T. Libor-Dörstel 1996)

Der Einfluß der Unternehmen beschränkte sich aber nicht nur auf die Gestaltung der Fabriken und der Infrastruktur, sondern auch auf den Wohnungsbau. Die Firma Maschinenbau Humboldt AG kaufte 1872 ein ca. 150 Morgen großes geschlossenes Gelände, das am Schnittpunkt der Gemeinden Deutz, Poll, Vingst und Kalk gelegen war, verwaltungsmäßig aber zu Deutz gehörte.

Das Industriewerk plante Anfang der 70er Jahre des 19. Jahrhunderts eine Arbeiterkolonie „die Humboldt-Kolonie“ für die im Werk beschäftigten Arbeiter zu errichten (siehe Abb. 21, Pläne zur „Humboldt-Kolonie“). 1873/74 entstanden die ersten Koloniehäuser in Form von einstöckigen Doppelhäusern mit dahinter liegenden Nutzgärten. Im Jahre 1875 waren bereits 42 Häuser fertiggestellt (MEYNEN 1990, 23). Gegen relativ niedrige Ratenzahlungen konnten die Häuser von Beschäftigten der Maschinenbau AG erworben werden.⁴⁴ Nach dieser ersten, vom Werk geförderten Wohnungsbaumaßnahme verlangsamte sich die weitere Ortsentwick-

⁴⁴ Wollte ein Arbeiter ein solches Haus erwerben, konnte der Ankaufpreis durch Anzahlung und monatliche Raten von 20 Mark abgetragen werden. Solange der Arbeiter im Werk beschäftigt war, steuerte das Unternehmen monatlich 5 Mark hinzu. Die Kosten für ein Haus betragen 3000 bis 3600 Mark. KHD 1956: Aus der Geschichte des Werkes Humboldt, 20.

lung der Arbeiterkolonie (s. zur Geschichte der Humboldt Kolonie MEYNEN 1990, 23f). Stadtbild prägender Werkwohnungsbaubau wurde dann erst wieder in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Unternehmen vermehrt gefördert.⁴⁵



Abb. 21: Humboldt-Kolonie, Pläne von 1900 und 1909. 1. Bild (oben links) zeigt die Humboldt-Kolonie mit der geplanten Erweiterung um 1900. Das 2. (rechts) und 3. (unten links) Bild zeigen die baulichen Vorhaben, mit der Anlage von Plätzen und Grünanlagen, nach den Plänen von Fabricius und Hahn von 1909.

Die Industrieansiedlung kann als Initiator für die rasch wachsende städtische Agglomeration angesehen werden. Wohnungsbauten, Verkehrswege und ein Geschäftszentrum entlang der Kalker Hauptstraße mit Läden des täglichen Bedarfs entwickelten sich, nachdem Industrieunternehmen in Kalk ansässig wurden.

Unternehmen, wie KHD, die sich auf der Grenze zwischen Deutz und Mülheim ansiedelten, richteten ihre Entwicklungsorientierung, aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen, in Richtung Mülheim aus und prägten dadurch diesen Stadtteil. Die Abb. 22 zeigt das Firmenge-

⁴⁵ Siehe dazu Abschnitt C, Kapitel 2.2 zum Werkwohnungsbaubau.

lände der Firma KHD, das sich zwischen der Deutz-Mülheimer-Straße und dem Mülheimer-Hafen erstreckt und von der Eisenbahntrasse zerschnitten wird.



Abb. 22: Wiederaufgebaute KHD-Werksanlagen an der Deutz-Mülheimer-Straße im Jahre 1956 (Quelle: Rechtsrheinisches Köln, Jahrbuch für Geschichte und Landeskunde, Bd. 3, 1977, 176)

Das Erscheinungsbild von Deutz ist im Gegensatz zu Kalk und Mülheim mehr durch Büro- und Verwaltungsgebäude sowie durch die Köln Messe geprägt. KHD⁴⁶ z.B. gehörte zu den Unternehmen, die sich Deutz als Verwaltungssitz auswählten und mit einem großen Bürogebäude Präsenz und ihren Stellenwert innerhalb Kölns zeigten.

Die Industrieanlagen, wie die CFK in Kalk, prägten das Wohnumfeld und den Wohnungsbau, der sich in unmittelbarer Nähe zum Werk anschloß (siehe Abb. 23). Die Wohnbebauung in diesem Stadtteil wird heute zum großen Teil durch überalterte Bausubstanz und durch die Einflüsse jahrzehntelang einwirkender Immissionen, zum größten Teil Folgen der Industrieabgase, bestimmt. Viele dieser Bauten sind daher sanierungs- und modernisierungsbedürftig.

⁴⁶ KHD besaß bis 1993 ein großes Bürogebäude in Deutz, wo die Hauptverwaltung untergebracht war.



Abb. 23: CFK-Werksgelände in Kalk entlang der Kalker Hauptstraße vor der Schließung 1993. Die Wohnbebauung, im rechten Teil des Bildes zu sehen, liegt direkt neben dem Werk. (Quelle: Stadt Köln 1994, Kölner Wirtschafts- und Arbeitsmarktbereich 1993, 37)

Auch die Bevölkerungsstruktur wurde in Kalk durch die dort ansässige Industrie beeinflusst. So war zu beobachten, daß Mitarbeiter der CFK, ihren Wohnsitz in der näheren Umgebung der Fabrik wählten.⁴⁷ Auch auffällig ist der hohe Ausländeranteil in den Stadtteilen Kalk und Mülheim gegenüber der Gesamtstadt (Tab. 10). Gründe dafür können die mangelnde

	Deutz		Kalk		Mülheim		Stadt Köln	
	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
Einwohner	16.912	100	20.375	100	40.283	100	1.011.912	100
Deutsche	14.129	83,5	12.200	59,9	27.591	68,5	821.418	81,2
Ausländer	2.783	16,5	8.175	40,1	12.692	31,5	190.494	18,8

Tab. 10: Einwohnerzahlen 1998 in den Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim

(Quelle: Stadt Köln, Amt für Statistik, Einwohnerwesen und Europaangelegenheiten, 31.12.1998, Strukturdaten der Stadtteile)

⁴⁷ Ergebnis einer Umfrage zur Wohnortwahl der CFK-Mitarbeiter von MELZER 1998. Nach dieser Befragung, die zwischen November 1996 und Januar 1997 durchgeführt wurde, sind ca. 70 % der Mitarbeiter im rechtsrheinischen Köln wohnhaft, 12,3 % in Kalk, 13,9 % in näheren Stadtteilen wie Humboldt-Gremberg, Höhenberg/Vingst 5,7 %, Buchheim/Buchforst/Mülheim 4,9 %, Deutz 7,4 % und andere rechtsrheinische Stadtteile 25,4 %. Dagegen wohnten im linksrheinischen Köln nur 6,6 %, außerhalb der Stadtgrenze bis 30 km 14,8 %, über 30 km Entfernung 8,2 % und darüber hinaus 0,8 % der Beschäftigten.

Attraktivität und Qualität der Wohnungen in der Nähe von Fabriken sein, in denen die Bewohner einem Beschäftigungsverhältnis nachgingen und die daraus resultierenden niedrigeren Mietkosten⁴⁸.

Werden die Erwerbstätigen nach der Art ihrer Beschäftigung betrachtet, fällt auf, daß z.B. in Deutz die meisten Erwerbstätigen Beamte oder Angestellte sind, in Kalk dagegen meist zu der Gruppe der (Fach-) Arbeiter zählen (siehe dazu Tabelle 11).

	Deutz		Kalk		Stadt Köln	
Erwerbstätige	7.466	100 %	7.856	100 %	420.112	100 %
Beamte/ Angestellte	4.644	62,2	2.811	35,7	236.845	57,1
Fach(Arbeiter)	2.286	30,6	4.687	59,7	141.427	33,7
Selbständige	536	7,2	358	4,6	38.840	9,2

Tab. 11: Erwerbstätige in den Stadtteilen Deutz und Kalk 1987 (Quelle: Stadt Köln, Amt für Statistik und Einwohnerwesen, Volkszählung 1987, Erwerbstätige und Beschäftigte in Köln)

Die Daten zur Arbeitslosenquote zeigen, daß besonders im Stadtteil Kalk die Arbeitslosenzahl zwischen 1996 und 1998 anstieg, während diese Zahl in Deutz und Mülheim nahezu konstant blieb (siehe dazu Tab. 12).

	Deutz		Kalk		Mülheim		Stadt Köln	
	1996	1998	1996	1998	1996	1998	1996	1998
Arbeitslose	794	795	1.985	2.222	3.344	3.484	56.408	58.579
Quote in %	11,5	11,5	22,2	25,4	19,6	20,6	13,7	14,1

Tab. 12: Arbeitslosenquoten in den Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim 1996 und 1998 (Quelle: Stadt Köln, Amt für Statistik und Einwohnerwesen, 1996, 1998)

⁴⁸ Auffallend sind jedoch die Unterschiede über die Erwerbstätigkeit in den betreffenden Stadtteilen, an denen sich Entwicklungstendenzen ablesen lassen. Die Beschäftigungsquote lag 1987 in Deutz deutlich über dem Stadtdurchschnitt, in Kalk deutlich unter dem Durchschnitt. Demzufolge war die Erwerbslosenquote in Deutz verhältnismäßig niedrig, in Kalk deutlich erhöht, was als Auswirkungen der strukturellen Veränderungen anzusehen ist.

Hinter diesen Daten stehen die Schließung und Verlagerung von ansässigen Unternehmen und das Schicksal der dort beschäftigten Mitarbeiter, was als Folge der Rezession und dem daraus resultierenden ökonomischen Umbruchprozeß zu spüren ist, die sich in den rechtsrheinischen Stadtteilen Kölns durch Firmenstillegungen bemerkbar machen. Die Chemische Fabrik Kalk stellte Ende 1993 ihre Produktion ein und baute stufenweise ihre Stellen ab. KHD⁴⁹ verlagerte den Hauptteil der Motorenproduktion nach Porz und das Unternehmen trennte sich von Deutz-Fahr.⁵⁰ Diese Entwicklung brachte im Untersuchungsgebiet einen Verlust von ca. 5.000 Arbeitsplätzen.⁵¹

⁴⁹ KHD hat seinen Namen aufgegeben, die Namensänderung wurde am 19.12.1996 im Handelsregister Köln vorgenommen. Das Unternehmen heißt jetzt Deutz AG (siehe auch Kölnische Rundschau Nr. 6, 8.1.1997).

⁵⁰ KHD trennte sich 1995 von der Tochter-Firma Deutz-Fahr, die Landmaschinen produzieren. Käufer war die Same Gruppe Italien, siehe Kölnische Rundschau Nr. 196, 24.8.1995.

⁵¹ Zur Flexibilisierung und Internationalisierung von Produktionen siehe KRÄTKE 1995, 16-20.

C Nachkriegszeit und Wiederaufbau

1 Ausmaß der Kriegskatastrophe

Nach Beendigung der Kriegshandlungen war die gesamte Stadt gezeichnet von den Zerstörungen. „In einer Übergangsphase zwischen Krieg und Besatzung lebten die Kölner unter Bedingungen, die man im philosophischen Sinne als „Naturzustand“ beschreiben könnte: Die „Zivile Gesellschaft“, soweit sie seit 1933 noch existiert hatte, war vollends zusammengebrochen; es gab keine Regierung mehr, keine Polizei, Post oder Feuerwehr; Selbstverständlichkeiten des täglichen Lebens wie Wasser, Strom, Gas und Transportmittel fehlten ebenfalls“ (HEIDEKING 1996, 75).

Mit der Besetzung Kölns durch die amerikanischen Truppen, am Morgen des 6. März 1945, war für die in den Ruinen lebende Bevölkerung der Terror des Luftkrieges beendet. Im Verlauf der kriegerischen Handlungen wurden 262 Fliegerangriffe auf Köln geflogen, deren zerstörerische Bomben die Stadt in Schutt und Asche legten (zum Luftkrieg vgl. SIMON 1954). Bereits seit dem Frühjahr 1940 war die Stadt immer wieder das Ziel alliierter Luftangriffe. Zunächst beschränkten sich die Angriffe auf strategische Ziele, wie Industrieanlagen⁵², Rüstungsbetriebe und wichtige Verkehrswege wie Flugplätze und Eisenbahnlinien. Später bombardierten die Alliierten die dicht besiedelten Stadtgebiete Kölns.

Das Ausmaß der Zerstörung wurde im Frühjahr 1945 mit dem Gesamtzerstörungsgrad von 70 % für die gesamte Stadt beziffert. Die größten Schäden wies die Altstadt (95 %) auf.⁵³ Die Industriestandorte, wie Ehrenfeld und Mülheim waren ebenfalls stark betroffen, hier lag der Zerstörungsgrad bei ca. 80 % (zum Ausmaß der Zerstörungen vgl. BRUNN 1981; DANN 1981, 35-72 zu den Rahmenbedingungen des gesellschaftlichen Lebens). In diesen Stadtteilen, in denen Wohnbebauung unmittelbar an Industrieanlagen grenzten und sich wichtige Verkehrswege der Eisenbahn befanden, waren die Verluste an Wohngebäuden gravierend. In Kalk blieben nur 9 % der Gebäude ohne Schäden, d.h. 91 % der vorhandenen Bauwerke waren beschädigt oder zerstört. Von den beschädigten Gebäuden waren 75 % total zerstört (STRICK 1978, 103-131).

Von 252.373 Wohnungen der Gesamtstadt waren 206.100 zerstört, die Hälfte dieser Wohnungen war total vernichtet. Über 3 Millionen Kubikmeter Trümmerschutt bedeckte die Stadt.

⁵² Das Ausmaß der Zerstörungen auf die Kölner Industrie wird in Kapitel C, 1.2 Situation der Unternehmen und 1.2.1 Rahmenbedingungen zum Wiederaufbau, behandelt.

⁵³ Die genaue Ermittlung des Zerstörungsgrades entsprach nicht einer genormten Klassifizierung, vielmehr wurden Personen mit unterschiedlichen Qualifikationen eingesetzt, um die Schäden statistisch festzuhalten. Für

Anfang April lebten lediglich 40.000 der einst 768.000 Einwohner in der Stadt, davon 10.000 auf der linken Rheinseite. Große Teile der Infrastruktur waren vernichtet worden, alle Rheinbrücken waren zerstört, es gab keine Verkehrswege mehr. „*Man kann die Bedeutung von totaler Zerstörung nicht erfassen, bevor man diese Ruinen sieht*“, schrieb ein Berichterstatter der Chicago Times über seine Eindrücke in Köln (HEIDEKING 1996, 75). Diese hohen Verluste und Schäden waren das Ergebnis der alliierten Bombenstrategien. Die Alliierten, insbesondere die Briten, bevorzugten das Flächenbombardement, das an Stelle von Zielabwürfen auf militärisch oder kriegswirtschaftlich bedeutende Einzelobjekte praktiziert worden war. Zu den hohen materiellen Verlusten war ein enormer Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen, der die Aufräumarbeiten und den Wiederaufbau erschwerte.⁵⁴

1.1 Situation der Stadt nach der Zerstörung - Rahmenbedingungen

Die starken Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges, bei denen die städtischen Strukturen vernichtet und die wirtschaftlichen Schäden nicht abzusehen waren, stellten die Ausgangssituation für den Wiederaufbau dar. Gleichzeitig war damit das Planungsumfeld vorgegeben, in dem die Wiederaufbauplanung stattfinden mußte, in deren Verlauf Industrieunternehmen und Stadt ihre Interessen vertraten und damit die Richtung des Wiederaufbaus mit prägten.

In dieser Anfangsphase, d.h. unmittelbar nach dem Krieg, war zunächst die Wiederherstellung der Grundversorgung der Bevölkerung die vorrangig zu lösende Aufgabe. Die Verantwortung hierfür übernahmen in den ersten drei Nachkriegsmonaten die amerikanischen Truppen in Köln. Damit gehörte das, was die Amerikaner in ihrer kurzen Besatzungszeit erreichten, ebenfalls zu den wichtigen Weichenstellungen der Nachkriegszeit.

Neben der Lebensmittelversorgung wurde an anderen wichtigen Aufgaben, wie der Schaffung von Wohnraum und der Wiederherstellung der Verkehrswege, parallel gearbeitet. Bis zur Übergabe der Stadt an die britische Militärregierung setzten die Amerikaner große Teile des Abwassersystems in Stand und reparierten die Strom- und Wasserleitungen (HEIDEKING 1996, 81). Die amerikanische Militärregierung hatte in der Zeit ihrer Stationierung in Köln viel er-

diese Aufgabe wurden z.B. Feuerwehrleute, Polizisten oder einfach Personen, die zur Verfügung standen, berufen. Von einer subjektiven Beurteilung ist daher auszugehen.

⁵⁴ Im linksrheinischen Köln ist die Bevölkerung von 557 658 (Mai 1939) Einwohner auf 44 000 (Anfang April 1945) zurückgegangen. Im rechtsrheinischen Teil der Stadt wurden im Mai 1945 62 000 Personen registriert, 32 % der Vorkriegsbevölkerung. Bei 262 Luftangriffen verloren ca. 20 000 Menschen ihr Leben. Vgl. dazu BRUNN: Köln in den Jahren 1945 und 1946. In: DANN (1981, 37f); Historisches Archiv der Stadt Köln (Hrsg.) (1995, 19f).

reicht, doch empfanden manche Kölner das Wirken der Besatzungsmacht weniger positiv. Plünderungen und Vandalismus waren an der Tagesordnung und wurden von der Armeeführung praktisch stillschweigend geduldet.

Konrad Adenauer, der von der amerikanischen Militärregierung eingesetzte neue Oberbürgermeister Kölns, bemerkte rückblickend über diese Besatzungszeit in seinen Erinnerungen:

„Das menschliche Verhältnis zu den amerikanischen Offizieren, mit denen ich zusammen arbeiten mußte, war wirklich gut“ (ADENAUER 1965, 20).

Die Bevölkerung sah dem Machtwechsel mit der Ankunft der britischen Truppen am 21. Juni 1945 mit Skepsis entgegen. Das Image der Briten war bei dem größten Teil der westdeutschen Bevölkerung stark belastet. Das Feindbild wurde durch die schweren Luftangriffe, vom 1000-Bomber-Angriff in der Nacht zum 31. Mai 1942 bis hin zur letzten großen Attacke am 2. März 1945, geprägt (HEIDEKING 1996, 80).

Aus dieser schwierigen Ausgangssituation heraus waren die in Köln verbliebenen Bürger und die Vertreter der Militärregierung gefordert, den Wiederaufbau zu organisieren. Ein erster und wichtiger Schritt war die Bildung einer neuen Stadtverwaltung, die für sämtliche Fragen zum Wiederaufbau verantwortlich sein sollte.

1.1.1 Organisation des Wiederaufbaus - Grundlagen schaffen mit der Bildung einer neuen Stadtverwaltung

Die unmittelbare Nachkriegszeit war die entscheidende Phase, in der zuerst die Grundlagen für den politischen Wiederaufbau geschaffen werden mußten, der das Fundament für den baulich-räumlichen, sozialen und wirtschaftlichen Wiederaufbau bildete. Das Vorhandensein von Baumaterialien alleine war nicht die maßgebliche Voraussetzung für den Wiederaufbau, vielmehr bestand die Notwendigkeit, sich mit den durch die Zerstörung entstandenen Problemen und Schwierigkeiten auseinander zu setzen, um produktive Maßnahmen zum Aufbau einzuleiten.

Nachdem die amerikanischen Truppen am 6. März 1945 in Köln einmarschierten, setzten sie sich mit dieser Grundlagenbildung auseinander. Erstes Ziel sollte die Neubildung der städti-

schen Verwaltung sein.⁵⁵ Dieser Schritt war deshalb so entscheidend für alle weiteren Aufbau-
maßnahmen, weil eine übergeordnete Behörde in dieser zerstörten Stadt eingerichtet werden
mußte, die für primäre Aufgaben des Wiederaufbaus zuständig war. Diese Stadtverwaltung
mußte neben den allgemeinen Problemen bei Wiederaufbaufragen eine übergeordnete
Gesamtplanung für Köln entwickeln. Es galt zu verhindern, daß der Wiederaufbau unkontrol-
liert und ohne vorausschauende Planung verlief. Zu diesem Zweck sollten Genehmigungsver-
fahren gewährleisten, daß Einzelbaumaßnahmen sich in die Zielsetzung der Gesamtplanung
integrierten. Im Zusammenhang damit bot sich nach den schwerwiegenden Zerstörungen nun
die Möglichkeit, alte städtebauliche Fehlplanungen und Entwicklungen zu korrigieren und
zukunftsorientierte Planung zu praktizieren.

Bei der Bildung der neuen Stadtverwaltung und planungsrelevanter Institutionen, die für die
Organisation, Planung, Leitung und Ausführung des künftigen Wiederaufbaus zuständig sein
sollten, ging es allerdings nicht nur um die Einrichtung von Planungsstrukturen. Die eigentli-
che Bedeutung der Neubildung der Stadtverwaltung lag in der Schaffung von zukünftigen
Machtstrukturen und -verteilungen. Entscheidungsträger mußten in dieser so völlig zerstörten
Stadt gefunden werden, die im Interesse der Stadt handelten und Verantwortung für den städ-
tischen und wirtschaftlichen Wiederaufbau übernehmen sollten. Aber gerade in dieser von
Chaos und Trümmern beherrschten Stadt die geeigneten verantwortungsbewußten Personen
für dieses weitreichende Aufgabenfeld zu finden, die außerdem den politischen Vorstellungen
der Alliierten entsprachen, erwies sich als problematisch. Allen Beteiligten war bewußt, daß
es sich hier mit der Gründung einer neuen Stadtverwaltung um eine elementare Entscheidung
handelte, die als fundierte Basis für den Wiederaufbau und für die zukünftige Stadtentwick-
lung Kölns anzusehen war.

Mit der Zerstörung bisheriger und dem Fehlen neuer Strukturen existierte ein Zustand der
Desorganisation. Gleichzeitig war damit aber eine Art Offenheit für die weitere Entwicklung
gegeben. Die Prioritäten wurden in diesen Wochen nicht immer gleich gesetzt. Stand bei der
Kölner Bevölkerung das tägliche Überleben und der Wiederaufbau ihrer Stadt an erster Stelle,
so lag die Zielsetzung der amerikanischen Streitkräfte in der Neubildung der Stadtverwaltung,
die frei von „Nazis“ sein mußte. Nach kürzester Zeit sollte, trotz der schwierigen Ausgangsbe-

⁵⁵ Die Stadtverwaltung hatte sich aufgelöst nachdem Hitlers Führungselite, wie z.B. der Gauleiter von
Köln/Aachen, Staatsrat und Reichsverteidigungskommissar Josef Grohé die Flucht ergriffen hatten. Dazu
BÖNISCH 1985, 63.

dingungen, eine behördliche Ordnung in der Stadt wiederhergestellt werden.⁵⁶ Mit der Realisierung dieser Aufgabe war Lt. Colonel Patterson⁵⁷ beauftragt worden. Patterson, MGO-Military Government Officer für das Detachment E1H2 Cologne, war der Entscheidungsträger mit jeglicher Machtbefugnis, d.h. ihm unterstand die Stadt und der Regierungsbezirk Köln. Ohne seine Zustimmung konnten weder bauliche Maßnahmen durchgeführt werden, noch industrielle Produktionen in Betrieb genommen werden. Auch jede Art der Versorgung unterlag der Militärregierung.⁵⁸ Die Kölner Bevölkerung hatte in dieser Zeit wenig Einfluß auf die Befehlsgebung, Gesetze oder Bestimmungen. Die rasche Neubildung der städtischen Verwaltung und damit verbunden die Herstellung der behördlichen Ordnung in Köln war der wichtigste Auftrag von Patterson, der bereits drei Tage nach dem Einmarsch in Köln seine Tätigkeit aufnahm.⁵⁹ Für eine neue Verwaltung mußten geeignete Personen gefunden werden, die der fachlichen Qualifikation und der persönlichen Eignung für die amtliche Tätigkeit entsprachen. Trotz der Schwierigkeit qualifizierte Personen zu finden, die politisch nicht belastet waren, versuchte die Militärregierung in Köln ihren Intentionen gerecht zu werden (BILLSTEIN/ILLNER 1995,119). Eine Mitgliedschaft in der Partei wurde vom ersten Tag an zum maßgeblichen Ausschlußgrund für eine Wieder- bzw. Neueinstellung in den öffentlichen Dienst.

Konrad Adenauer, der zunächst Berater der Militärregierung und ab dem 4. Mai 1945 erneut Oberbürgermeister von Köln war, fand keine positive Resonanz bei den Amerikanern für seine Position der differenzierten Behandlung von ehemaligen NSDAP-Mitgliedern.⁶⁰ Seine Haltung resultierte aus der Tatsache, daß Spitzenpersonal ohne jede politische Vorbelastung in Köln kaum noch zu finden war. So waren Beamte, die während des Krieges eine Führungsposition besetzten, auch gleichzeitig Mitglied der NSDAP.⁶¹ Mehr als 90 Prozent aller Beam-

⁵⁶ Die Besatzungsmacht erließ Gesetze, die einen ersten Schritt zur Neuorganisation bedeuten sollten. Gesetz Nr. 1 behandelte die Aufhebung der NS-Gesetze und das Gesetz Nr. 5 beschäftigte sich mit der Auflösung der NSDAP.

⁵⁷ John K. Patterson war Bauingenieur für Straßen und Brückenbau von Beruf. Für die Aufgaben beim Wiederaufbau waren gerade die Amerikanischen Offiziere gut ausgebildet.

⁵⁸ Auf die Aufgaben bei der Übernahme der Städte waren die Alliierten vorbereitet. 1942/43 beschäftigten sich die Briten mit strategischen Maßnahmen hinsichtlich der künftigen Kontrolle Deutschlands. In London wurde 1942 ein „Handbook of Military Government“ verfaßt, das sich mit dieser Problematik befaßte. Die Amerikaner konzentrierten sich ab November 1943 auf ähnliche Fragen. Näheres dazu (BILLSTEIN/ILLNER 1995, 115f).

⁵⁹ Als Sitz dieser Zweigverwaltung der Militärregierung wählte Patterson das Haus Kaiser-Wilhelm-Ring 2, eines der wenigen noch nutzbaren Gebäude. Von dort aus sollte die „Ortskommandantur“ nun eine neue Stadtverwaltung herstellen. Dazu FROHN 1982, 48.

⁶⁰ Auf die Haltung Adenauers, der auf jeden Fall für eine Bestrafung der Nazis einstand, aber für eine differenzierte Klassifizierung der Nazis war, wird später noch eingegangen. Siehe dazu auch BILLSTEIN/ILLNER 1995, 124.

⁶¹ Dazu verwaltungsinternes Schreiben, Bericht zur Lage der Kölner Verwaltung im Winter und Frühjahr 1945, HASTK, Acc. 857, Nr. 75.

ten und 60 Prozent der städtischen Angestellten waren Parteigenossen gewesen (BÖNISCH 1985, 69).

Konkretisiert wurde die Besetzung der Verwaltungspositionen am 15. März, als die Amerikaner Wilhelm Suth⁶² kontaktierten. Außer Suth, der vor 1933 Beigeordneter und Stadtkämmerer in Köln war, suchten die Besatzer einen Tag später auch Konrad Adenauer auf, der bereits vor 1933 viele Jahre Oberbürgermeister von Köln gewesen war. Adenauer sollte das Amt des Oberbürgermeisters im Auftrag des Kölner Stadtkommandanten übernehmen.⁶³ Er lehnte zuerst ab und bekam das Amt eines beratenden Mitarbeiters, bevor er am 4. Mai wieder Oberbürgermeister der Stadt wurde. Suth, bis dahin provisorischer Leiter der Stadtverwaltung, trat am 20.3.1945 seinen Dienst als Bürgermeister der Stadt Köln an. Mit der Zustimmung der Militärregierung berief er fünf Dezernenten⁶⁴ für die Ressorts Gesundheit und Wohlfahrt, Finanzwesen, Ernährung sowie für Bau- und Wohnungswesen.⁶⁵ Durch die Entscheidung der Militärregierung, die Stellen des Stadtoberhauptes durch die ausgewählten Personen zu besetzen, waren die politischen Weichen für die Neuorganisation der städtischen Verwaltung und den zukünftigen Wiederaufbau gestellt.

Die von den Amerikanern vorgegebene Machtstruktur wurde wiederholt proklamiert und durch einen Instruktionsbrief noch einmal deutlich herausgestellt. Dieser „Instruktionsbrief“, den Suth als Leiter der Stadtverwaltung am 26. März entgegennahm, beinhaltete eine Art Grundgesetz für das administrative und politische Vakuum der ersten Nachkriegsmonate. Der kommandierende Offizier John K. Patterson, Verfasser des Briefes, degradierte damit das Amt des ersten Bürgers zum reinen Exekutivorgan der Militärregierung (s. dazu BÖNISCH 1985, 72) mit der Aufgabe, sie bei der Durchführung folgender Ziele zu unterstützen: Aufrechterhaltung von Gesetz und Ordnung, Abschaffung von Nazismus, Militarismus und jeder Art von Diskriminierung (HASTK 904, Nr. 479, Schreiben vom 26.3.1945; vgl. dazu auch MATZERATH 1996, 154). Darüber hinaus hatte der Bürgermeister die Pflicht, die Besatzungsbehörde zu beraten und ihre Befehle innerhalb des deutschen Verwaltungsapparates durchzusetzen (TREIB 1981, 77).

⁶² Wilhelm Suth, der Schwager von Konrad Adenauer, war von Beruf Verwaltungsjurist und bereits seit 1915 im städtischen Dienst. Zum weiteren Werdegang siehe FROHN 1982, 55.

⁶³ Das Amt wurde Adenauer vom amerikanischen Stellvertreter des Kommandanten Lt.Col. R. L. Hiles im Auftrag von Lt. Col. J. K. Patterson am 19. März 1945 angeboten. DIEDERICH 1976, 503.

⁶⁴ Über die personelle Zusammensetzung siehe Verwaltungsbericht 1945/47 und Historisches Archiv der Stadt Köln 1995, 103-114.

⁶⁵ Zu den Verhandlungen, die mit Personen der ersten Stadtverwaltung in den ersten Wochen unter amerikanischer Militärherrschaft geführt wurden, siehe BILLSTEIN/ILLNER 1995, 125f.

Als provisorischer Ersatz für die Stadtverordnetenversammlungen mit beratender Funktion, schlugen Adenauer und Suth den Amerikanern ein Selbsthilfekomitee vor. Die Mitglieder dieses Gremiums sollten nach ihren Qualifikationen ausgewählt werden, damit sie die wesentlichen Interessen der Stadt im Bereich Politik, Ökonomie und Religion vertreten konnten. Adenauer wollte dann diesen Rat durch funktionelle Unterausschüsse in den Bereichen Ernährung, Gesundheit und Industrie ergänzen.⁶⁶ Mit der Vorstellung der funktionalen Ausschüsse wurde erstmals nach Kriegsende die „Industrie“ neben den Grundbedürfnissen „Ernährung“ und „Gesundheit“ erwähnt. Die Bedeutung und die Stellung des sekundären Sektors wurde damit herausgestellt und die Notwendigkeit der Förderung der Industrie Nachdruck verliehen. Die Reaktion der Amerikaner darauf hin war wiederum eine klare Definition der Kompetenzen und Rollenverteilungen in diesem neuen Machtgefüge – sie, als Entscheidungs- und Befehlsgewalt gewährten den Kölnern lediglich ein gewisses Vorschlagsrecht und das Ausführen der von der Militärregierung angeordneten Befehle. So war der Stadtkommandant mit dem Vorschlag der Gründung eines Selbsthilfekomitees grundsätzlich einverstanden, betonte aber ausdrücklich, daß dieses Komitee nur eine beratende Funktion hätte (BILLSTEIN/ILLNER 1995, 127; PIETSCH 1978, 20f). Die Rollenverteilung in Köln wurde noch einmal mit der Festlegung des Tätigkeitsberichtes des städtischen Verwaltungskörpers unterstrichen, nachdem Adenauer wieder zum Oberbürgermeister der Stadt ernannt worden war und gleichzeitig die erste Nachkriegsverwaltung hergestellt war. In dieser Anweisung vom 19. Mai 1945 definierte die Militärregierung die Aufgaben der Verwaltung wie folgt:

„1. Die Verwaltungen der Zivilregierung werden keine Befehlsgewalt haben. Sie werden benutzt werden, um Befehle und Anweisungen des Befehlshabers des Militärbezirkes Rheinprovinz an deutsche zivile Verwaltungskanäle zu übermitteln.
2. Anweisungen, die sich auf den gesamten Militärbezirk Rheinprovinz erstrecken, werden an deutsche Zivilbeamte durch den Armee-Befehlshaber über den Oberpräsidenten der Rheinprovinz erfolgen und durch ihn über die zivile Verwaltungskette...
4. Verwalter der deutschen Zivilregierung werden alle Tätigkeiten, die die Zivilregierung innerhalb ihres zuständigen Bereiches betreffen, an den nächsthöheren Verwalter berichten; d.h. der Regierungspräsident wird an den Oberregierungspräsidenten berichten und der Oberregierungspräsident an den Oberpräsidenten. Alle Empfehlungen und Berichte, mit Ausnahme von denen, die lediglich der Information dienen und keine Politik oder Entscheidungen enthalten, werden den zuständigen Militär-Befehlshabern vorgelegt werden, bevor sie weitergereicht werden...“ (HASTK, Acc 2 Nr. 331a Schreiben vom 19.5.1945, US-Armee, Captain H.M. Pace, auf Befehl von Lieutenant General Gerow an die Stadtverwaltung Köln, Anlage 3 Tätigkeit des Zivilen Verwaltungskörpers).

⁶⁶ In wie weit die Dezernenten, die Suth berief, mit den Mitgliedern des Selbsthilfekomitees übereinstimmten, ist schwer nachzuvollziehen, da Unterlagen hierüber nicht verfügbar sind. Vgl. dazu KÜSTERS/ MENSING (Hrsg.) 1986, 25.

Jeder Schritt, jede Planung und Entscheidung sollte die militärischen Instanzen durchlaufen und mußte über diese genehmigt werden. Eine Zusammenarbeit zwischen der städtischen Verwaltung und der Militärregierung war bei der Bewältigung der täglichen Probleme unumgänglich. Zu diesen schweren Bedingungen kamen die praktischen Probleme und Schwierigkeiten, mit denen die Bediensteten der Verwaltung und der Militärregierung zusätzlich zu kämpfen hatten, hinzu.⁶⁷

Britische Besatzungszeit ab 21. Juni 1945

Mit der Übergabe der Stadt Köln an die britische Militärregierung am 21. Juni 1945, im Zuge der endgültigen Festlegung der Besatzungszonen, veränderte sich die Situation in der Stadt.⁶⁸ Die neue Besatzungsmacht setzte andere Prioritäten⁶⁹ beim Verwaltungsaufbau und nahm eine autoritärere Position gegenüber den von den Amerikanern eingesetzten Führungspersonen der städtischen Verwaltung ein. Die Briten zeigten bereits nach kurzer Zeit, daß sie einen Austausch von Verwaltungspersonen anstrebten. Deutlich wurden die Veränderungsabsichten in der ablehnenden Haltung der Briten gegenüber dem Verwaltungsoberhaupt, Oberbürgermeister Adenauer (ADENAUER 1965, Erinnerungen 1945-1953, S. 26).

Außerdem waren die Briten auch mit anderen Konstellationen nicht zufrieden, so kritisierten sie die politisch einseitig am früheren Zentrum orientierte Personalpolitik der Stadtverwaltung und verlangten vom Oberbürgermeister, daß auch Sozialdemokraten und Kommunisten beim Verwaltungsaufbau mit zu berücksichtigen seien (HASTK, Acc 2, Nr. 1170, Protokolle von Besprechungen vom 24. 9. 1945, 3. 10. 1945 und 10. 10. 1945).

Die mit Konflikten belastete Beziehung zwischen der britischen Militärregierung und dem Oberbürgermeister Adenauer wurde immer wieder durch Unstimmigkeiten geprägt. Die Briten warfen Adenauer vor, er beschäftige sich vorrangig mit Überlegungen der Eingemeindung von umliegenden Ortschaften und mit der Stadtplanung. Infolge dessen vernachlässige er die Versorgung der Bevölkerung und die Vorbereitung auf den Winter. Der schnelle Aufbau von Satellitenstädten um das historische Köln, schwebte ihm als erster entscheidender Schritt in

⁶⁷ So heißt es im Verwaltungsbericht 1945/47: „Die Dienstgebäude Rathaus, Stadthaus, Gewerbehaus, Dischhaus, Binghaus und etwa 60 andere ausschließlich Verwaltungszwecken dienende Gebäude waren durch Bombenangriffe zerstört. Akten, Büromaterial, Fernsprecher, Schreib- und sonstige Büro- und Kassenmaschinen waren fast restlos vernichtet....“ Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1945/47, 11.

⁶⁸ Die Situation verbesserte sich nicht gerade, da die Briten, wie sie selber zugaben, fast nur junge und unerfahrene Offiziere an den Rhein schickten. Dazu BÖNISCH 1985, S. 82. (Über die Qualifikationen der amerikanischen Offiziere und deren Ausbildung beim Militär vgl. BILLSTEIN/ILLNER 1995, S. 80-110.)

⁶⁹ Das Hauptinteresse der britischen Besatzer richtete sich auf zwei Themenbereiche: zum einen auf die Bedürfnisse des täglichen Lebens der Bevölkerung, wie der Vorbereitung auf die Wintermonate, Aufrechterhaltung der Hygiene, Transportfragen und Schaffung von Wohnraum; zum anderen auf den Aufbau einer demokratisch kontrollierten Verwaltung.

Richtung Wiederaufbau vor. Die Innenstadt sollte dann erst später wieder aufgebaut werden. Die Briten waren wenig begeistert von dieser Vorgehensweise und bezeichneten diese Planungen als Ablenkung von den eigentlichen Problemen (Kölner Kurier, Nr. 16, 16.7.1945). Adenauers Versuche, eine eigenständige und zukunftsorientierte Planung durchzuführen, schlugen fehl (ADENAUER 1965, S. 34; TREES/ WHITING/ OMANSEN 1978, 95). Er wurde am 6. Oktober 1945 mit der Begründung der mangelnden Pflichterfüllung gegenüber der Bevölkerung von seinem Posten als Oberbürgermeister enthoben. Als Stellvertreter wurde Willi Suth, der Schwager Adenauers eingesetzt. Adenauer selbst untersagte man die Teilnahme am öffentlichen oder politischen Leben in der Nordrhein-Provinz. Als Nachfolger Konrad Adenauers setzten die Briten den ehemaligen Zentrumspolitiker Hermann Pünder ein, der in der Weimarer Republik als Chef der Reichskanzlei eine wichtige Funktion auf Reichsebene ausgeübt hatte. Pünder arrangierte sich schnell mit den Besatzern. Außerdem hatte er einen besseren Start als Adenauer, da Pünder der Wunschkandidat der Briten war und dadurch auch eher seine Forderungen und Pläne durchsetzen konnte (vgl. TREIB 1981, 81).

Nachdem die britische Militärregierung ihre Personalvorstellungen durchgesetzt hatte, ordnete sie im September 1945 die Bildung einer parlamentarischen Bürgervertretung an. Dieser erste Nachkriegsstadtrat mit 24 Mitgliedern, trat erstmals am 1. Oktober 1945 zusammen. Die Stadtverordneten waren im Namen der Militärregierung durch den Oberbürgermeister, zu diesem Zeitpunkt noch Konrad Adenauer, ernannt worden.

Nach dem Wunsch Major J. Alan Priors wurden aus der Versammlung der Stadtverordneten unterschiedliche Ausschüsse gebildet, die notwendige und für die Bevölkerung wichtige Belange übernahmen. Geplant waren Ausschüsse für die Planung und den Einsatz von Notmaßnahmen wie:

- „a) Wohnungsbau und Notreparaturen an Häusern,*
 - b) Massenspeisung und Brennmaterial,*
 - c) öffentliche Gesundheit einschließlich sofortiger Einrichtung von Behelfskrankenhäusern.“*
- (Protokoll der 1. Sitzung der Stadtverordneten-Versammlung von 1. Oktober 1945, S. 5)

Die erste freie Kommunalwahl fand ein Jahr später, am 13. Oktober 1946 statt und wurde nach britischem Mehrheitswahlrecht durchgeführt (vgl. FISCHER 1947, 12). Nach Kriegsende dauerte es noch über ein Jahr bis sich die Stadtverwaltung mit den eigentlichen Problemen des Wiederaufbaus befassen konnte und verantwortliche Ausschüsse und Gremien gebildet waren. Der Machtwechsel von der amerikanischen zur britischen Militärregierung wirkte sich eher hemmend als beschleunigend auf diesen Prozeß aus. Diese Situation, die verbunden war mit dem Wechsel von Führungspersonen, Machtfragen und der generellen Unsicherheit über die

zukünftige Entwicklung der Stadt führte dazu, daß bürgernahe Probleme keine Berücksichtigung fanden. Aus dieser Not heraus entstanden Ortsausschüsse, die als weitere wichtige organisatorische Institution zu erwähnen sind und die erhebliche Arbeit bei der Organisation des Wiederaufbaus von Köln geleistet haben.⁷⁰

Die Stadtverwaltung blieb oberstes Organ, natürlich mit der Zustimmung der Militärregierung. Die Ortsausschüsse, die wichtige Arbeit vor Ort leisteten, führten die Aufträge der Stadtverwaltung aus.

Mit der Neustrukturierung der Stadtverwaltung, die mit Hilfe, nach Vorgaben und unter der Kontrolle der Militärregierung stattfand, konnten Ämter neu besetzt werden, ein Stadtrat ins Leben gerufen werden und es konnten sich die oben erwähnten Ortsausschüsse bilden. Eine organisatorisch tätige Basis für den Wiederaufbau wurde damit geschaffen.

1.1.2 Planungsinstanzen beim Wiederaufbau

Beim Wiederaufbau der Stadt Köln waren neben den Vertretern der Stadtverwaltung noch weitere Personenkreise aktiv am Wiederaufbau und an dessen Planung beteiligt. Es entstanden Ausschüsse, die eine wichtige Vermittlerrolle zwischen der öffentlichen Verwaltung und den Bürgern der Stadt einnahmen. Eine Form der Organisation, die erheblichen Einfluß, insbesondere auf Stadtviertelebene hatte, waren die **Ortsausschüsse**. Diese Ausschüsse, die sich unabhängig zur Stadtverordneten-Versammlung in den einzelnen Stadtteilen schon in den ersten Besatzungswochen bildeten, waren „vor Ort“ mit den anfallenden Problemen konfrontiert. Sie trugen zur Lösung der Wohnungsnot bei, befaßten sich mit der Problematik der Entnazifizierung und der Entwicklung von Lösungsvorstellungen bezüglich der Ernährungsfrage. Sie setzten sich auch, wie in Kapitel C 1.2.2 und 1.2.3 angesprochen, für die Interessen der ansässigen Industrie ein, und sie fungierten damit als Bindeglied zwischen Stadt und Unternehmen.⁷¹

⁷⁰ Die Ortsausschüsse, die einen großen Einfluß auf organisatorische Vorbereitungen zum Wiederaufbau ausübten, werden im Kapitel C, 1.1.2, Planungsinstanzen beim Wiederaufbau, behandelt.

⁷¹ Entstanden sind die Ortsausschüsse im linksrheinischen Köln im Juni 1945, im rechtsrheinischen Teil der Stadt bildeten sich zwischen Mitte April bis Anfang Mai 1945 bereits 12 Ortsausschüsse. Der unterschiedliche Entwicklungsstand der Ausschüsse zwischen rechts- und linksrheinisch läßt sich dadurch erklären, daß die Stadt durch die Zerstörung der Rheinbrücken in zwei Teile getrennt war; den linksrheinischen Bereich, wo sich schnell wieder eine Verwaltung aufbauen ließ (s.o.) und den rechtsrheinischen Teil, der von der sich neu entwickelnden Verwaltung abgeschnitten, aber mit den gleichen Problemen konfrontiert war, wie die übrige Stadt. Damit waren die rechtsrheinischen Stadtteile von der Hauptstadtverwaltung abgeschnitten und auf Eigeninitiative angewiesen.

Aus den Ausschüssen bildeten sich wiederum Unterausschüsse und Kommissionen für die Bereiche Wohnen, Ernährung und Arbeitseinsatz (HIRSCHBERG 1981, 99). Das autonome Handeln der Ortsausschüsse führte bereits nach kurzer Zeit zu Auseinandersetzungen und Kompetenzstreitigkeiten mit der neu gegründeten Stadtverwaltung. Zwei Punkte bildeten das Konfliktpotential⁷²:

- 1) Die Ortsausschüsse agierten direkt vor Ort und griffen in den Zuständigkeitsbereich der Stadtverordneten ein.
- 2) Da diese Ausschüsse vor Ort arbeiteten, etablierten sie sich besonders rasch in der Bevölkerung, was wiederum von der hierarchisch strukturierten Stadtverwaltung nicht gerne gesehen wurde. Für sie bestand in diesen Institutionen eine anarchistische Tendenz (PIETSCH 1978, 54).

Dieser Streit sollte durch klare Richtlinien und durch die Definition der unantastbaren Machtstrukturen beendet werden:

„Die in verschiedenen Stadtteilen und Vororten gebildeten Orts- und Bürgerausschüsse haben keinerlei öffentliche Befugnisse. Niemand ist verpflichtet, ihren Anweisungen Folge zu leisten. Der Oberbürgermeister“ (HASTK, Ce 22, 1. Verwaltungsblatt der Stadt Köln in der Verwaltungsordnung Nr. 13 vom 20.6.1945).

Diese Erklärung ist mit großer Wahrscheinlichkeit mit dem Einverständnis der amerikanischen Besatzer einen Tag vor der Übergabe an die Briten erfolgt.

Nach diesen anfänglichen Schwierigkeiten und Kompetenzstreitigkeiten wollten die rechtsrheinischen Ortsausschüsse enger mit der Stadtverwaltung zusammenarbeiten. Für die Koordination der Gründung neuer Institutionen im Sinne der Stadtverwaltung und die Betreuung der Ortsausschüsse wurde zwischen Ende Juli und Anfang August 1945 ein Vierergremium, der Vorläufer des „Vierer Ausschusses“⁷³ gebildet (HASTK Acc 4, Nr. 1, S. 128). Die Briten sahen in den Ausschüssen ein wertvolles Element zum Aufbau demokratischer Strukturen. In einer Anweisung vom 21. August 1945 wurde der Aufgabenbereich der Ausschüsse in Richtlinien festgelegt. Diese, von der Militärregierung genehmigten Richtlinien, bezeichnen die Ortsausschüsse als „Organ der Selbstverwaltung“, das dem Zweck diene, „eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Bürgerschaft und Stadtverwaltung zu gewährleisten“

Aus dieser Situation heraus arbeiteten besonders die rechtsrheinischen Ortsausschüsse in den ersten Wochen weitgehend selbständig. Dazu HIRSCHBERG 1981, S. 97 und vgl. MATZERATH 1984, S. 110.

⁷² Zu diesem Thema über die selbständigen Handlungen der Ortsausschüsse kam es zum Streit zwischen dem Ernährungsamt und einem Ortsausschuß. In dem Beschwerdeschreiben vom 20. Juni 1945 wurde dem Ortsausschuß vorgeworfen, eigenmächtig im Bereich der Lebensmittelversorgung, insbesondere der Kartoffel- und Tabakwarenverteilung gehandelt zu haben. Der Oberbürgermeister wurde in diesem Schreiben gebeten, dem Treiben entgegenzutreten, da ansonsten Chaos in der Verwaltung herrschen würde. HASTK Acc. 4, Nr. 1, S. 8.

(HASTK Acc 4, Nr. 2, S. 1a). Sie sollten Funktionen wie die Koordination von Aufräumarbeiten, Sammlung von Brennholz, Rat- und Auskunftserteilung, Versorgungs-, Wohnungs-, Verkehrs- und Wohlfahrtsfragen und den Bereich der öffentlichen Sicherheit übernehmen (HASTK Acc 4, Nr. 2, S. 1a).

Den Ortsausschüssen wurden einerseits Aufgaben zugestanden, andererseits beschränkte die Stadtverwaltung eindeutig ihre Kompetenzen:

„Die Ortsausschüsse haben ...lediglich eine beratende und hinweisende Funktion ohne jegliche polizeiliche Vollmacht“(HASTK Acc. 4, Nr. 2, S. 1a).

Diese konträre Entwicklung ändert sich erst als die Stadtverwaltung Schwerpunkte bei der Aufgabenverteilung für die jeweiligen Ausschüsse festlegte. Ab Herbst 1945 wurde den Ortsausschüssen die Ermittlung und Begutachtung in Entnazifizierungsfragen übertragen, ab 1946 die Schutträumung (HASTK Acc 4, Nr. 3, S. 4 und HASTK Acc 4, Nr. 9, S. 77ff).

Eine weitere Institution, die während der ersten Nachkriegsjahre eine besondere Position zwischen den behördlichen Institutionen Stadtverwaltung, Militärregierung und Industrieunternehmen einnahm, war die **Industrie- und Handelskammer Köln**.⁷⁴ In einem Bericht der IHK zum Permittverfahren⁷⁵ werden die Schwierigkeiten bei den Genehmigungsverfahren beschrieben:

„...Nicht einmal die Behörden, die bis dahin zuständig waren, kannten sich aus; sie verwiesen alle Antragsteller an die Industrie- und Handelskammer als die Stelle, die über die Zulassung

⁷³ Der „Vierer Ausschuß“ wurde gebildet zur Koordination und Einrichtung von Ortsausschüssen, dieser diente als eine Art Vermittler zwischen Stadtverwaltung und den Ausschüssen. Siehe dazu HASTK Acc. 4, Nr. 2, S. 1a.

⁷⁴ Kurz zur Vorgeschichte der Industrie- und Handelskammer Köln: Die Kölner Industrie- und Handelskammer war im Januar 1934 mit der Bonner Kammer verschmolzen worden. Zum 1. Januar 1943 wurden alle Kammern formal aufgelöst und das Vermögen der Industrie- und Handelskammer Köln floß in die „Gauwirtschaftskammer Köln-Aachen“, die regionale Führungsstelle des Parteigau. Mit stärkerer Betonung auf politische und wirtschaftspolitische Interessen wurden die Geschäfte der Kammer fortgeführt. (vgl. dazu auch den Aufbau der Gauwirtschaftskammer bei GROESGEN 1956, 77.) Das Kammergebäude war bereits 1943 völlig zerstört worden und letzte Parteifunktionäre flohen vor den einmarschierenden amerikanischen Truppen. Die Amerikaner suspendierten nach ihrem Einmarsch in Köln die Gauwirtschaftskammer. Ausdrücklich aufgelöst wurde sie weder von der amerikanischen noch von der britischen Militärregierung. Anfang April 1945 verhandelten Dr. Fritz Hellwig und Dr. Werner Schulz im Auftrag der Verwaltung mit der Militärregierung über die Wiedereinrichtung der Industrie- und Handelskammer. (Hellwig war erster Beigeordneter für Wirtschaft, Arbeit und Ernährung in der neu gebildeten Stadtverwaltung, Schulz war Vorstandsmitglied der Westdeutschen Kaufhof AG.) Hellwig und Schulz traten bei den Amerikanern für die Berufung von Dr. Bernhard Hilgermann als Hauptgeschäftsführer für die neue Industrie- und Handelskammer ein. Am 20. April 1945 trat Hilgermann seinen Posten an und schloß schnell Kontakte zur Wirtschaftsabteilung der Militärregierung. Am 25. Mai 1945 wurde die neue IHK verabschiedet, als unabhängige Einrichtung, die Ratschläge erteilen, Stellungnahmen erarbeiten und allgemeine Hilfe geben konnte, um Industrie und Handel im Regierungsbezirk Köln zu fördern. Rasch etablierte sich die Kammer und nach Anordnung der Amerikaner mußte sich jeder, der ein Gewerbe betrieb, bei der Kammer melden. Robert Pferdmeiges wurde Kammerpräsident und nahm seine Arbeit eine Woche vor dem Wechsel von der amerikanischen zur britischen Militärregierung auf. Vgl. dazu EYLL 1996, 227-244.

⁷⁵ „Permits“ waren Genehmigungen, die von der Militärregierung für z.B. die Wiederaufnahme der Produktion in Industriebetrieben, erteilt wurden.

entscheiden sollte“ (RWWA 1-171-1, Bericht zum Permitverfahren über die Aufgaben der IHK).

Besonders bei der Vergabe der „Permits“ setzte sich die IHK als Vermittler ein und beriet die Unternehmen. Firmen, die ein „Permit“ erhielten, waren verpflichtet der Militärregierung monatlich über die IHK einen Produktionsbericht in sechsfacher Ausführung, in englischer Sprache abzugeben. Auf der Basis dieser Berichte führte die Regierung die Planung für die folgenden Monate aus. Lehnte die Militärregierung ein Permit ab, so mußte die IHK für die sofortige Stilllegung des Betriebes sorgen (EYLL 1996, 238). Ab Oktober 1945 konnte die Kammer im Auftrag der Militärregierung Produktionsgenehmigungen erteilen, was eine erhebliche Vereinfachung beim Zulassungsverfahren bedeutete. Im November 1945 mußte zusätzlich das Arbeitsamt über die Wiederinbetriebnahme von Unternehmen informiert werden. Die IHK erstellte wöchentlich Listen mit Unternehmen, die ein Permit erhalten hatten (EYLL 1996, 239). Auch Rundschreiben an die Kölner Unternehmen verfaßte die IHK und informierte über Abläufe und Genehmigungsverfahren, die für die Betriebe von großer Bedeutung waren, wie z.B. Fragen, ob Unternehmen Forderungen gegenüber öffentlichen Stellen, wie Länder oder Parteidienststellen usw. stellen konnten, die für ihre Kriegsschäden aufkämen (RWWA 1-147-2, Schreiben von F & G an IHK vom 31.8.1945).

Der Kreis der Verantwortlichen, die an der Wiederaufbauplanung und -organisation Kölns beteiligt waren, war breit gestreut:

- Von der obersten Instanz der **Militärregierung**
- über die von der Militärregierung neu zusammengesetzte **Stadtverwaltung**,
- sowie der unterschiedlichen, auf Schwerpunkten aufbauenden **Ausschüsse** und **Ortsausschüsse**,
- bis hin zur **Industrie- und Handelskammer** als Interessenvertreter der Industrie und des Handwerks,

reichte die Vielzahl der Akteure beim Wiederaufbau. Das Zusammenspiel der einzelnen Institutionen, wie das Beispiel der Ortsausschüsse zeigte, gestaltete sich z.T. problematisch, so daß entstandene Konflikte zwischen den beteiligten Akteuren erst gelöst werden mußten, bevor konstruktiv zusammengearbeitet werden konnte.

1.1.3 Zielvorstellung der Stadt bei der Aufbauplanung Kölns

Ein Jahr nach Kriegsende begannen die Vorbereitungen für die konkrete Wiederaufbauplanung. Zu diesem Zweck wurde nach Ausschußwahlen im Rat am 28. März 1946 ein Stadtplanungsausschuß gebildet, der den Wiederaufbau städtisch lenken sollte.⁷⁶ Die erste entscheidende Verordnung, die der Stadtrat am 8.7.1946 beschloß, war die Erhebung einer Bausperre für das gesamte Stadtgebiet. Mit dieser Verordnung wendete der Stadtrat ein ihm zur Verfügung stehendes Instrument, ein Zwangsmittel, an, das wilde Bauaktivitäten beim Wiederaufbau verhindern sollte (HASTK 953, Nr. 13, S. 160). Eine ähnliche Baueinschränkung war bereits am 21. 4.1945 verfügt worden, doch sie entsprach keiner gesicherten Rechtsgrundlage (Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln 1946, S. 60).

Nach Erlaß von Verordnungen und Bauverbot war ein koordiniertes Planungskonzept für den Wiederaufbau der Stadt aber noch nicht in Sicht. Als großes Problem stellte sich heraus, daß es zwar nun einen Stadtplanungsausschuß gab, der Entscheidungen zum Wiederaufbau treffen sollte, doch fehlte eine Verwaltungsstelle, die eine Konzeption planerisch entwickeln konnte. Die neu eingerichteten Ämter, wie das Hochbauamt, das Tiefbauamt, das Wohnungsamt und das Liegenschaftsamt beschäftigten sich mit organisatorischen Aufgaben und mit der Behebung der größten Schäden wie z.B. das Instandsetzen der Infrastruktur (Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1945-47, 82-85; Verhandlung der Stadtverordneten vom 18.10.1945, 32-34). Für planerische Entwurfsarbeit waren die Ämter personell aber nicht ausreichend besetzt. Im Sommer 1945 wurde die Dringlichkeit der Schaffung einer Planungsinstanz immer deutlicher, nachdem einige Architekten Entwürfe vorlegten, die sich allerdings an der Tradition vorangegangener Jahrzehnte orientierten (vgl. SCHMITT-ROST 1946). Planungsziele und Richtungstendenzen für den Wiederaufbau der Stadt mußten formuliert und fixiert werden. Eine Rekonstruktion zerstörter Stadtstrukturen sollte der Aufbau nicht darstellen, vielmehr wollten die Beteiligten dem Anspruch an eine sich im Modernisierungsprozeß befindliche Stadt gerecht werden. Für die Kölner Architekten und die Kölner Bevölkerung lagen die Gestaltungsprioritäten beim Wiederaufbau der schwer zerstörten Altstadt, die einst das kulturelle und geschäftliche Herz der Stadt gewesen war. Der Wiederaufbau der Industrie und die gestalterische Integration der Unternehmen in das städtische Gefüge war zu diesem Zeitpunkt relativ unbeachtet und ein zu detailliertes Problem. Vielmehr wurden die Kriegszerstörungen jetzt als

⁷⁶ Dieser Stadtplanungsausschuß setzte sich aus 12 Mitgliedern zusammen, diese waren: Union: Peter-Josef Schaeven (Generalsekretär der Partei), Karl Band (Reg. -Baumeister), Dr. Robert Pferdenges (Bankier), Josef Quademechels (Baumeister); SPD: Robert Görlinger (Geschäftsführer der Partei), Dr. Helmut Braubach (Arzt), Dr. Josef Haubrich (Anwalt), Dr. Peter J. Bauwenz (Bauunternehmer), Eugen Blanck (Architekt), Dr. Werner

Chance verstanden, planerische Probleme⁷⁷ des gesamten Stadtgebietes zu lösen, die sich im Laufe der Jahrzehnte entwickelt hatten. Hochbaudezernent Carl Schweyer äußerte sich dazu in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung vom 24.4.1946 und wies auf die „Vorteile“ der Zerstörung hin:

„Wir sind nun mehr oder weniger gebunden und können zumindest in der Planung vollkommen andere und unabhängig unsere Ideen entwickeln“ (HASTK 953 Nr. 1: Bericht Schweyer für die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung vom 24.4.1946).

Die zentrale Frage der Beteiligten der Versammlung der Stadtverordneten war, welche Gestalt Köln zukünftig bekommen wird. Der historische Stadtgrundriß war für alle gleichermaßen von übergeordneter Bedeutung. Mit den grundsätzlichen Äußerungen zur Gestaltung der Stadt wurde immer deutlicher, daß der Wiederaufbau Kölns im unumgänglichen Zusammenhang mit seiner wirtschaftlichen Bedeutung stand. Damit wurden die vordringlichen Aufgaben und Grundvoraussetzungen für den Wiederaufbau, die Wiederbelebung der Wirtschaft, geschaffen. Des weiteren war die übergeordnete Verkehrsplanung für Köln ebenfalls von enormer Wichtigkeit, da Köln durch seine Lage ein „zentraler Verkehrsknotenpunkt im Westen“ war. Eine enge Zusammenarbeit von Stadt und Industrie beim Wiederaufbau war notwendig, um die Vielzahl der Probleme bewältigen zu können. Stadtverordneter Pferdenges dazu:

„Die Zusammenhänge gehen sogar so weit, daß große Teile seines Industriesystems vom Verkehrsbedarf her bestimmt werden. Die Kölner Waggonindustrie, die Automobilindustrie, Karosseriewerke, Fahrradindustrie sowie Fahrzeugreparaturanstalten aller Art sind eingesetzt, um den Verkehrsengpaß beseitigen zu helfen“ (Verhandlungen der Stadtverordneten vom 20.12.1945, 166).

Für die konkrete Umsetzung der Forderungen zur Schaffung einer Planungsinstanz, die konzeptionelle Entwürfe für den Wiederaufbau entwickeln sollte, berief die Stadt Köln die „Planungs-GmbH“ (vgl. DIEFENDORF 1985, 484 zu den Organisationsmodellen für die Wiederauf-

Schulz, Kaufmann; KPD: Hermann Ziller, 1. Sekretär der KPD Mittelrhein, Franz Deckers, Gewerkschaftsangestellter. HASTK, Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln 1946, S. 53.

⁷⁷ Die Probleme, die Köln vor der Zerstörung hatte, resultierten aus der Zeit des 19. Jahrhunderts. Aufgrund grenzenloser Bodenspekulation war die Innenstadt unplanmäßig dicht bebaut worden, was zur übermäßigen Bevölkerungsdichte geführt hatte. Zu einem städtischen Problemfeld entwickelte sich dadurch die Innenstadt. Als besonders problematische Stadtteile wurden die Neustadt, die Ende des 19. Jahrhunderts durch den damaligen Stadtbaumeister Joseph Stübgen geplant wurde, und die mittelalterliche Altstadt, mit ihren engen Gassen, angesehen. Ferner gab es in den 20er Jahren Überlegungen, unter dem Stadtplaner Fritz Schumacher, den Bahnhof aus der Innenstadt zu verlegen und die Altstadt zu sanieren, was aber aus finanziellen Gründen nicht geschehen war. Mit dem Einzug nationalsozialistischer Stadtplanung in Köln sollten in den 30er Jahren großflächige Änderungen, wie die Schaffung von Aufmarschstraßen und -plätzen, das Stadtbild nach nationalsozialistischem Vorbild prägen. Als einzige NS-Planung wurde die West-Ost-Achse mit einer Breite von 28 m zwischen der Aachener Straße und der Hindenburgbrücke durch die Altstadt angelegt.

„Grundvoraussetzung dieser Planung war in Köln wie in allen nach 1933 geplanten Städten, daß die Stadt eine Erscheinungsform des totalen Staates sein werde, der ihre Gestalt diktiert...“ (SCHWARZ 1950, 10) Zu diesem Thema siehe SCHWARZ 1950, 3-11; KIER 1978, 11ff.

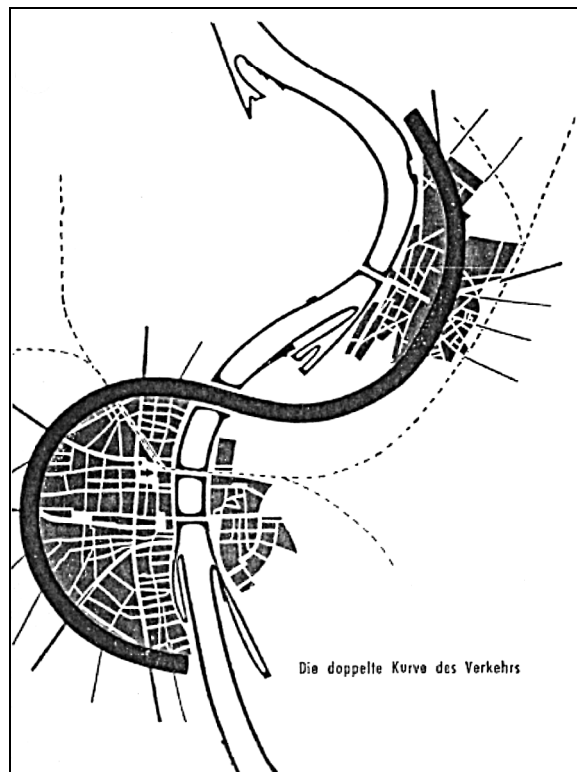
bauplanung). Diese Planungsgesellschaft⁷⁸ war bereits 1941 als privatwirtschaftlich strukturierte Organisation gegründet worden und wurde bis zum Kriegsende für die Entwicklung der Neugestaltungspläne der NS-Stadtplanung in Köln eingesetzt (KÄMPER 1988, 24-26). Nach der vorübergehenden Auflösung des Planungsbüros fand eine Reorganisation zwischen Mai und November 1945 statt. Ähnlich wie bei der Suche nach geeignetem Personal für die Stadtverwaltung, traten auch hier personelle Probleme auf, die durch einen Mangel an politisch unbelasteten und fachlich kompetenten Personen bedingt waren. Noch 1946 existierten militärische Anordnungen, keine ehemaligen Architekten der „alten“ Planungs-GmbH für eine Mitarbeit zuzulassen.

Mit der Namensänderung der „Planungs-GmbH“ in die „Wiederaufbau-GmbH“⁷⁹ am 1.12.1945 versuchte man der Öffentlichkeit zu suggerieren, daß durch eine tiefgreifende Erneuerung eine völlig neue Planungsstelle geschaffen wurde (HASTK 953 Nr. 5, Brief von Suth an Kuske vom 21.11.1945). Ihre Organisationsgestaltung blieb jedoch größtenteils unverändert. Ihre Aufgaben lagen in der „*Vorbereitung des Wiederaufbaus der Stadt Köln und der Vornahme aller damit zusammenhängenden Aufgaben*“ (HASTK 953/1, Satzung der Wiederaufbaugesellschaft, Fassung von 1948).

Organisatorisch gliederte sich die Wiederaufbau-GmbH in drei Abteilungen; eine wissenschaftliche Abteilung unter der Leitung von Prof. Bruno Kuske; eine Planungsabteilung mit Michael Fleischer, Hans Lohmeyer und Gerd Lohmer sowie eine technische Abteilung, die von Prof. Josef Pirlet geleitet wurde. Den Vorsitz des Verwaltungsrates hatte Oberbürgermeister Pünder und die Geschäftsleitung unterlag dem Baudezernenten Carl Schwyer. Zur Jahreswende 1945/46 wurde der GmbH ein Planungsbeirat angeschlossen, um auch Kölner Architekten stärker an der Wiederaufbauplanung zu beteiligen. Der Beirat, der anfangs eine beratende Funktion hatte, setzte sich aus den Architekten Eugen Blanck, Karl Band und Wilhelm Riphahn zusammen. Diesen Architekten übertrug man schließlich die geschäftsführende Leitung der Wiederaufbau-GmbH, was von Seiten der Planungsabteilung, insbesondere von Fleischer wenig positiv aufgenommen wurde. Um die Situation nicht eskalieren zu lassen, entschied sich die britische Militärregierung dazu, Michael Fleischer aufgrund seiner politi-

⁷⁸ Die „Planungs-GmbH arbeitete unabhängig von der städtischen Baubehörde. Dem Kölner Städtebauamt war bereits 1937 die Entwurfabteilung entzogen worden, nachdem der Erlaß des „Gesetzes zur Neugestaltung deutscher Städte“ herausgegeben wurde. Teilhaber der Organisation waren die private Wohnungsbaugenossenschaft „Grund und Boden“ und die „Ernst-Cassel-Stiftung. Zu einem Drittel am Stammkapital der Grund und Boden GmbH war die Ernst-Cassel-Stiftung und die Gemeinnützige AG für Wohnungsbau beteiligt. An der Gemeinnützigen AG besaß die Stadt Köln die Hälfte des Aktienkapitals. Siehe dazu HASTK 2, Nr. 1321 zur Wiederaufbau-GmbH; KRÄMER 1988, 24-26.

schen Vergangenheit zu suspendieren (HASTK 953 Nr. 1, Denkschrift von Schweyer an den Hauptausschuß Stadtplanung vom 19.9.1946). Trotzdem kam es immer wieder zu Streitigkeiten zwischen dem Beirat und der Planungsabteilung, die auf Kosten der Planung ausgetragen wurden und die sich auf das konkrete Aufbaugeschehen mit Verzögerungen auswirkten (vgl. dazu Verhandlung der Stadtverordneten vom 7.3.1947, S. 116, 117). Mit der Ernennung von Rudolf Schwarz⁸⁰ zum Generalplaner im November 1946 erhoffte man sich, daß nun Bewegung in die Wiederaufbauplanung Kölns kommen sollte. Schwarz übernahm die Leitung aller drei Abteilungen der Wiederaufbau-GmbH.



**Abb. 24: Die doppelte Kurve des Verkehrs,
Entwurf von Rudolf Schwarz**

(Quelle: SCHÄFKE/ STADT KÖLN 1994, 271)

In seinem Entwurf sollte es keine Erweiterung des Ring- und Radialstraßensystems um die Innenstadt herum geben. Statt dessen entwickelte er neue Verkehrswege, wie in Abb. 24 dargestellt, die sich auf der Grundlage eines Hauptverkehrsbandes, das sich von Norden nach Süden rheinüberquerend, in Form einer doppelten Kurve, mit dem Strom des Rheins bewegend alle Teile der Stadt miteinander verbindend, erstreckte.

⁷⁹ Der Einsatz einer privaten GmbH für die Durchführung der Planungsaufgaben wurde argumentativ begründet, daß eine privatrechtliche GmbH mehr Beweglichkeit und Unabhängigkeit gegenüber einer Behörde besäße (HASTK 2, Nr. 1321 zur Wiederaufbau-GmbH).

Auf dieser Grundlage entstanden Schwarz Vorstellungen von „der neuen Stadt Köln“, die einer Doppelstadt entsprach, bestehend aus einer Kultur- und Handelsstadt im Süden und einer industriell geprägten Stadt im Norden (siehe Abb. 25). Die Industriestadt sollte auf der gegenüberliegenden Seite der großen Industrie in Leverkusen (Bayer Werk) entstehen und eine flächenmäßige Ausdehnung in der Größe der gesamten Kölner Innenstadt haben.

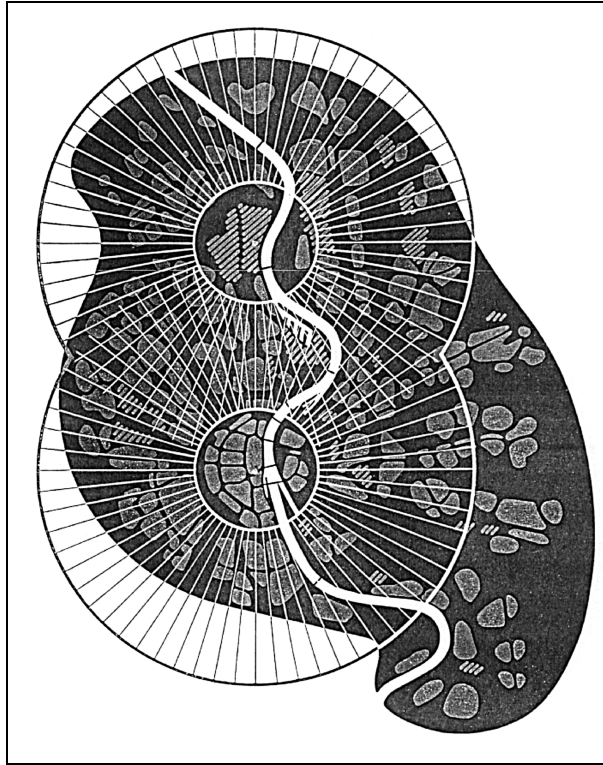


Abb. 25: Entwurf der Doppelstadt Köln mit der Industriestadt im Norden und der Kultur- und Handelsstadt im Süden von Rudolf Schwarz
(Quelle: Schäfke [Hrsg.]/ Stadt Köln 1994, 271)

Nach den Vorstellungen von Schwarz würde diese Industriestadt eine reine Arbeitsstadt, die nicht bewohnt werden sollte. Siebzigtausend Arbeitsplätze sollten in dieser Industriestadt entstehen. Aus der Sicht der Stadtplaner waren die Ideen und Entwürfe von Schwarz schwer nachzuvollziehen und wurden als nicht realisierbar angesehen. Er selbst bezeichnete den Städtebau als ein „Spiel mit Utopie“.

„Wir müssen Utopisten, das heißt Propheten werden, weil wir etwas entwerfen sollen, das erst in fünfzig oder hundert Jahren Wirklichkeit annimmt.“ (SCHWARZ 1950, 22; vgl. dazu auch DURTH/GUTSCHOW 1993, 346-347)

⁸⁰ Der Architekt Prof. Dr. Ing. Rudolf Schwarz (1897-1961) bekam einen Fünfjahres-Vertrag als Generalplaner für den Wiederaufbau von Köln. Schwarz genoss hohes Ansehen als Kirchenbaumeister, erfahrener Großraumplaner und Architekturtheoretiker.

Das Konzept, in dem die Industrie eine eigene Stadt im Norden von Köln darstellen sollte, war allerdings keine neue Idee, vielmehr die Weiterentwicklung der Vorstellungen von Fritz Schumacher, der in den 20er Jahren Generalplaner in Köln war. Seine Planungen zur zukünftigen Stadtentwicklung Kölns, wie in Abb. 26 zu sehen, beinhalteten bereits 1923 die Ansiedlung der Industrie im Norden der Stadt. Allerdings war er der Meinung, daß dieser industriell geprägte Stadtteil kombiniert werden sollte mit einer Wohnsiedlung für ca. zwanzigtausend Menschen (vgl. dazu SCHUMACHER 1923).

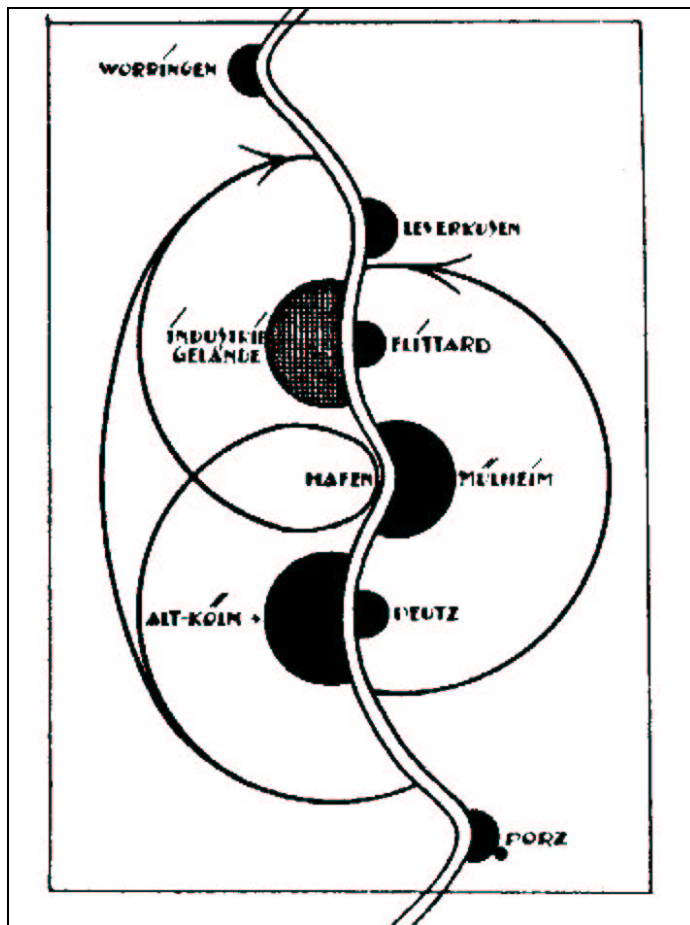


Abb. 26: Schema zur geplanten Kölner Stadtlandschaft von Fritz Schumacher (Quelle: Schäfke [Hrsg.]/Stadt Köln 1994, 268)

Schwarz Einstellung und Idee, zur Schwerpunktsetzung im Bereich der Stadtplanung, führte nicht zu der gewünschten Beschleunigung des Wiederaufbaus. Die Auseinandersetzung mit dem Thema Stadt als Gesamtgebilde, ihrer Entstehung, Probleme und Stärken sowie ihrer Entwicklungschancen, war seiner Ansicht nach die Grundvoraussetzung zum Wiederaufbau.

Bis zur Vorstellung des Gesamtkonzeptes für den Wiederaufbau 1949 entstanden zwar keine konkreten Fluchtlinienpläne, doch wurden für den Innenstadtbereich Einzelplanungen entschieden. Im übergeordneten Grundkonzept der Doppelstadt waren Planungsziele integriert,

wie die Schaffung neuer Verkehrswege, z.B. die Nord-Süd-Fahrt mit ihrem Verlauf mitten durch die Innenstadt, die Steigerung der Wohnqualität in den Stadtvierteln oder die Verringerung der Gebäudehöhe auf drei Geschosse. Fragen bezüglich des Wiederaufbaus der Industrie und Vorschläge zur Ausweisung entwicklungsfähiger Industriegebiete, wie sie in dem Entwurf der Doppelstadt vorgesehen waren, traten immer wieder auf, wurden aber nicht konkretisiert (HASTK 2, Nr. 1321 Brief von Schwarz an Kuske vom 3. Juli 1947). Vielmehr bot dieses Thema Zündstoff bezüglich der Zuständigkeiten innerhalb der Wiederaufbau-GmbH. Auf Kosten der Zusammenarbeit und ohne Klärung dieser wichtigen Fragen zu Entwicklungschancen der Industrie wurden die Streitigkeiten zwischen Schwarz und Kuske ausgetragen (HASTK Acc. 2, Nr. 1321 Briefwechsel von Kuske an Schwarz und umgekehrt, vom 3.7.47, 8.7.47, 22.7.1947 und 28.7.1947).

Von der Ungewißheit über die zukünftige Industrieentwicklung waren besonders die äußeren Stadtteile, wie Kalk und Mülheim betroffen. Die Wiederaufbauplanung führte in diesen, von der Industrie geprägten Stadtteilen, ein eher kümmerliches Dasein (vgl. Verhandlung der Stadtvertretung Köln, 7. Sitzung vom 23.6.1947, 205-206). Erst ab 1948 fand dieses Thema, in Form von Diskussionen in den Verhandlungen der Stadtverordneten zunehmend an Bedeutung. Die Vertreter forderten mehr Mitbestimmung beim Wiederaufbau der ansässigen Industrie.

„...Daraus ergibt sich, daß auch die Industrie, selbst wenn ihr der Grund und Boden gehört, nicht bauen kann, wie sie will, sondern daß ein Industriebau heute ein ganz anderes Gesicht haben kann und sich ins Stadtbild und in die Landschaft einfügt“ (Verhandlung der Stadtvertretung zu Köln, 6. (nicht öffentliche) Sitzung vom 24.6.1948, 232).

Eine Verbesserung der Situation in den Vorstädten entsprach der Vorstellung der Stadtverordneten, die in der Versammlung am 9. April 1947 forderten, daß die Stadtteile wie Kalk, Mülheim und Deutz aufgelockert werden müßten (Verhandlungen der Stadtverordneten; Versammlung zu Köln, 23.6.1947, Ansprache von Herrn Binot CDU zur Situation im rechtsrheinischen Köln, S. 205-206). Nach dem Vorbild der doppelten Stadt existierten auch Forderungen, die Industrie aus ihren Stadtteilen zu verlagern um damit die Sünden der Vergangenheit städtebaulich zu korrigieren.⁸¹ Immer wieder gerieten die Beteiligten in den schwierigen Konflikt zwischen städtebaulichen Idealen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten. Einerseits sollten diese Ideale im Wiederaufbau der Stadtteile ohne störende Industriebebauung realisiert werden und damit eine Verbesserung zur Stadt vor der Zerstörung darstellen,

⁸¹ Bei diesem Vorhaben handelte es sich um Auslagerungswünsche von einigen Stadtverordneten. Sie wollten die Chemische Fabrik Kalk aus Kalk aussiedeln. Siehe dazu Verhandlung der Stadtvertretung zu Köln, 6. (nicht

andererseits wußten die Beteiligten, daß die Industrie durch ihr Arbeitsplatzangebot und durch die Steuern ein wichtiger und ernstzunehmender Partner der Stadt ist. Die Pläne über eine Verlagerung der Industrie sind nicht weiter ausgeführt worden.

1.2 Situation der Unternehmen

1.2.1 Rahmenbedingungen zum Wiederaufbau

Der Eindruck von Zerstörungen war überwältigend, so daß sich erste Schätzungen der Militärregierung über das Ausmaß der Schäden an Kölner Industrieanlagen auf fast 80 % beliefen.⁸² Die schwer angeschlagene Industrie wieder aufzubauen, hielten viele nach den Zerstörungen für fast unmöglich. „*Deutschland wird für fast 30 Jahre keine moderne Industrienation mehr sein*“ äußerte der Kolumnist Marquis Childs im März 1945 in der *Washington Post* (BILLSTEIN/ILLNER 1995, 174).

Bei den ersten Bestandsaufnahmen ließen sich die Amerikaner besonders von den großen Zerstörungen an Fabrikgebäuden beeindrucken, weitere wichtige Faktoren, wie z.B. der Zustand des Maschinenbestandes, fanden in den ersten Aufstellungen keine Berücksichtigung. Die Daten über den Zerstörungsstand waren daher ungeeignet zur Beurteilung der Reorganisationschancen der Produktionen in den Industriebetrieben. Auch die Stadtverwaltung bezifferte die Schäden an industriellen Gebäuden und Anlagen mit 70 % in einer Denkschrift von Juni 1946 (RÜTHER 1991, 46)⁸³.

öffentliche) Sitzung vom 24.6.1948, 232; und Kapitel D, 2.5 Konträre Standortdiskussion um den Wiederaufbau CFK in Kalk oder Godorf.

⁸² Der Informationsstand hinsichtlich der Zustände in Kölner Industrieunternehmen während der frühen Nachkriegszeit ist sehr unpräzise, da nur selten solche Daten in Firmenunterlagen dokumentiert oder in Tageszeitungen veröffentlicht wurden. Weiterhin bleibt zu erwähnen, daß es keine Unterlagen über die Art und Weise der Schadenseinschätzung von Gebäuden und Maschinen und wer solche Schätzungen vornahm, gibt. Es bleibt zu vermuten, daß firmeninterne Mitarbeiter, städtische Bedienstete oder alliierte Soldaten mit diesen Aufgaben betraut waren und, daß eine Schadenseinschätzung nicht nach einheitlichem Muster durchgeführt wurde. GROESGEN (1956) schreibt in seiner Arbeit, daß der Zerstörungsgrad abhängig war von zugrunde gelegten Merkmalen und nach diesen Merkmalen wurden Schäden statistisch erfaßt. Aus folgenden Tatbeständen wurde der Zerstörungsgrad ermittelt: Unmittelbare Erscheinungen und Folgen des Luftkrieges, wie die Zahl der Luftangriffe, Zahl der abgeworfenen Sprengbomben, Luftminen, Brandbomben und -kanister, Zahl der Luftkriegsopfer, Zahl der zerstörten Gebäude, Wohnungen, Straßenschäden und Schäden an unterirdischen Versorgungsleitungen, Trümmermenge, Zerstörung an Gleisanlagen, Triebwagen, Anhängern und Straßenbahnen. GROESGEN 1956, 12. Die herangezogenen Merkmale waren aber oft ungeeignet, um eine objektive Aussage zum Zerstörungsgrad zu treffen, so sagt die Anzahl der Luftangriffe oder die Zahl der abgeworfenen Bomben wenig über die Trefferquote und den Zerstörungsgrad aus.

⁸³ Vgl. dazu auch BILLSTEIN/ILLNER 1995, 178, Vergleich zu den Schäden der Kölner Industriebetriebe anhand der Erhebung, die von der Militärregierung Detachment E1H2 und der Kölner Stadtverwaltung durchgeführt wurden.

Bei diesen Kalkulationen war nicht beachtet worden, daß einige große Kölner Unternehmen, wie z.B. KHD, einen Großteil ihrer Maschinen aus den Kölner Hallen ausgebaut, an „sicheren“ Standorten wieder aufgebaut und dort weiter produziert hatten. Das Unternehmen hatte mit den Auslagerungen des Maschinenbestandes bereits 1943 wegen zunehmender Gefährdung der Werke durch Luftangriffe begonnen. Nach den schweren Angriffen im Herbst und Winter 1944 war die Verlagerung verstärkt durchgeführt worden (VOB 1986, 4-11).

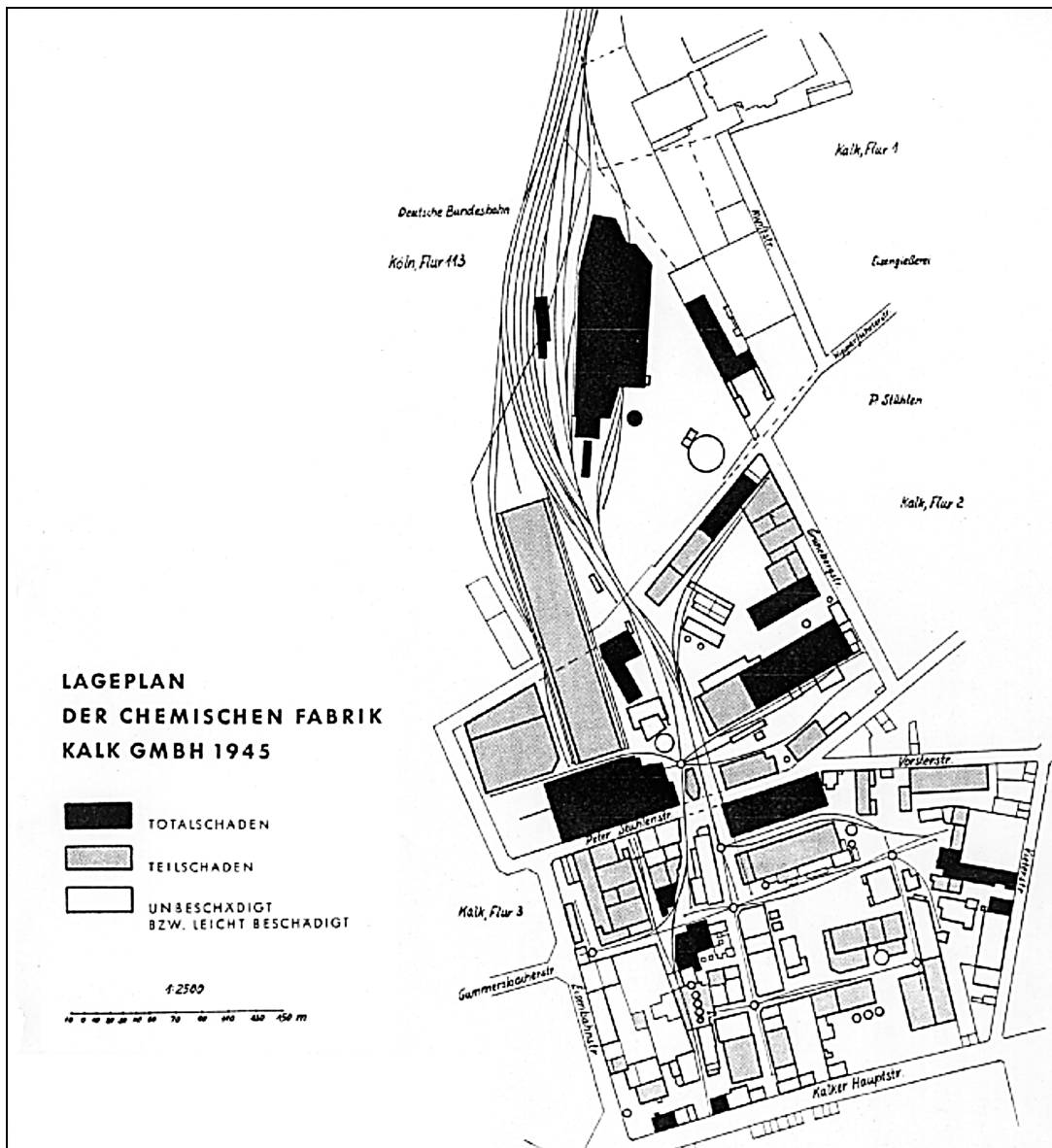


Abb. 27: Plan zur Zerstörung des Werkes CFK von 1945
(Quelle: CFK Werkszeitschrift, 3. Jg., Heft 2, Aug. 1953, 5)

Im Dezember 1946 veröffentlichte die Kölner Stadtverwaltung eine Firmenliste, die den Zerstörungsgrad der einzelnen Kölner Unternehmen beinhaltete. Daraus ging hervor, daß sich die Beschädigungen an wichtigen Kölner Unternehmen in Grenzen hielten und die ersten Schät-

zungen sehr grob ausgefallen waren. Auch bei dieser Veröffentlichung fielen die Gebäudeschäden besonders ins Gewicht. Das Unternehmen Ford war nach den durchgeführten Schätzungen nur zu 3-10 % zu Schaden gekommen. Wie aus Abb. 27 ersichtlich, beliefen sich die Zerstörungen bei der Chemischen Fabrik Kalk auf ca. 31-40 %, bei KHD (siehe Abb. 28) wurden die Schäden auf 40-100 % in den verschiedenen Werken beziffert (vgl. RÜTHER 1991, 46-47).⁸⁴

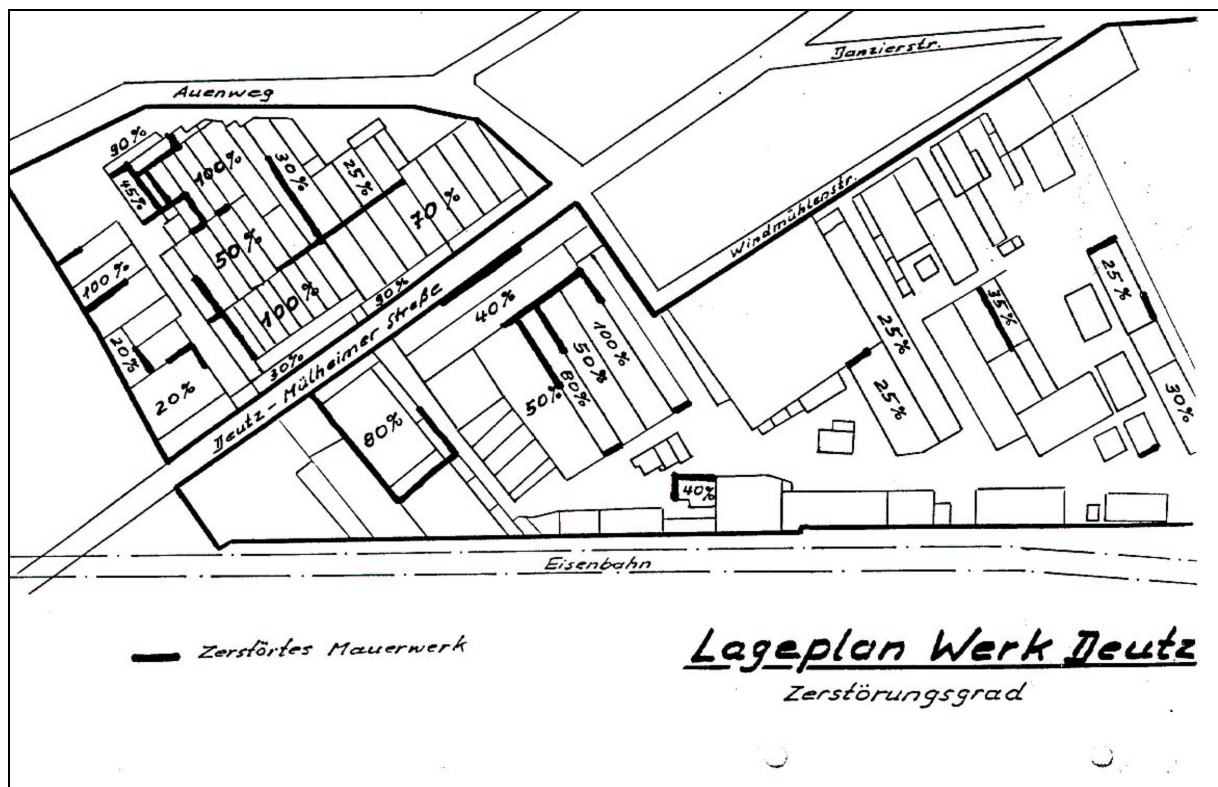


Abb. 28: Plan zu den Zerstörungen der Gebäude im Werk Deutz vom Unternehmen KHD 1945 (Quelle: Privatbestand Voß)

Die gravierenden Differenzen bezüglich der Zerstörungswerte lassen sich dadurch erklären, daß die Alliierten strategisch bedeutende Ziele, wie Rüstungsproduzenten gezielt bombardierten (BILLSTEIN/ILLNER 1995, 185). Ford, 1930 in Köln gegründet, kam als Ziel wohl kaum in Frage, da das Unternehmen überwiegend in amerikanischem Besitz war (SCHULZ 1996, 255). Der Wiederaufbauwillen der Unternehmen war schnell zu erkennen. Bereits Ende März 1945 wurden die ersten Betriebe in Köln wieder zugelassen und zur gleichen Zeit war das städtische Dezernat für Wirtschaft und Arbeit neu gebildet worden, welches für die Bearbeitung der entsprechenden Zulassungsanträge für Unternehmen zuständig war. Diese Aufgabe übernahm ab Mai 1945 die wiedereingerichtete Industrie- und Handelskammer. Anträge für die Wiederzu-

⁸⁴ Zum Zerstörungsgrad der CFK existieren auch Datenerhebungen der Firmenleitung des Unternehmens, die den Schaden aus Kriegszerstörung auf 55% beziffern. RWWA 114-65-1 Chronik der CFK.

lassung oder aber auch Neugründung von Betrieben, die mehr als fünf Personen beschäftigten, mußten von den „Trade & Industry“ Offizieren der Militärregierung genehmigt werden.⁸⁵ Die Vergabe der begehrten Betriebsgenehmigungen erfolgte nach verschiedenen Kriterien, so wurden z.B. in den ersten Wochen nach der Besetzung die „Permits“ nach dem erforderlichen elektrischen Energieaufwand an Betriebe ausgegeben, da die Stromversorgung der Stadt unzureichend war. Gleichzeitig versuchten die Amerikaner alles zu vermeiden, was zur Verzögerung bei der Zulassung der für notwendig erachteten Firmen beitrug (BILLSTEIN/ILLNER 1995, 175).

Ein weiteres Kriterium bei der Vergabe der Permits war die Überprüfung der Unternehmen nach ihrer politischen Orientierung. Ähnlich wie beim städtischen Verwaltungspersonal wurden auch sie der Entnazifizierung unterzogen. Die Permit-Antragsteller mußten eine eidesstattliche Erklärung abgeben, daß sie kein Mitglied der NSDAP, der SA oder SS gewesen waren. Die politische Zuverlässigkeit war für die Amerikaner wichtiger als die fachliche Kompetenz bei der Zulassung (HILGERMANN 1961, 48). Die Militärregierung richtete besondere Aufmerksamkeit auf Industriebetriebe und Firmen des Baugewerbes, deren Anträge und Fragebögen ausnahmslos von der amerikanischen Besatzungsmacht geprüft wurden (BILLSTEIN/ILLNER 1995, 175). Angesichts der Tatsache, daß Unternehmen, wie z.B. Klöckner-Humboldt-Deutz den Status eines Nazi-Musterbetriebes⁸⁶ genossen hatten, waren diese Kontrollen der Amerikaner verständlich.

Die Betriebe mußten, ähnlich wie die Stadtverwaltung, neu strukturiert und Führungspositionen neu besetzt werden, was nicht ohne Probleme verlief, wie aus einem Bericht der Betriebsdirektoren der KHD AG zur Entnazifizierungsarbeit vom Frühjahr/Sommer 1945 hervorgeht.

„Das Geschäftsjahr 1945/46 begann für den Betrieb unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen. Durch den verlorenen Krieg und den Zusammenbruch des Regimes sowie durch die Zerstörung war in den Betrieben ein großes Durcheinander entstanden, welches nur langsam entwirrt werden konnte. Hinzu kam, daß sich nach dem Zusammenbruch ein Betriebsausschuß bildete, welcher sich aus den verschiedenen Parteien zusammensetzte. Die bisherige Begeisterung der Arbeiter war durch den verlorenen Krieg in das Gegenteil umgeschlagen, und die Verbitterung gegen all das, was früher nationalsozialistisch denkend eingestellt war, kam bei jeder sich bietenden Gelegenheit zum Durchbruch. Der Betriebsausschuß nahm sehr starken Einfluß auf die Wiedereinstellung der Angestellten und Arbeiter, so daß alle diejenigen, welche aktiv der NSDAP und ihren Gliederungen angehört hatten, abgelehnt wurden.“

⁸⁵ Bei der amerikanischen Militärregierung Köln war Major Robert Davis der verantwortliche „Trade & Industry Officer“. Davis, von Zivilberuf Fabrikant, war neben der Zulassung von Unternehmen, für Bereiche der Wirtschaftsverwaltung, Handel und Industrie im Stadtkreis und Regierungsbezirk Köln, so wie für die Überwachung der Entnazifizierung zuständig (SCHULZ 1996, 256; BILLSTEIN/ILLNER 1995, 174-175).

⁸⁶ Siehe dazu Kapitel 2.2 in Teil B, zur Entwicklung des Unternehmens Klöckner-Humboldt-Deutz.

Dies wirkte sich vor allem bei den Führungskräften sehr nachteilig für das Werk aus...“
(ROBMANN 1991, 381)⁸⁷

Die Ungewißheit über die Planungen der Alliierten, für den weiteren Verlauf der Entwicklung von Unternehmen und Belegschaften, war ein großes Problem der Industrieunternehmen. Die Unternehmer fragten sich, ob sie eine Produktionsgenehmigung und Rohstoffe für den Fortbestand ihres Betriebes erhalten würden (GREIß 1987, 126).⁸⁸ Der Mangel an Entscheidungsgrundlagen war die größte Hürde für die Wiederinbetriebnahme von Unternehmen, und das wurde auch immer wieder herausgestellt:

„Widerstände könne man kalkulieren und womöglich überwinden. Doch Widrigkeiten wie Mangel und Unklarheit über die Kompetenzen und Konzepte der Behörden seien kaum handhabbar und zermürbend“ (SCHULZ 1996, 257).

In diesen Monaten ging es um die Bildung der Basis für die künftige Entwicklung der gesamten Wirtschaft in Köln, und dazu war der Erhalt einer Betriebsgenehmigung für den Wiederaufbau und die Weiterführung der Produktion unerlässlich.

Die Angst der Unternehmer war zunächst unbegründet, denn bis zum 19. Juli 1945 waren bereits 83 Kölner Betriebe wieder zugelassen, darunter fast alle größeren Werke des Kölner Bezirkes, mit Ausnahme der Chemischen Fabrik Kalk. Ende 1945 wurden die Produktionsgenehmigungen restriktiver gehandhabt.

Energie- und Rohstoffschwierigkeiten veranlaßten die britische Militärregierung die Permits von ca. 250 Betrieben zurückzunehmen. Mit dieser Maßnahme versuchten die Briten den, durch die hohe Zahl an bereits produzierenden Firmen, anfallenden Energiebedarf zu steuern und auszugleichen. In Verhandlungen zwischen der britischen Militärregierung und der Stadtverwaltung, mit Unterstützung der Industrie- und Handelskammer Köln, konnten die angekündigten Rücknahmen von Produktionsgenehmigungen auf ein Minimum reduziert werden (KLEKAMP 1980b, 125).

Eine weitere Schwierigkeit bezüglich der Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft beschädigter oder zerstörter Firmen bestand darin, die für den Aufbau notwendigen finanziellen Mittel zu beschaffen, was den Handlungsspielraum der Unternehmen drastisch einschränkte. Für fast alle Güter waren die Preise durch die Militärregierung auf einem Niveau festgelegt

⁸⁷ Aus einem Bericht der Betriebsdirektion der KHD-AG zur Entnazifizierungsarbeit des Betriebsausschusses vom Frühjahr/Sommer 1945.

⁸⁸ Franz Greiß war Geschäftsführer der Glanzstoff-Courtaulds GmbH, ein Unternehmen der Chemiefaserindustrie. Er schildert seine Erfahrungen unternehmerischen Wirkens zwischen 1945 und 1949. Außerdem war er maßgeblich an der Neugründung der Industrie- und Handelskammer beteiligt und zwischen 1947 und 1958 Präsident der IHK.

worden, das kaum die Selbstkosten der Produzierenden deckte. Hinzu kam, daß viele Rohstoffe nur zu überhöhten Preisen auf dem Schwarzmarkt zu bekommen waren.

Die Realisierung der Wiederaufbaupläne erforderte die Inanspruchnahme langfristiger Reichsmark-Kredite, die von Banken und Versicherungsgruppen zuverlässigen Unternehmen vereinzelt gewährt wurden. Mit der Währungsreform 1948 konnten Kredite über die Wiederaufbaubank aus Mitteln, die durch den Marshall-Plan verfügbar wurden, bezogen werden. Der Materialmangel und die erhöhten Schwarzmarktpreise waren nach der Währungsreform nicht mehr so bedeutend für den Wiederaufbau und die Produktion (GROESGEN 1956, 98-99; RWVA 114-65-1).⁸⁹

1.2.2 Hindernisse beim Wiederaufbau – die Demontage

Zu den Rahmenbedingungen, die den Wiederaufbau und damit auch den Spielraum der Verantwortlichen aus Industrie und Stadt prägten, gehören auch die Demontageforderungen der Alliierten, die besonders in den ersten Nachkriegsjahren für große Unruhe und Ungewißheit bezüglich des Wiederaufbaus gesorgt hatten. Das Wort „Demontage“ war gleichermaßen bei den in Köln ansässigen Industrien und den Kölner Politikern gefürchtet, da zu den Kriegszerstörungen ein unkalkulierbarer Faktor hinzukam, der den Wiederaufbau der Stadt und der Wirtschaft auf das empfindlichste treffen konnte. Jeden Tag erwarteten die Industriellen den Befehl der Alliierten, ihre Maschinen abzubauen, zu verpacken und für den Abtransport bereitzustellen. Über das Ausmaß der Reparationsforderungen der Alliierten herrschte Ungewißheit, und die Angst vor den weiteren Zerstörungen der Lebensgrundlage, bewirkte ein Zusammengehörigkeitsgefühl aller Betroffenen aus Wirtschaft, Politik, Interessenverbänden und Bevölkerung.

Nicht nur die Unternehmen waren auf das Thema „Demontage“ sensibilisiert. Die gesamte Bevölkerung litt unter dieser Unsicherheit und verfolgte mit großem Interesse die Diskussionen zu Demontagefragen. In einem Besprechungsprotokoll vom 18.11.1946 heißt es:

„Dr. Pünder kam noch einmal auf die Frage der Demontage zu sprechen, die wohl die schwerwiegendste Frage der Zukunft sei. Colonel White war seiner Ansicht, meinte aber dann, die Deutschen machten im Augenblick etwas viel Geschrei, er glaube jedoch nicht, dass man ihnen darum etwas antun werde. Dr. Pünder wies darauf hin, dass die Stimmung der Bevölkerung ausserordentlich schlecht sei und dass der Kessel platzen werde, wenn man kei-

⁸⁹ RWVA 114-65-1 ist eine Chronik der CFK aus „Mein Werk“ Werkzeitschrift der CFK, 4. Jahrg. H. 1, 1954.

nen Dampf ablasse“ (HASTK Acc. 2, 1170/1, Protokoll über die Besprechung vom 18.11.1946).

Bereits vor Kriegsende, am 3. bis 11. Februar 1945, waren erste Vereinbarungen der drei großen Siegermächte über die zukünftige Behandlung Deutschlands in der Reparationsfrage auf der Krim-Konferenz getroffen worden. Sie sahen im wesentlichen vor, daß Deutschland verpflichtet war, für den im Kriege angefallenen Schaden Ersatz in natura im höchstmöglichen Umfang zu leisten (RWWA 1-317-1, Vertraulicher Bericht von Dr. Ringel, IHK, zur Reparation und Demontage vom 1.6.1947).

Über 2 Jahre dauerte es, bis die britische und amerikanische Militärregierung eine Demontageliste am 16. Oktober 1947 veröffentlichte. Auch Kölner Firmen, wie Klöckner-Humboldt-Deutz waren auf dieser Demontageliste auf Rang 217 aufgeführt (RWWA 1-317-6, Demontage-Liste vom 16.10.1947). Den Betrieben, die auf dieser Liste aufgeführt waren, stand der Abbau von Produktionsmaschinen bevor. Zum Teil wurden komplette Betriebe demontiert, wie z.B. die Maschinenfabrik Arendt in Niehl, die Kraftfahrzeugteile und Kompressorenwerkzeug herstellte oder die Firma Hermann Böcher in Kalk, auf deren Produktpalette Drahthaspeln und Transportanlagen standen (vgl. RWWA 1-317-6, Demontageliste; GROESGEN 1956, 91).

Auch bei KHD löste die Nachricht bezüglich der Demontage große Unsicherheit aus.

„Die Unsicherheit, die sich daraus ergab, konnte die Arbeitsfreudigkeit unserer Mitarbeiter nicht fördern und das Vertrauen in die Zukunft nicht erhöhen“ (HASTK Acc. 2, Nr. 1441, Geschäftsbericht KHD 1946/47).

Die Demontagepläne der Alliierten hatten weiterführende Auswirkungen. So machte sich unter der Bevölkerung eine Art Lähmungserscheinung und Resignation breit, da über das Ausmaß der Demontage viel spekuliert wurde und der Wiederaufbau in unerreichbare Ferne rückte (siehe dazu Abb. 29).

Die Zukunft des Industriestandortes Deutschland stand auf dem Spiel. Nach der „Dreierkonferenz“ in London im August 1947 sollte die deutsche Industrie 10 % weniger produzieren als sie im Jahr 1936 hervorgebracht hatte. Der damit festgelegte Demontageplan beinhaltete Teile des Maschinenbestandes der KHD Werke Deutz und Kalk. Zum Demontageplan der Alliierten kamen auch Forderungen zur „Restitution“ von ca. 50 Werksmaschinen, die in den besetzten Gebieten teils auf militärischen Befehl nach Deutschland gebracht wurden. Von diesen Forderungen waren rund 80 Maschinen betroffen, die im Mai 1948 zum Abtransport bereit standen (GOLDBECK 1964, 243).



bombardiert

Das war eine Gummifabrik!

demontiert

Hier stand ein Werk!



Urteilen Sie selber: was ist richtig?

1945

„Kurz nachdem die Kontrollkommission ihr Amt antrat, das war 1945, sagte der ‚Senior Executive‘ der englischen Wirtschaftsabteilung zu seinem Stabe:

Meine Herren, Ihre Aufgabe

besteht darin, die deutsche Industrie so zu zerstören, daß sie niemals wieder ihr Haupt erhebt.“ (Mittellung von Mr. R. R. Stokes, englischer Unterhaus-Abgeordneter der Labour-Party in der englischen Zeitschrift „Tribune“ Nr. 606 vom 20. August 1948).

1948

sagte am 30. Juni in der Deutschland-Debatte des englischen Unterhauses der Labour-Abgeordnete R. R. Stokes (Ipswich): „Nach Mr. Hoovers Ansicht wäre es nicht nur für die Wirtschaft Deutschlands, sondern auch für den Wiederaufbau Europas nötig, alle diese

Fabriken in Gang zu halten“

(194 demontagegefährdete Betriebe, über deren vordringliche Bedeutung das amerikanische Herter-Komitee berichtete).

Und weiter sagte er:

„Wir werden niemals unsere eigenen Schwierigkeiten überwinden und Europa auf die Beine bringen, bevor die Maschinen der deutschen Industrie wieder laufen.“

Abb. 29: Zeichnungsplakat zur geteilten Stimmung, die durch die Demontagepläne der Alliierten 1948 entstand (Quelle: Public Records Office, Fo. 1013/847, 18239)

Ein rascher Wiederaufbau der Stadt und vor allen Dingen die Neuschaffung der wirtschaftlichen Grundlage rückte in unerreichbare Ferne. Unternehmen wie KHD und die CFK sahen

ihre Möglichkeiten für eine rasche Instandsetzung der Produktion gefährdet. Diese, für den schnellen Wiederaufbau gefährliche Situation, hatte einen mobilisierenden Effekt auf das Verhalten der Stadtverordneten, Vertreter der IHK, der Ortsausschüsse und der Industrievertreter. Alle Beteiligten waren einer Meinung als sie versuchten, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln, dieser Demontage entgegen zu wirken. Auch Verbände versuchten ihren Einfluß geltend zu machen. So setzte sich die Hauptverwaltung der Binnenschifffahrt und des Zentralverbandes der See-, Küsten- und Binnenfischer, sowie die Hauptverwaltung der Straßen des amerikanischen und britischen Besatzungsgebietes und der Fachverband der Zementindustrie in einem Empfehlungsschreiben für die Genehmigung der Produktionen bei KHD ein. Grund für dieses Engagement war die große Nachfrage nach Ersatzteilen für Maschinen und Motore (auch Schiffsmotore), die bei KHD hergestellt wurden (HASTK Acc. 2 Nr. 1440). Das Wort „Demontage“ wurde in vielen Zeitungsartikeln aufgegriffen und prägte viele Diskussionen und Verhandlungen, die zwischen Stadtverwaltung und Militärregierung geführt wurden (RWVA 1-317-5, Demontage-Klarheit. In: Wirtschafts-Informationsdienst, Oktober 1947). Oberbürgermeister Pünder bezeichnete das Problem der Demontage als die schwerwiegendste Frage der Zukunft (HASTK Acc. 2, Nr. 1170/1, Protokoll der Besprechung vom 18.11.1946).

Auch fanden ausgedehnte und lebhaft Debatten bei den Versammlungen der Stadtverordneten zum Thema „Demontage“ statt.

„Es ist unmöglich, daß zu der Fülle der Trümmer, die in Köln schon liegen, auf diese Weise und aus solchem Grunde künstlich weitere Trümmer geschaffen werden. Ich handle ganz bestimmt in Ihrer aller Namen, wenn ich die kraftvolle Aktion, die die Industrie- und Handelskammer, die Gewerkschaften und andere Organisationen bereits mit Nachdruck in die Wege geleitet haben, unterstütze und bitte, daß solche Demontagen von Köln abgewandt werden“ (Verhandlung der Stadtverordneten-Versammlung zu Köln, 10. Sitzung vom 24.10.1946, 259).

Das Engagement der Politiker gegen die drohende Demontage ging weit über die Grenzen von Köln hinaus, so daß sich auch das Wirtschaftsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen in die Angelegenheit einmischte. Das Unternehmen KHD erhielt Unterstützung durch den Leiter der Arbeitsgruppe Kohle des Wirtschaftsministeriums, der mit einem Schreiben die Demontage wichtiger Bergbaumaschinen und Materialien zu verhindern versuchte. Als Gründe nannte er die überregionale Bedeutung der Energie liefernden Kohle aus dem Braunkohleabbau, der ohne die Maschinen von KHD zum Erliegen kommen würde. Selbst maßgebende Herren der North German Coal Control waren wie das Wirtschaftsministerium der Meinung, daß die Demontage der Bergbaumaschinen nicht zu befürworten sei und schwerwiegende Fol-

gen im Bereich der Energieversorgung für den gesamten Kölner Raum bedeutet hätte.⁹⁰ Eine Einigung in diesen Fragen konnte so rasch aber nicht erzielt werden.

Auf weitere Unzufriedenheit auf Seiten der Unternehmer stieß die Forderung der Briten, daß während der Demontageprozedur die Betriebe nicht arbeiten und erst nach vollständiger Durchführung der Demontage wieder mit neuen Maschinen ausgestattet werden durften. Die Produktion sollte damit während der Demontageoperation zum völligen Stillstand kommen, was auf heftigen Protest stieß. Für die praktische Umsetzung und Durchführung der Demontage entstanden verschiedene Ausschüsse, die in drei Aufgabenbereiche unterteilt wurden. Ein Hauptausschuß, der sich mit grundsätzlichen Fragen der Planung und des Verfahrens beschäftigte, ein Industrieausschuß, der mit der zeitlichen Reihenfolge der Demontage und mit der Verlagerung von Produktion und Arbeitskräften beauftragt war und ein Ablieferungsausschuß, der sich mit allen Fragen bezüglich des Abbaus der Firmen einschließlich der Verpackung und des Transportes auseinandersetzte (HASTK Acc. 2, Nr. 1438, Brief vom Wirtschaftsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen vom 8.1.1948). Diese gründliche Vorbereitung konnte aber nicht verhindern, daß Maschinen, die aus dem Produktionsprozeß genommen wurden, wochenlang unter freiem Himmel lagerten und allmählich verrosteten, bis sich die neuen Eigentümer der Maschinen annahmen. (GROESGEN 1956, 91).

Mit den Demontageabsichten der Alliierten beschäftigte sich sogar der Deutsche Städtetag am 11.1.1948. Städte und Gemeinden befürchteten hohe Ausfälle an Gewerbe-, Grund-, Einkommen-, Lohn- und Körperschaftssteuern.⁹¹

Der massiv geleistete Widerstand auf allen Seiten, zeigte die Einigkeit aller beteiligten Akteure, die das gleiche Ziel verfolgten: Keine Demontage an Kölner Betrieben. Ein Teil der Maschinen wurde dennoch demontiert und abtransportiert. Generell fiel die Demontage in den Kölner Betrieben aber eher gering aus, so wurden z.B. bei der CFK keine Anlagen demontiert. Die Demontage brachte im eigentlichen Sinn keinen besonders großen Vorteil für die Alliierten, wie sich später herausstellen sollte, da sie sich mit Maschinen veralteter Technik eindeckten. Deutsche Unternehmen hingegen waren, durch das Fehlen der „alten“ Maschinen gezwungen, sich neue Geräte und neue Technik für ihre Produktion anzuschaffen. Der Wiederaufbau der Kölner Industrie war zwar durch die Demontageabsichten der Alliierten in den

⁹⁰ HASTK Acc 2, Nr. 1440, Brief Nölting, Leiter der Arbeitsgruppe Kohle, Wirtschaftsministerium Nordrhein-Westfalen, vom 3.4.1947 zur drohenden Demontage von Betriebsteilen der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln, die für den Bergbau unentbehrlich sind.

⁹¹ HASTK Acc2, Nr. 1438, Deutscher Städtetag 11.1.1948, Abt. 9 U14/48, zu den finanziellen Auswirkungen der Demontage.

ersten Jahren bis 1948 verzögert worden, doch waren die negativen Auswirkungen viel geringer als erwartet.

Bemerkenswert war das Zusammengehörigkeitsgefühl aller Kölner, das sich aus der Angst vor den Reparationsforderungen entwickelt hatte. Private und öffentliche Institutionen „kämpften“ gleichermaßen auf der selben Seite gegen die Demontagepläne der Alliierten, die einen raschen Wiederaufbau gefährdet hätten. Das größte Problem der Demontage stellte die sich daraus resultierende Ungewißheit über die zukünftige Entwicklung des Wiederaufbaus der Stadt und der Industrie in Köln dar.

1.2.3 Der Aufbau der Firmen CFK und KHD

Der Aufbau der Industrieunternehmen richtete sich, wie bereits beschrieben, nach der Vergabe der „Permits“, der Produktionsgenehmigungen, die von den Alliierten herausgegeben wurden. KHD erhielt im Juni 1945 ein Permit, das dem Unternehmen die Produktion für Ersatzteile und Materialien für die alliierten Streitkräfte ermöglichte. Nach der Rückführung der verlagerten Maschinen im November 1945 wurden von 2.800 ausgelagerten Maschinen 500 als Totalverlust gemeldet. Die Produktion konnte langsam wieder anlaufen, auch wenn für alle Aufträge eine Einzelgenehmigung durch die Militärregierung erteilt werden mußte.

Es waren nicht die fehlenden Maschinen, die den Produktionsanlauf so schwierig gestalteten, sondern die schwer beschädigten und zerstörten Gebäude, die sich als gravierendes Problem für eine termingerechte Produktion darstellten (siehe Tab. 13; VOB 1986, 10). Trotz dieser Probleme schritten die Aufräumarbeiten schneller voran als kalkuliert, so daß bereits im Dezember 1945 einige Teile der Gebäude wieder genutzt werden konnten.

Ab 1946 wurde das Unternehmen KHD der „Treuhandverwaltung“ im Auftrag der „North German Iron and Steel Control“, die die Betriebe der britischen Militärzone verwaltete, unterstellt (HASTK Acc. 2, Nr. 1441 Geschäftsbericht KHD 1946/47). Die Briten erhofften sich mit diesem Schritt mehr Kontrolle über das Unternehmen zu bekommen. Damit verfolgten sie die gleiche Strategie wie bei der Besetzung der Stadtverwaltung. Die Militärregierung unterstrich mit der Eingliederung des Unternehmens in die Treuhandverwaltung ihre Stellung als oberste Kontrollinstanz, was gleichzeitig eine enorme Einschränkung der Handlungsfreiheit des Unternehmens bedeutete. Inwieweit das Werk wieder aufgebaut werden durfte, und was sie letztendlich produzieren konnten, lag ausschließlich in der Entscheidungsbefugnis der briti-

schen Militärregierung. Auch konnte sich die Zielsetzung für den Wiederaufbau nicht an den Vorstellungen und Wünschen des Unternehmens orientieren, sondern mußte sich in dem zur Verfügung stehenden Rahmen bewegen.

Nach der Erteilung der Produktionsgenehmigung für den Bau von 500 Bauernschleppern und 441 Kleinmotoren im April 1946 begann der Wiederaufbau der Gebäude.

Der organisatorische Ablauf des Wiederaufbaus wurde koordiniert von der eigens für den Wiederaufbau eingerichteten „Wiederaufbau-Abteilung“. Auch die Beschäftigtenzahlen stiegen sprunghaft wieder an, da für die Aufbaumaßnahmen Arbeitskräfte dringend benötigt wurden (s. Tab. 14; VOß 1986, 13).

	Werk Deutz	Werk Kalk	Gesamt
Werksfläche in m²	149.000	457.000	606.000
Totalzerstört m²	56.000	67.000	123.000
%	50	41	45
Teilerstört m²	36.000	49.000	85.000
%	32	30	31
Benutzbar m²	20.000	49.000	69.000
%	18	30	24

Tab. 13: Zerstörungsgrad KHD, Werke Deutz und Kalk 1945 (Restflächen nicht zerstört)
(Quelle: PBV: Daten zu Werksflächen KHD vom 10.2.1949 und VOß 1986, 13)

Aus dem Geschäftsbericht von KHD 1947/48 geht hervor, daß der Wiederaufbau der Gebäude, trotz der enormen Schwierigkeiten, schnell voran schritt. So wurden im Deutzer Werk Hallen wieder instandgesetzt, das Verwaltungsgebäude, das vollständig ausgebrannt war, wurde umfangreich repariert und konnte 1948 wieder bezogen werden. Außerdem wurde das

Zeitraum	gewerbliche Arbeiter
31.12.1938	9.393
11.05.1945	237
31.12.1945	3.191
31.12.1946	3.802
01.06.1948	4.155
01.12.1949	5.256

Tab. 14: Belegschaftsentwicklung von 1938 bis 1949 in den Werken Deutz und Kalk
Quelle: Privatbestand. VOß: (3) Bericht über die Entwicklung des Werkes vom 31.12.1949

Werksgelände und die verbleibenden Gebäude enttrümmert und für den Wiederaufbau vorbereitet. Das Kesselhaus wurde in dieser Phase vergrößert und die Kesselanlage um 7,5 m erhöht. Im Kalker Werk waren die Ergebnisse ebenso positiv wie im Deutzer Werk. Die Produktionshallen (siehe Abb. 30 Werkshalle im zerstörten Zustand) für den Schlepperbau wurden bis 1948 vollständig fertiggestellt und in Betrieb genommen.⁹²

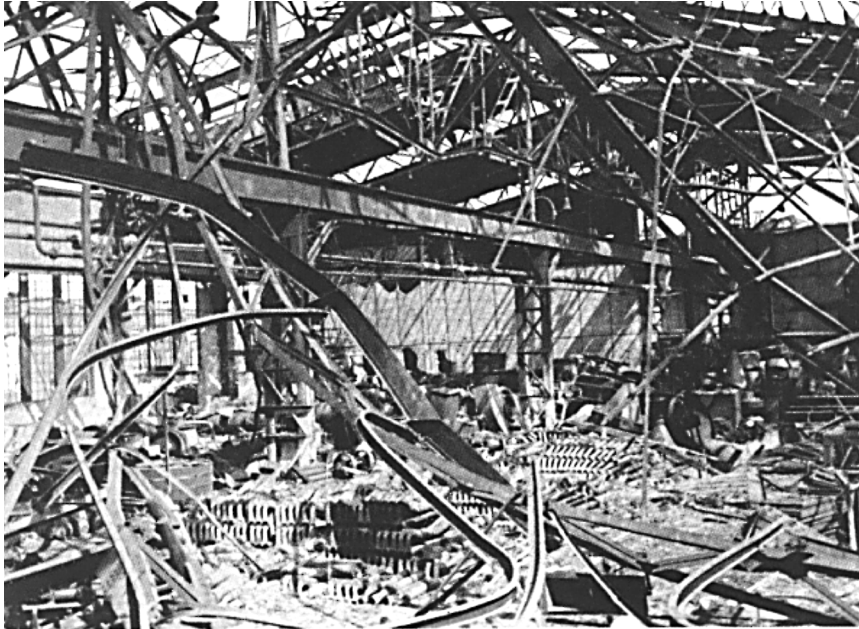


Abb. 30: Zerstörte Werkshalle KHD 1945

(Quelle: KHD Archiv)

Mit der Währungsreform beschleunigte sich der Wiederaufbau der Werke Deutz und Kalk, Ende Juli 1948 konnte der tausendste, nach dem Krieg gefertigte, 11 PS Deutz-Bauernschlepper gefeiert werden. Mitte der 50er Jahre hatten die Werke Deutz und Kalk im wesentlichen den Produktionsumfang der Vorkriegszeit erreicht. 1959 fusionierte die Vereinigte-Westdeutsche-Waggonfabrik AG mit Klöckner-Humboldt-Deutz, was aber nicht zu Veränderungen im inneren Werksgeschehen führte (GOLDBECK 1964, 256).

Bei der Chemischen Fabrik Kalk, die im März 1945 stillgelegt wurde, begannen Ende April die Aufräumarbeiten auf dem Fabrikgelände⁹³. Die Firmenleitung verlegte die technischen Büros und die Verwaltung der Fabrik nach Immekeppel in der Nähe von Bensberg, wo auf

⁹² KHD Geschäftsbericht der Abteilungen Werksanlagen für das Geschäftsjahr 1947/48 aus dem privaten Bestand Voß (4).

⁹³ Bevor die Aufräumarbeiten begannen, wurden die kriegsbedingten Schäden an Fabrikgebäuden und Maschinen von der Militärregierung registriert. Die Daten über den genauen Zustand des Schadens mußte die Werksleitung der Militärregierung melden, was sie auch am 18. Oktober 1945 tat. Die Zerstörungen an Fabrikgebäuden betragen 65 % und 55 % bei den Maschinenanlagen. Der Gesamtschaden wurde auf 55 % beziffert. Folgeschäden, besonders durch Witterungseinflüsse infolge fehlender Dächer, Fenster und Türen erhöhten die Schadensbilanz in den folgenden Jahren (RWVA 114-65-1).

einem Sportplatz Baracken errichtet wurden. Im Werk selber verblieb eine kleine Bewachungsmannschaft. Die Militärregierung überprüfte im Rahmen der Entnazifizierung die Firmenleitung der Chemischen Fabrik und enthob Fritz Vorster, Dr. H. Buggisch, Ober-Ing. H. Urmetzer und den Lohnbürovorsteher A. Weber des Dienstes. Während der Abwesenheit Vorsters übernahm Dr. Fritz Brandt die Leitung des Unternehmens und des Wiederaufbaus. Dr. Brandt, der sich bei Kriegsende in Niederbayern aufhielt, versuchte dem amerikanischen Gouverneur von Niederbayern zu erklären, daß er dringend wegen der Übernahme der technischen Aufgaben in einem Werk der Soda- und Düngemittelindustrie (gemeint war die Chemische Fabrik Kalk) ins Rheinland reisen müßte. Der Bescheid der Amerikaner lautete:

„Sodafabrikation sei in Deutschland völlig uninteressant; eine Düngemittelfabrikation allerdings sei im Hinblick auf die Ernährung von Bedeutung“ (RWWA 114-65-1).⁹⁴

Er bekam seine Reiseerlaubnis und übernahm die Geschäfte bei der Chemischen Fabrik Kalk. Im August produzierte die Chemische Fabrik Branntkalk zunächst für eigene Aufbaumaßnahmen, später zu Tauschzwecken, um andere fehlende Baumaterialien einzuhandeln. Branntkalk war das erste Produkt, das die Fabrik nach dem Krieg herstellte. Ob zur Produktion von Branntkalk ein Permit vorlag, läßt sich auf Grund der ungenauen Datensituation nicht mehr rekonstruieren. In Unterlagen und der Firmenchronik wurde beschrieben, daß die CFK ihr erstes Produktionspermit erst im November 1945 von der britischen Militärregierung erhielt. Bis zum November 1945 herrschte absolutes Bauverbot in Köln (vgl. RWWA 114-65-1, Chronik der CFK 1958, 59). Ohne Permit der Militärregierung war es äußerst riskant auch nur mit den Aufräumungs- oder Wiederaufbauarbeiten zu beginnen. Zuwiderhandlungen und Ignorieren des Bauverbotes wurden mit schweren Gefängnisstrafen bestraft.

Die Militärregierung war bestrebt, absolute Kontrolle über jede Situation zu bekommen, sei es über Aufbaumaßnahmen, personelle Besetzung von Führungspositionen, Produktionsvorhaben oder Mißachtung von Auflagen. „Handlungen“ oder Ausführungen auf Seiten der Unternehmer gab es nur auf ausdrückliche Genehmigung der in Köln stationierten Siegermacht. Im November 1945 erhielt die Chemische Fabrik Kalk das „Permit“ der Militärregierung zum Wiederaufbau. Dieser begann mit der Ausgrabung verschütteter Lager, in denen sich Restbestände von Chemikalien befanden, die als Tauschobjekte zur Beschaffung des notwendigen Materials, wie Handwerkszeug, Holz, Glas, Dachpappe und Nägel, sowie Lebensmittel für die Werksküche, in der die Belegschaftsmitglieder einmal täglich eine warme Mahlzeit bekamen,

⁹⁴ RWWA 114-65-1, Chronik der CFK aus „Mein Werk“, Werkszeitschrift der CFK, 3 Jg. H. 2, 1953, 2.

dienten. Aus Kalkstein und Resten von Kokshalden wurde in einem Kalkofen der Sodafabrik Kalk gebrannt, der als Baumaterial sehr wertvoll war (RWWA 114-65-1, Chronik der CFK). Ab März 46 konnten die ersten Tonnen Ammonsulfat ausgeliefert werden. Es dauerte dann noch zwei Jahre, bis Dünger produziert wurden. Die Herstellung von Volldünger war ein neuer Produktionszweig, den das Unternehmen aufbaute.

1949 lief die Sodaproduktion wieder an, 1951 übertraf sie den Vorkriegsstand.

Wie in Tab. 15 dargestellt, entwickelte sich die Belegschaft, die im Juni 1945 nur noch aus 220 Personen bestand, konstant bis Mitte der 50er Jahre, als sie ihren Höchststand erreichte.

Jahr	6/1945	12/1945	1946	1947	1954
Beschäftigte	220	580	700	1600	2200

Tab. 15: Belegschaftsentwicklung bei der CFK von 1945 bis 1954

(Quelle: CFK-Werkszeitschrift Nr. 2, 1953; Nr. 3, 1953; Nr. 1, 1954)

Die baulichen Maßnahmen wurden sukzessiv durchgeführt und 1954 waren weite Teile der Soda-, Düngefabrik und der Fabrik für Kalzium-Formiat und Ameisensäure neu gebaut worden. Aus den Trümmerhaufen entstand bis Mitte der 50er Jahre wieder eine funktionsfähige Chemiefabrik (CFK-Werkszeitschrift „Mein Werk“, 4. Jahrg. H.1, April 1954, S. 1-4).

Bis Anfang der 60er Jahre waren die baulichen Abschnitte des Wiederaufbaus und die Neubebauungen der Firmengrundstücke, ähnlich wie beim Unternehmen KHD, abgeschlossen.

Weitere Daten zur exakten baulichen Entwicklung der Firmengebäude bei der CFK existierten nicht mehr.

Die schwierigen Rahmenbedingungen, die bereits in Kapitel C 1.2.1 (Rahmenbedingungen zum Wiederaufbau) angeführt wurden, bedeuteten für die Kölner Industriebetriebe einen Wiederaufbau mit vielen Hindernissen und verlangten gleichzeitig viel strategisches Verhandlungsgeschick von den Vertretern der Industrie und den städtischen Behörden im Umgang mit der Militärregierung. Die IHK, die schon kurz nach Kriegsende die Vermittlerposition zwischen Unternehmer und Militärregierung einnahm, führte die Gespräche und Verhandlungen über die für die Unternehmen so lebenswichtige Vergabe von Produktionserlaubnissen.

Besonders in dieser Phase, in der es um elementare Fragen zum Wiederaufbau als

Wirtschaftsgrundlage für die Stadt ging, stand eine Lobby hinter der Kölner Industrie, die sich nicht nur aus Vertretern der Industrie- und Handelskammer zusammensetzte, sondern es gehörten auch die Vertreter der Ortsausschüsse dazu. Sie setzen sich für die Betriebe ein, nicht zuletzt um eine Abwanderung der Unternehmen in andere Gebiete, insbesondere nach Düsseldorf zu verhindern. Aus diesem Interesse heraus korrespondierten sie mit Herrn Dr.

Hilgermann, dem durch die amerikanische Militärregierung ernannten Hauptgeschäftsführer der IHK, der Fragen zu diesem Thema abklären sollte (HASTK Acc. 4, Nr. 5).⁹⁵

Aus diesem Vorgang wird ersichtlich, daß die IHK eine wichtige Vermittlerposition zwischen Vertretern der Ortsausschüsse, Unternehmen und Militärregierung einnahm und damit auch Einfluß auf die Genehmigungsvorgänge der Militärregierung ausübte. Darüber hinaus setzte die IHK ihre Kontakte zu den Ortsausschüssen und Vertretern der Stadtverwaltung ein und war auch hier als Vermittler für die Industrie tätig. Eine klare Interessengruppierung, die Militärregierung auf der einen Seite und die Kölner mit ihren Institutionen auf der anderen Seite, entwickelte sich aus dieser Konstellation. Die Kölner Gruppierung argumentierte und kämpfte für die Wiederinstandsetzung der Kölner Industrie, weil sie als wirtschaftliche Grundlage für den Wiederaufbau angesehen werden mußte. Die Militärregierung hingegen besaß zu diesem Zeitpunkt keine Strategie und wußte nicht, was mit der Industrie geschehen sollte. Nach Ablauf der Regierungszeit der alliierten Militärs war dann die Kölner Stadtverwaltung für die Belange des Wiederaufbaus, d.h. für organisatorische Fragen, wie z.B. Trümmerbeseitigung und Vergabe von Baugenehmigungen, zuständig.

2 Industrieunternehmen und Stadt Köln; ihre Wiederaufbauplanung als Faktor für die Stadtentwicklung

Beide Gruppen „Industrie“ und „Stadt“ waren gezwungen ihren Wiederaufbau zu planen, organisatorisch vorzubereiten und schließlich durchzuführen. Eine enge Verknüpfung von Industrie und Stadt war bereits durch die städtischen Standorte der Industriebetriebe gegeben, der sich durch den geplanten Wiederaufbau an alten Standorten für die nächsten Jahrzehnte auch nicht verändern sollte.

Die Berührungspunkte reichten über den Standort hinaus und zeigten sich u.a. bei Baugenehmigungsverfahren zum Wiederaufbau, bei städtebaulichen Diskussionen um die Lage der Industriestandorte und bei Planungen zum Bau von Werkwohnungen. Diese Berührungspunkte führten zwangsläufig zur Zusammenarbeit von „Industrie“ und „Stadt“, die z.T. sehr unterschiedlich ausfiel. Wie diese Zusammenarbeit war, d.h. ob sie als konstruktiv oder eher als destruktiv zu bezeichnen war, ob Konfliktpotential bestand und wie Konflikte gelöst wurden, sagt auch etwas über die Beziehung zwischen diesen Gruppen aus. Die Beziehung ist ein

⁹⁵ HASTK Acc4, Nr. 5: aus einem Protokoll zur Ortsausschuß-Vorsitzenden Sitzung vom 31.10.1945

wesentlicher Punkt, der Aufschluß über die Einflußmöglichkeiten der Industrieunternehmen und der Stadt auf die städtische Wiederaufbauplanung gibt.

Die individuellen Beispiele, die anhand ihrer Problematik Einblicke in die Beziehung zwischen Stadt und Unternehmen zulassen, zeigen, wie Industrieunternehmen und städtische Planung als Faktoren auf die Stadtentwicklung einwirken.

2.1 Beispiel 1: Konträre Standortdiskussionen um den Wiederaufbau der CFK in Kalk oder Godorf

Städtebauliche Fehler, die in der Vergangenheit begangen wurden, sollten beim Wiederaufbau nicht wiederholt werden. Nach den Plänen zur „Doppelstadt“ von Schwarz (s. Abb. 25) sollten die großen Industriebetriebe im Kölner Norden angesiedelt werden. Doch was sollte mit den „alten“ Industriebetrieben geschehen, die ihren Standort, wie die CFK, in Kalk hatten? Den Planern, wie Schwarz, sowie den Verordneten der Stadtverwaltung war bewußt, welche Bedeutung die rechtsrheinischen Stadtteile für das gesamte Stadtgebiet hatten. Besonders die Teile Kalk und Mülheim nahmen eine wichtige Stellung ein, da sie Standort wirtschaftlich bedeutender Industrieunternehmen waren. Es lag im Interesse aller Beteiligten, wie der Stadtverwaltung, der Unternehmen und der Arbeitnehmer, daß diese Bereiche der Stadt möglichst schnell wiederaufgebaut wurden. An eine Verlagerung nach Schwarz Plänen in den Norden dachte man zu diesem Zeitpunkt nicht. Die Wiederaufbauplanung des rechtsrheinischen Kölns sollte nach Ansicht der damaligen Stadtverordneten im Gleichzug mit dem linksrheinischen Wiederaufbau stattfinden. Die Schaffung von lebensfähigen Vorstädten stellte ein wichtiges Ziel des Wiederaufbaus dar. Wichtigster Vorsatz war aber, daß der Aufbau eine Verbesserung zur Vorkriegssituation darstellen sollte (Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln, 7. Sitzung vom 23. Juni 1947, 205). Schwarz sah in seinem Entwurf zur Doppelstadt Köln die Möglichkeit, neue Arbeitsplätze und Standorte für Industrieunternehmen in einem eigenständigen Stadtgebilde im Kölner Norden zu schaffen. Auslöser dieser Idee der klaren Trennung von Wohnen und Arbeiten war die Situation in Köln vor dem Krieg. Sie war geprägt durch eine gewachsene Kombination von kleinen Industriebetrieben und Werkstätten, die sich in Hinterhöfen befanden, in direkter Nachbarschaft zur Wohnbebauung. Das entsprach einer Mischnutzung, die aufgrund des geringen Raumangebots eine hohe Baudichte zur Folge hatte. In den rechtsrheinischen Stadtteilen war die Grundsituation etwas anders, da die industrielle

Ansiedlung auf freier Fläche erst ab ca. 1850 eingesetzt hatte und damit der Initiator für die weitere Besiedlung war. Die flächenmäßige Ausdehnung der Industrieunternehmen war damit in Kalk und Mülheim deutlich größer und die Bebauungsdichte insgesamt geringer als in den linksrheinischen Stadtteilen. Dennoch lagen die Wohngebäude nah an den Industriebetrieben und durch die starke Zerstörung dieser Stadtteile bestand dringender Handlungsbedarf bezüglich einer zukunftsorientierten Wiederaufbauplanung. Auf der einen Seite stand der Wiederaufbau der zerstörten Industrie, die als wirtschaftliche Grundlage unentbehrlich war, und auf der anderen Seite mußte eine, den modernen Vorstellungen entsprechende Verknüpfung der Nutzung von Wohnen und Arbeiten geschaffen werden. Optische und gestalterische Aspekte sollten in der Wiederaufbauplanung der industriegeprägten Stadtteile ebenfalls Berücksichtigung finden.

„Die Auflockerung der Vorstädte Kalk und Mülheim ist von besonderer Bedeutung...Die planerischen Arbeiten in dem so häßlichen Gelände zwischen Deutz und Mülheim und im Kalker Feld finden unser ganz besonderes Interesse. Wir haben das Vertrauen, daß hier eine städtebauliche Aufgabe erfüllt wird, die wohl zu den schwierigsten in Köln überhaupt gehört“ (Rede Binot CDU, Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln, 7. Sitzung vom 23. Juni 1947, 206).

Mit dieser Vorstellung zur Verbesserung der Situation der Vorstädte ergab sich schon bald ein Konflikt mit der dort ansässigen Industrie. Aufgrund nachdrücklicher Forderungen der Stadtverordneten, daß sich der neue und wieder aufgebaute Industriebau ins Stadtbild und in die Landschaft einfügen soll, zeigten sich erste Schwierigkeiten zwischen Industrie und den Planungsinstanzen der Stadt (Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln, 6. Sitzung vom 24. Juni 1948, 233). Konkreter und kritischer wurden die Bemerkungen der Stadtverordneten, als es um den Wiederaufbau der Chemischen Fabrik Kalk ging.

„...Die Linienführung der Reichsbahn hat sich geradezu verhängnisvoll ausgewirkt. Auch die Chemische Fabrik in Kalk bildet ein Hindernis besonderer Art. Ich habe noch keine Vorstellung darüber, wie dieses schreckliche Hindernis, dieser furchtbare Fremdkörper an dieser wichtigen Stelle einmal konsolidiert werden soll. (Zuruf Schaeven CDU: In die Luft sprengen!)... Wir werden uns leider mit der Tatsache abzufinden haben, daß die großen industriellen Betriebe wie Klöckner-Humboldt-Deutz, die Westwaggon, Lindgend & Söhne usw. ihren Platz behalten“ (Rede vom Stadtverordneten Binot CDU, Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln, 6. Sitzung vom 24. Juni 1948, 231).

Die Gesamtumsetzung der Pläne zur Doppelstadt im Sinne Schwarzes ließ sich nach diesen Äußerungen nicht mehr realisieren, und es hatte den Anschein, daß sie wirklich zur „Utopie“ wurden. Doch Teile dieser Planung, wie z.B. die Sanierung Kalks wären möglich gewesen.

Gerade der Wiederaufbau der Chemischen Fabrik Kalk galt als besonders störend für die weitere Entwicklung dieses Stadtteils, da sich das Unternehmen so nah an der Hauptgeschäftsstraße und der umliegenden Wohnbebauung befand. Wollte man doch moderne städtebauliche Ziele umsetzen, nachdem die Zerstörung nun Platz für neue gestalterische Möglichkeiten bot. Unternehmen wie KHD genossen ein wesentlich besseres Image als die CFK, die als Chemieunternehmen mit hohen Emissionen eine Belastung für ganz Kalk darstellte. Nach Zeitzeugenberichten war die Arbeit bei der Chemischen in den ersten Nachkriegsjahren extrem hart und schmutzig. Eine „Belästigung“ für Kalk stellte auch das Pest-Laboratorium der Chemischen Fabrik Kalk dar, das als Bedrohung für die gesamte Stadt angesehen war. Ein weiterer negativer Aspekt war die „riesige Schutthalde von ununterbrochenen qualmenden Giften und Abfallstoffen“ auf dem Firmengelände (SCHMITT 1946, 55-56). Die zentrumsnahe Lage des Unternehmens, wie auch in Abb. 31 und 32 ersichtlich, trug außerdem dazu bei, daß die Fabrik gestalterisch dominant in den rechtsrheinischen Stadtteil eingriff.

„Außer den rein physiologischen Nachteilen ist die bodenlose Häßlichkeit dieser im Fleisch der Vororte sitzenden Fabrik, ihre lebensbeeinträchtigende Roheit als mindestens gleich nachteilig zu veranschlagen. Es ist ganz undenkbar, daß ein solches Gebilde, das hinaus in das Industriegelände hinter Niehl gehört, im zukünftigen Köln noch einen Platz haben könnte“ (SCHMITT 1946, 56).



Abb. 31: Die wiederaufgebaute CFK als dominantes Objekt im Stadtbild von Kalk zu Beginn der 50er Jahre (Quelle: SCHÄFKE [Hrsg.]/STADT KÖLN 1994, 486)

Diese negativen Äußerungen und Stimmungsmache gegen den Betrieb kamen aus verschiedenen Richtungen, wie von Architekten, Städteplanern und von den Stadtverordneten der Stadt Köln.⁹⁶

Die Hoffnung, daß die CFK eine Verlagerung ihrer Produktion plante, entstand durch die Existenz eines großen Grundstücks von 125 ha in Godorf/Wesseling, außerhalb der Kölner Stadtgrenze, das sich im Besitz der Chemischen Fabrik Kalk befand. Das Unternehmen erwarb dieses Grundstück bereits vor dem Krieg und plante das, in Kalk so beengt liegende Werk nach Godorf zu verlagern (RWWA 1-454-2, Schreiben der CFK an den Regierungspräsidenten vom 12.4.1957).

Die Kriegshandlung mit ihren Auswirkungen war dann der eigentliche Auslöser, daß dieses Projekt letztendlich doch scheiterte. 1948 hegten die Stadtverordneten dennoch die Hoffnung, daß sich diese so störende Fabrik aus dem städtischen Zentrum von Kalk zurückziehen würde.

„Wir dürfen nun hoffen, daß sich, auf lange gesehen, auch die Pläne der Chemischen Fabrik Kalk in Wesseling verwirklichen lassen, und daß damit eine Sanierung von Kalk a la longue möglich ist und diese häßliche Fabrik herauskommt...Jedenfalls glaube ich, daß dieser Vorort niemals saniert werden kann, so lange dieser Fremdkörper darin liegt, der einfach nicht dahineingehört. Das war eine Sünde der Vergangenheit, die wir heute zu büßen haben und die wir so weit wie möglich zu korrigieren versuchen müssen.“ (Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln, 6. Sitzung vom 24. Juni 1948, 233. , Rede vom Bürgermeister Görlinger (nicht öffentliche Sitzung)).

Selbst Zurufe wie: *„Denken Sie an die Steuerkraft!“* (Verhandlungen der Stadtverordneten zu Köln, 6. Sitzung vom 24. Juni 1948, 233, Zuruf Binot von der CDU)⁹⁷. Die Verordneten waren nicht in der Lage, die negative Stimmungsmache gegen die Chemische Fabrik Kalk zu stoppen. Die Verlegungsproblematik des Betriebes war auch Thema beim Stadtplanungsausschuß 1949, der sich im Zuge der Aufstellung eines Wirtschaftsplans auch mit diesen elementaren Fragen auseinandersetzte. Nach Schätzungen des Beigeordneten Dr. Schweyer hätte die Verlegung des Werkes 30 Millionen DM gekostet. Steuerverluste für die Stadt Köln waren hier wichtige Argumente für den Verbleib am Standort Kalk. Gegner hingegen begründeten ihre Position nicht mehr alleine durch die optische Beeinträchtigung, die Kalk durch die CFK erleidet, sondern bekundeten ihre Bedenken nun in der gesundheitlichen Gefährdung, die von der Fabrik ausging (HASTK Acc 2, Nr. 260, Niederschrift über die Sitzung des Stadtplanungsausschusses vom 31.10.1949).

⁹⁶ Schmitt, der den Aufsatz verfaßte, war Architekt in Köln. Andere negative Äußerungen fielen in den Versammlungen der Stadtverordneten.

⁹⁷ Godorf gehörte zu diesem Zeitpunkt nicht zum Kölner Stadtgebiet. Erst 1975 wurde Godorf und Wesseling eingemeindet.

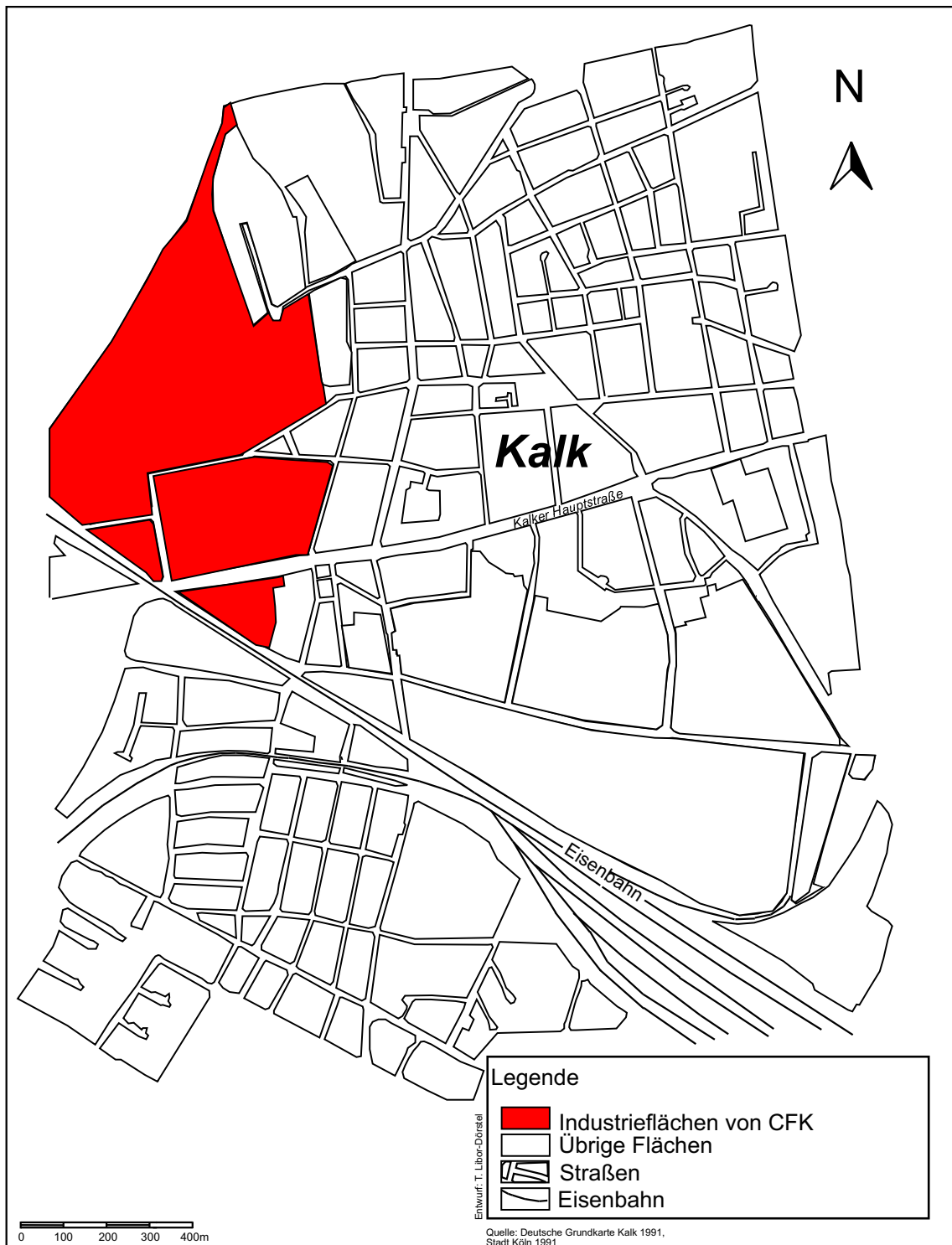


Abb. 32: Lage der CFK in Köln-Kalk

Diese Entscheidungsphase zog sich bis Anfang der 50er Jahre hin. Obwohl so viele Akteure, d.h. Planer und Vertreter der Stadt, mit dieser Problematik beschäftigt waren, lag die Entscheidung ausschließlich bei der Chemischen Fabrik Kalk. Die Geschäftsleitung nahm Abstand von der Verlagerungsüberlegung, da zu diesem Zeitpunkt Teile der Produktion wie-

derhergestellt waren und finanzielle Mittel nur begrenzt zur Verfügung standen.⁹⁸ Obwohl die Chemische Fabrik eine hohe Belastung für den Stadtteil Kalk darstellte, wurde dem Unternehmen kein Angebot von Seiten der Stadt Köln unterbreitet, damit eine Lösung des Problems gefunden werden konnte. Hier wurden weder Anreizmittel oder sonstige Vergünstigungen als Instrument der Stadt eingesetzt, damit der Betrieb den Standort Kalk aufgibt. Die „Traumvorstellungen“ der Stadtverordneten, den Wiederaufbau Kalks ohne die „häßliche“ Chemische Fabrik zu planen und zu realisieren, waren mit der Entscheidung für den Standort Kalk vernichtet.

Diese negative Einstellung der Chemischen Fabrik gegenüber überrascht sehr, da die wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens für dieses Gebiet nicht zu unterschätzen war. Ein Jahr zuvor kämpften die gleichen Vertreter der Stadt gegen die Demontagepläne der Alliierten mit der Begründung, daß der Wiederaufbau der Wirtschaft der finanzielle Garant für den gesamtstädtischen Aufbau darstellte. Die Chemische Fabrik gehörte zu den wirtschaftlich wichtigen Unternehmen, die Arbeitsplätze, Perspektiven und ein wirtschaftliches Fundament für den Wiederaufbau boten. Die städtischen Interessen veränderten sich in den ersten Jahren gravierend: Zuerst stand der Aufbau einer wirtschaftlichen Grundlage im Vordergrund, ein Jahr später waren es die städtebaulichen und gestalterischen Aspekte, die nun die Interessen der Stadt prägten. Aus dieser Konstellation entwickelte sich eine Konfliktsituation, die darin bestand, daß man einerseits die wirtschaftliche Grundlage benötigte, andererseits die CFK als störendes Objekt innerhalb der räumlichen Struktur empfand. Der Wunsch nach einer Auslagerung der CFK aus Kalk, überwog zu diesem Zeitpunkt die wirtschaftlichen Interessen.

Im Zuge der Gesetzgebung zur Bodenreform 1952 war die CFK gezwungen von den 125 ha Grundbesitz in Godorf 12 ha abzugeben. Die Fläche verkleinerte sich weiter, als das Unternehmen 1957 weitere 70 ha an die Deutsche Shell AG verkaufte, die auf diesem Grundstück den Bau einer Raffinerie plante. Ein weiterer Teil des Grundstücks von 7,5 ha stand 1957 noch zur Disposition. Kaufinteresse bestand seitens der Shell AG und der Köln-Bonner-Eisenbahn, die eine Erweiterung des Godorfer Hafens in Verbindung mit der Errichtung der von der Shell vorgesehenen Raffinerie planten. Zu diesem Zeitpunkt bestand noch das Interesse der CFK auf dem verbleibenden Grundstück eine Außenstelle der Fabrik in Kalk, die mit der Shell Raffinerie zusammenarbeiten sollte, zu bauen. Für dieses Vorhaben versuchte die Geschäftsleitung eine Baugenehmigung vom Regierungspräsidenten zu bekommen (RWVA 1-

⁹⁸ Erinnerungen und Erzählungen, die an Herrn Forsbach weitergegeben wurden, der als ehemaliger Mitarbeiter der CFK für die Grundstücksgeschäfte des Unternehmens zuständig war.

454-2, Schreiben der CFK an den Regierungspräsidenten vom 12.4.1957). Nachdem im gleichen Jahr die Salzdethfurther AG, die Majorität der CFK-Geschäftsanteile von den alten Gesellschaftern übernahm, wurden 1958 die Grundstücke in Godorf verkauft.⁹⁹ Die Interessen der Firma wurden nun unter den Gesichtspunkten des Hauptgesellschafters vertreten. Eine Verlagerung der Produktion nach Godorf war nach dieser Firmenumstrukturierung nicht mehr das Ziel des Unternehmens. Der Standort Kalk sollte weiterhin bestehen.

⁹⁹ Vgl. dazu Kapitel B 2.1 Chemische Fabrik Kalk, Firmenentwicklung.

2.2 Beispiel 2: Der Werkwohnungsbau bei KHD und CFK als Bestandteil beim Wiederaufbau der Stadtteile

Der Werkwohnungsbau der Firmen CFK und KHD ist ein Themenbereich, der die direkte Einflußnahme der Industrieunternehmen auf die Entwicklung und Mitgestaltung von Stadtteilen verdeutlicht. Wie bereits im Kapitel B 2.3 erwähnt, nahmen Unternehmen wie KHD, damals noch Maschinenbauanstalt Humboldt, gestalterischen Einfluß auf Stadtentwicklung, z.B. in dem sie 1872 einen neuen Stadtteil schufen, die Arbeiterkolonie Humboldt (siehe dazu Abb. 21). Auch in der Nachkriegszeit hat der Werkwohnungsbau mit dazu beigetragen, die Wohnungsnot, die durch die starke Zerstörung der Wohngebäude entstanden war, zu lindern. Der Anteil an werkseigenen Wohnungen in Köln war nicht unerheblich (Anfang der 80er Jahre besaß KHD ca. 1.576 Wohnungen und die CFK 126 Wohnungen), auch wenn die Zahlen gegenüber der Gesamtwohnungsanzahl in Köln (493.885 Wohnungen in der Stadt Köln 1995) gering erscheinen, ist der Einfluß auf Köln doch deutlich zu spüren.¹⁰⁰ Der Werkwohnungsbau entwickelte sich auch zum politischen Spielball zwischen Unternehmen und öffentlichen Institutionen. Dabei nahm die Industrie eine nicht ganz unumstrittene Position ein. Einerseits schufen Firmen Wohnraum, wirkten damit der Wohnungsnot in der Nachkriegszeit entgegen, andererseits sah man aber auch finanzielle Vorteile, die sich aus dem Erwerb von Grundstücken, die mit Werkwohnungen bebaut wurden, ergaben. Die Anlage von Firmenkaptal in Immobilien sollte eine finanzielle Rückversicherung bieten. Im Fall von KHD war dieser finanzielle Puffer von großer Bedeutung als 1996 um den Konkurs des Unternehmens verhandelt wurde. Auf Grund der großflächigen Grundstücksreserven und Immobilien ließen sich Verhandlungsergebnisse mit der Stadt Köln erzielen, die einen Konkurs abwendeten. Auch der soziale Aspekt, der sich hinter dem Werkwohnungsbau verbirgt, wie die Kopplung von Arbeits- und Wohnverhältnis, die als unerwünschte Bindung und Abhängigkeitsverhältnis angesehen werden konnte, durfte ebenfalls nicht unterschätzt werden.¹⁰¹ Gerade die Wohnungsnot nach Kriegsende war für Köln dramatisch. Die meisten der noch verbliebenen Menschen hausten in ausgebombten Häusern und Kellern. Auch die Mehrzahl der Stammebelegschaft von CFK und KHD in Kalk und Deutz war von diesem Schicksal betroffen. Dieser Notsituation waren sich auch die Geschäftsleitungen der beiden Firmen be-

¹⁰⁰ Daten KHD von Herrn Mai, ehemaliger Betriebsrat KHD, CFK Daten von Herrn Werner, Betriebsrat CFK.

¹⁰¹ Der Werkwohnungsbau wurde als Mittel angesehen, den Arbeitnehmer an seinen Betrieb binden zu wollen, sofern er die Entscheidungsfreiheit des Werkstätigen im rein persönlichen Bereich einengt. Gewerkschaften befürchteten, daß generell eine betriebliche Wohnbauförderung nicht möglich sei, die den gemeinsamen Interessen von Betrieb und Arbeitnehmerschaft dient, ohne daß diese als Instrument der Werkszugehörigkeit in die Nähe einer sozialen Machtpolitik kommt. RWWA 1-777-4, Industrie und Wohnungsbau. In: Die Volksheimstätte, August 1957, H.8, S.36. Siehe dazu auch RWWA 1-237-7, Brief zum Erlaß vom 2.8.1948.

wußt. Ein rascher Wiederaufbau der Unternehmen am Standort Köln konnte nur dann gelingen, wenn die Behebung der unerträglichen Wohnungssituation der Belegschaft den gleichen Stellenwert erhielt, wie der Wiederaufbau der Fabrik. Bei der CFK richtete die Geschäftsleitung 1946 daraufhin ein Büro für Wohnungswirtschaft auf dem Betriebsgelände ein. Dieses Büro, das unmittelbar der Firmenleitung unterstellt war, stand unter der Leitung von Herrn Pliester. Aufgaben, wie die Unterstützung der Werksangehörigen beim Umgang mit Behörden, die Beschaffung und Vermittlung von Wohnungen und Unterkünften, sowie Hilfe bei der Beschaffung von Baumaterial und das Ausleihen von Baumaschinen und Werkzeugen für Reparaturarbeiten an Wohnungen sollte dieses Büro bewerkstelligen (Erinnerungen von Arno Werner, ehemaliger Betriebsrat der Chemischen Fabrik Kalk). Gerade in dieser ersten Phase des Wiederaufbaus setzten sich die Unternehmer für ihre Belegschaft ein, was ein Zugehörigkeitsgefühl vermittelte und den Zusammenhalt förderte.

KHD errichtete noch während des Krieges eine Werksiedlung in Ostheim, die als behelfsmäßige Ausweichsiedlung für die Bewohner der stark zerstörten Humboldt-Kolonie diente. Die im Barackenstil gebaute Siedlung, entstand auf freiem Feld und bot Platz für 72 Familien. Nach Kriegsende baute das Unternehmen KHD diese Siedlung mit Hilfe der dort wohnenden Bevölkerung weiter aus (Werksrundschau KHD 1952, Nr. 8, 12).

Weitere werkseigene Wohnungen, die KHD vor dem Krieg besaß, waren von den Kriegshandlungen nicht verschont geblieben. Von den 886 Wohnungen wurden durch Ausbomben 694 Wohnungen total zerstört, so daß nach Kriegsende nur noch 192 Wohnungen, die z.T. auch Schäden aufwiesen, als Wohnraum zur Verfügung standen (Werksrundschau KHD 1951, Nr. 3, 14). Ebenso wie die CFK war auch KHD hier bemüht, den ausgebombten Mitarbeitern Hilfe bei der Beschaffung von Wohnräumen zu leisten (Werksrundschau KHD 1953, Sonderausgabe Okt., S. 29).

Die Chemische Fabrik Kalk bot der zurückkehrenden obdachlosen Stammebelegschaft ab 1947 die Möglichkeit in Behelfswohnbaracken auf dem Werksgelände zu verbleiben. Zu Beginn des Jahres 1948 war die Produktion im Werk so weit fortgeschritten, daß dringend Arbeitskräfte benötigt wurden, es aber Schwierigkeiten bei Neueinstellungen gab. Die Einstellung scheiterte oftmals daran, daß der Arbeitssuchende keinen Wohnsitz in Köln oder Umgebung nachweisen konnte. Erschwerend kam hinzu, daß die Militärregierung einen Zuzug nach Köln nur dann zuließ, wenn man früher bereits in Köln gewohnt hatte. Viele Heimatvertriebene und Kriegsgefangene aus den Ostgebieten, die in ihre Heimat nicht wieder zurückkehren konnten, und die auf der Suche nach Arbeit waren, durften nicht eingestellt werden. Es galt das einfa-

che Gesetz „ohne Wohnung keine Arbeit, ohne Arbeit keine Wohnung!“ Um dieses Gesetz zu umgehen und um Arbeiter einstellen zu können, baute die CFK auf dem Fabrikgelände Notunterkünfte.¹⁰² Bis 1948 waren ca. 100 Personen auf dem Gelände der Fabrik untergebracht. Die Einrichtung einer zweiten Notunterkunft folgte 1949 in der Eisenbahnstraße, Ecke Vorsterstraße, innerhalb des Firmengeländes. Bis Mitte der 50er Jahre waren in diesem Haus ca. 30 Betriebsangehörige der CFK untergebracht (Interview Werner).¹⁰³

In dieser ersten Wiederaufbauphase standen Handlungen zur Behebung der größten Probleme, wie die Hilfe bei der Suche nach nutzbarem Wohnraum, Reparaturen und Beschaffung von Baumaterialien, im Vordergrund. Dies fand in Eigenregie ohne große Genehmigungsverfahren und Korrespondenzen mit behördlichen Einrichtungen statt. Grundsätzlich war die Militärregierung dieser Selbsthilfe positiv gegenüber eingestellt, doch mußte mit harten Strafmaßnahmen gerechnet werden, wenn man mit dem Militärgesetz in Konflikt geriet. Im Kölner Kurier wurde von der Militärregierung veröffentlicht:

„Scharfe Maßnahmen werden gegenüber jeden eingeleitet werden, der sich kraft seiner Stellung ungerechtfertigte Vorteile verschafft. (Strafbar gemäß Sektion 33 Art. 2 der Verfassungsordnung Nr. 1)“ (Kölner Kurier vom 9.10.1945, Nr. 39).

Um Strafmaßnahmen und Konfrontation mit behördlichen Institutionen nicht zu provozieren, gehörte „das Organisieren und Tauschen“ zum alltäglichen Erscheinungsbild dieser Zeit. Besonders hervorzuheben ist die Eigeninitiative, die Unternehmen und Beschäftigte entwickelten, um lebenswichtige Dinge zu beschaffen.¹⁰⁴

Bis 1948 hielten sich die baulichen Maßnahmen zum Werkswohnungsbau aufgrund des Mangels an Baumaterial sowie des allgemeinen Bauverbotes¹⁰⁵ und der geringen finanziellen Möglichkeiten in Grenzen. Planungen zum Neubau von Werkswohnungen existierten bereits 1947 von der Firma KHD. Die Realisierung dieser Planung verzögerte sich durch die fehlende Gesamtplanung der Stadt Köln zu diesem Zeitpunkt und die daraus resultierenden langen Baugenehmigungsverfahren (HASTK Acc. 24, Nr. 28, Bauanträge 1945-1948, Brief von KHD an die Wiederaufbaugesellschaft o.D.).

¹⁰² Aus dem vorhandenen Dokumentenmaterial ließ sich die Existenz dieses Gesetzes nicht mehr nachweisen. Hierbei handelt es sich um Erfahrungen von ehemaligen Mitarbeitern der CFK, die die damalige Situation als Arbeitssuchende miterlebten und ihre damaligen Eindrücke und Probleme schilderten. Interview vom 4.2.1997 mit Arno Werner und Hans Zandowski.

¹⁰³ Erinnerungen von Arno Werner, ehemaliger Betriebsrat der Chemischen Fabrik Kalk, der als Flüchtling aus den Ostgebieten kam und bei der CFK eine Unterkunft und Arbeit fand.

¹⁰⁴ Schriftliche Dokumente zu diesem Thema existieren nicht oder nicht mehr. Gestützt wird diese Aussage durch die Erinnerungen von ehemaligen Mitarbeitern der CFK, wie Arno Werner und Hans Zandowski, die als Zeitzeugen diese Situation bei der Chemischen Fabrik Kalk miterlebten. Interview vom 4.2.1997.

¹⁰⁵ Die Militärregierung verhängte ein absolutes Bauverbot bis Nov. 1945 um wilde Bautätigkeiten zu unterbinden und Zeit für Wiederaufbauplanungen zu gewinnen.

Mit der Währungsreform im Juni 1948 verbesserte sich die Lage, Baustoffe waren wieder erhältlich und zinsverbilligte Bankkredite festigten die finanzielle Situation.

Zur gleichen Zeit erreichte die Problematik um den Werkswohnungsbau eine politische Dimension, ausgelöst durch den Erlaß des Ministers für Wiederaufbau des Landes Nordrhein-Westfalen vom 2. August 1948. Der Minister sprach sich für eine staatliche Förderung des Wohnungsbaues aus, die ausschließlich gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften vorbehalten war (RWWA 1-237-7, Schreiben zum Werkswohnungsbau vom 14.2.1949). Mit diesem Beschluß setzte das Land ein Instrument ein, um die Bautätigkeit zugunsten des Wohnungsbaus finanziell zu fördern. Der Werkswohnungsbau war nach diesem Erlaß allerdings nicht förderungswürdig, da ein Industrieunternehmen keine gemeinnützige Gesellschaft sei. Dieser Erlaß löste Diskussionen und Spannungen aus. Er fand wenig positive Resonanz bei den Unternehmen und ihren Vertretern, den Industrie- und Handelskammern. Die Beziehung zwischen den Industrieunternehmern und den öffentlichen Trägern wurde durch die offizielle Ablehnung des Werkswohnungsbaus stark belastet. Generell war die Förderung des Werkswohnungsbaus umstritten, da der Gesetzgeber ein Abhängigkeitsverhältnis zwischen Arbeitnehmern, die gleichzeitig Mieter waren, und dem Arbeitgeber sah. Es wurde befürchtet, daß der Betrieb durch diese Verbindung erheblichen Einfluß und Druck auf den Arbeitnehmer ausüben konnte. In einem Brief zum Erlaß vom 2.8.1948 schrieb die Vereinigung der Industrie- und Handelskammern des Landes Nordrhein-Westfalen an den Minister für Wiederaufbau:

„ ...Sie weisen in ihm Ihre Dienststellen an, den Wohnungsbau ausschliesslich über die gemeinnützigen Bauträger zu fördern, da die Unterbringung von Arbeitnehmern in werkseigenen Wohnungen eine höchst unerwünschte Koppelung von Arbeits- und Mietverhältnis darstelle, also den Arbeitnehmer in seiner Freizügigkeit ungebührlich einschränke“ (RWWA 1-237-7, Schreiben zum Werkswohnungsbau vom 14.2.1949).

Aufschlußreich ist hier nicht nur die Diskussion um die Förderung des Werkswohnungsbaus, sondern auch die Tragweite dieses Problems. Viele Institutionen, wie hier z.B. die IHK beschäftigten sich mit diesem Thema. Den Einfluß, den die IHK als Interessenvertreter der Industrie auch hier beim Wohnungsbau nahm, zeigt wiederum den Stellenwert dieser Institution. Ein Ergebnis der Bemühungen der IHK und der Vereinigung der Industrie- und Handelskammer war, daß sich das Wirtschaftsministerium mit dem Wiederaufbauministerium in Verbindung setzte, um über finanzielle Unterstützungen für stark zerstörte Gebiete zu beraten. Damit wollten die Beteiligten zur Lösung des Wohnungsnotproblems beitragen.

In der gleichen Angelegenheit war neben der IHK auch der Wiederaufbauausschuß¹⁰⁶ Köln engagiert, Lösungen für das finanzielle Förderungsproblem zu entwickeln. Im Wiederaufbauausschuß war auch das Unternehmen KHD durch einen Herrn Keppler vertreten. Er trat an verschiedene Kölner Unternehmen heran, deren Immobilien und Produktionseinrichtungen stark zerstört waren, um hier Kräfte zu mobilisieren, die sich ebenfalls an das Ministerium für Wiederaufbau wenden sollten.

Eine richtige Einigung, d.h. die Gleichstellung des Werkwohnungsbaus und des Wohnungsbaus gemeinnütziger Wohnungsbaugesellschaften (sozialer Wohnungsbau im eigentlichen Sinn), wurde allerdings nicht erreicht, jedoch wurde ein Weg gefunden, der eine Förderungsvariante zuließ, die auch Teile des Werkwohnungsbaus betraf. Die ganzen Stadtteile Kalk und Mülheim wurden als förderungswürdig ausgewiesen. Damit kamen nicht nur private Bauherrn in den Genuß der Förderung, sondern auch die Unternehmen. Denn hier befanden sich besonders viele zerstörte Wohnungen, die aufgrund ihrer Nähe zu den Industriebetrieben bei den Luftangriffen mit getroffen wurden. Da sich hier fast nur Arbeiterwohnungen befanden, die den Unternehmen gehörten, waren sie mit anderen Hausbesitzern gleichgestellt und konnten diese Fördermittel des Wirtschaftsministeriums erhalten. Wie es zu diesem Entschluß letztendlich kam, läßt sich aufgrund mangelnder Datenlage nicht mehr rekonstruieren. Zur Integration der Arbeiterwohnungen in das Förderungsprogramm heißt es:

„Da ungefähr 600 Wohnungen erstellt werden sollen, sind 50-60 Millionen vom Land und 25 Millionen von Frankfurt zur Verfügung gestellt worden. Der Zinsfuß soll 3% betragen; Träger sind die Gemeinnützigen Wohnungsbaugenossenschaften unter Hinzuziehung der Betriebe.-

Für Köln sind neuerdings genannt worden:

Chemische Fabrik Kalk

Klöckner-Humboldt-Deutz AG...“ (RWWA 1-237-5, Dokument zum Bau von Arbeiterwohnungen vom 6. Juli 1949 o. Verfasser).

Die Unternehmen CFK und KHD wurden damit auch in dieses Förderungsprogramm aufgenommen. Die Sicherheit der Finanzierung der Wohnungen war damit gewährleistet. Gleichzeitig bedeutete dieser Förderbeitrag einen kapitalbildenden Anreiz für die Unternehmen, die mit Fördermitteln werkseigene Immobilien bauten. Steuerliche Anreize bestanden zu diesem Zeitpunkt nicht, auch wenn KHD über die IHK sich um die Klärung der steuerlichen Begün-

¹⁰⁶ Der Wiederaufbauausschuß, war ein Ausschuß ohne Verfügungsberechtigung. Dieser Ausschuß, in dem alle Berufsgebiete vertreten waren, hatte sich zur Aufgabe gestellt, den öffentlichen, für das Wirtschaftsleben wichtigen Bauvorhaben Unterstützung zu gewähren. Neben der Organisation von Baumaterial und Arbeitskräften gehörten auch die Beratung und Vermittlung mit der Stadtverwaltung zum Arbeitsbereich. Siehe dazu RWWA 1-237-4, Tätigkeitsbericht des Wiederaufbauausschusses und Niederschrift über die Sitzung des Wiederaufbauausschusses vom 10.11.1948.

stigungen für den Werkwohnungsbau bemühte (RWWA 1-777-3, Vermerk zur steuerlichen Begünstigung des Werkwohnungsbaus, 30.12.1948). Dagegen wurde der soziale Wohnungsbau durch gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaften steuerlich begünstigt. Die Vorteile bestanden im Verzicht auf Grundsteuern für eine längere Zeitspanne in der Art, daß der bisherige Steuersatz zwar weiterhin bezahlt wurde, der zusätzliche Steuersatz, der sich aus dem Neubau ergab, mußte jedoch nicht abgeführt werden (RWWA 1-136-1, Zeitungsartikel „Es geht um 250.000 Wohnungen“ Kölner Stadt-Anzeiger, 31.1.1950). Diese Regelung bot Konfliktpotential zwischen Industrieunternehmen und Finanzbehörden. Beruhigung fand die Situation wieder einmal durch eine Steuerlücke. Hier bestand die Möglichkeit, steuerliche Vorteile zu nutzen, in dem sich Betriebe an Wohnungsbaugesellschaften beteiligten oder eine GmbH gründeten. Die Zuwendungen hierfür konnten als „aktivierungspflichtige Anschaffungskosten“ steuerlich genutzt werden (RWWA 1-777-3). Unter diesen Bedingungen des Werkwohnungsbaus boten sich nun neue Möglichkeiten, diese Fördermittel einzusetzen und z.T. auch an die Mitarbeiter in Form von Darlehen weiterzugeben.

Die Unternehmen nutzten nun verschiedene Möglichkeiten, Wohnraum zu schaffen und den Wohnungsbau zu fördern. Es entwickelten sich drei Förderungsvarianten:

- a) Das **Unternehmen unterstützte den Wohnungsbau des Arbeitnehmers** unmittelbar in Form von Zuschüssen, kleinen Darlehen, Bereitstellung von Grundstücken, Baumaterial oder Arbeitsmithilfe.
- b) Das **Unternehmen beteiligte sich am Wohnungsbau von privaten Bauträgern** und Wohnungsbaugesellschaften mit der Auflage des Nutzungs- und Belegungsrechtes der Wohnungen auf bestimmte Zeit. (Werksgeförderter Wohnungsbau)
- c) Das **Unternehmen unterstützte den Wohnungsbau** durch **eigene** besonders eingerichtete „**gemeinnützige**“ **Wohnungsbaugesellschaften** und schaffte damit **eigene Immobilien (werkseigener Wohnungsbau)** (RWWA 1-237-7, Betr. Werksgeförderter Wohnungsbau; Interview Werner/Zandowski).

Förderung der Variante a):

Die Variante wurde auch bei der CFK angewendet, die bemüht war, ihren Beschäftigten Hilfestellung zu geben. Ohne besonderen bürokratischen Aufwand gewährte die Geschäftsleitung den Mitarbeitern zinslose Darlehen bis ca. DM 1000,-, die in Form eines Vorschusses gezahlt wurden. Das Geld mußte für Reparaturen beschädigter Häuser und Wohnungen oder aber für

die Einrichtung von Behelfsheimen eingesetzt werden. Die monatlichen Raten behielt der Arbeitgeber bei der Lohnauszahlung direkt ein. Diese Variante (a) der Werksförderung für Wohnraum betrieb die CFK bis 1949/50. Bei dieser Förderungsweise handelte es sich um Vereinbarungen, die zwischen den Betrieben und ihren Mitarbeitern geschlossen wurden. Öffentliche Träger, wie die Stadtverwaltung oder die Militärregierung traten bei diesen Arrangements nicht in Erscheinung (Interview Werner).

Förderung der Variante b) -Werksgeförderter Wohnungsbau

Die Chemische Fabrik Kalk vergab Zuschüsse zum Neubau von Wohnungen an private Bauherren in Kalk. Dafür, daß Firmenkapital in Fremdeigentum floß, erhielt das Werk ein „Belegungsrecht“, d.h. das Unternehmen verfügte über diese Wohnungen für 15 bis 20 Jahre in dem neu gebauten Privathaus. Die Vergabe der Wohnungen erfolgte über das Wohnungsbüro der CFK und über den Wohnungsausschuß des Betriebsrates. Soziale Kriterien, wie Kinderzahl, Einkommen und die Größe der Wohnung fanden Berücksichtigung bei der Belegung.

Zwischen 1950 und 1953 finanzierte die Chemische Fabrik Kalk sozialen Wohnungsbau der Firma „Grundstücksgesellschaft Ost“ mit, die im Bereich der Würzburger Straße, Nördlinger Straße, Regensburger Straße und dem Bennoplatz die Häuser Nr. 6 und 8 in Höhenberg errichtete. Genaue Angaben über diese, von der CFK mit finanzierte, Häuser existieren nicht mehr.¹⁰⁷ Nach Ablauf der Belegungszeit von 20 Jahren wurde diese um weitere 10 Jahre verlängert (CFK 1984, 33; Interview Werner). Von 1950 bis 1961 entstanden durch diese Art der Förderung ca. 800 Wohnungen im Einzugsgebiet der Fabrik (Interview Werner).

Auch beim Eigenheimbau vergab die CFK zinsverbilligte Darlehen bis 30.000 DM bei einer Laufzeit von 15 Jahren an Betriebsmitarbeiter. Mit diesen Förderungen wurden zwischen 1950 und 1984 ca. 400 Wohnungen mit finanziert (CFK 1983, 33).

Das Unternehmen KHD vergab Baukostenzuschüsse und unverzinsliche Darlehen an gemeinnützige Wohnungsbauunternehmen, die als Gegenleistung wie bei der CFK ein „Vorschlagsrecht zur Einweisung von Werksangehörigen“ mit den Zuschüssen erwarben. Zwischen Kriegsende und 1951 waren 230 Wohnungen mit Werkszuschüssen von KHD in Köln gebaut worden (Werksrundschau KHD 1951, Nr. 3, 14).¹⁰⁸ Diese Vergabe von Zuschüssen an „gemeinnützige“ Wohnungsbauunternehmen erfolgte, weil zu dieser Zeit noch keine Möglich-

¹⁰⁷ Es existieren keine Listen über die Häuser und ihre Bauherren, die diese Form der Unterstützung dokumentieren. Aus diesem Grund können diese werksgeförderten Wohnungen und Häuser in der Karte zum Werkswohnungsbau nicht aufgenommen werden.

keit bestand, werkseigene Wohnungen mit Landesmitteln fördern zu lassen. Über diese „Hintertür“, die Bezuschussung gemeinnütziger Bauunternehmen, konnten die Unternehmen die „Verluste“ steuerlich nutzen und gleichzeitig Wohnraum für Betriebsangehörige schaffen (RWWA 1-237-7).

Förderung der Variante c):

KHD hatte bereits vor dem Krieg eine „gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft“ ins Leben gerufen. 1912 gründete KHD die werkseigene Wohnungsbaugesellschaft „Wohlfahrt“, die nach dem Krieg Wohnungen mit Landesmitteln baute, worauf im folgenden noch eingegangen wird (vgl. zur Wohnungsgesellschaft „Wohlfahrt“ MEYNEN 1990, 28 und Werks-Rundschau KHD 1952, Nr. 8, 10).

Das Wohnungsproblem war mit diesen Möglichkeiten der Ausschöpfung von werksgeförderten Wohnungsbau aber noch nicht gelöst, Wohnraum war weiterhin knapp. KHD entwickelte 1951 ein Bauprogramm, das folgende Punkte umfaßte:

- 1) Den Wiederaufbau der zerstörten Werkswohnungen, insbesondere in Kalk (150 Wohnungen).
- 2) Werkseigener Siedlungsbau für 50 Neubauwohnungen (Am Grauen Stein, Poll).
- 3) Eigenheimkoloniebau auf werkseigenem Gelände in Ostheim (25 Häuser mit einer Hauptwohnung und einer Einliegerwohnung) (Werksrundschau KHD 1951, Nr. 3, 14).

1952 finanzierte und baute die KHD-werkseigene Wohnungsbaugesellschaft „Wohlfahrt“ dann die unter Punkt 3 im Bauprogramm angekündigte Eigenheim-Siedlung. Sie wurde in Neu-Frankenforst bei Köln, nicht in Ostheim errichtet. Bereits 1953 konnten die 25 Häuser mit 5 Zimmern und jeweils einer Einliegerwohnung bezogen werden. Bei diesen Eigenheimen mußte der Hauptmieter einen Beitrag zur Finanzierung leisten. Erleichtert werden sollte dem Hauptmieter die Belastung, indem 2 Räume als Einliegerwohnung vermietet wurden. Aus der KHD-Kalkulation ging hervor, daß der Hauptmieter nach etwa fünf Jahren Eigentümer des Hauses wurde und gegebenenfalls das Recht haben sollte, das gesamte Haus zu nutzen (Werksrundschau 1951, Nr. 3, 14; Werksrundschau 1953, Sonderausgabe Oktober 1953, S. 29).

¹⁰⁸ Wie bei den verfügbaren Unterlagen der CFK existieren hierzu auch keine Listen oder Dokumente über die genauen Angaben zum werksgeförderten Wohnungsbau. Es läßt sich daher nicht nachvollziehen wo diese Wohnungen errichtet worden sind.

KHD gab die Aufwendungen für „soziale Wohnungsfürsorge“, wie es in der Werkszeitung heißt, mit 7.813.111 DM von 1948 bis 1953 an. Alle Wohnungsgeschäfte wurden direkt über die KHD-eigene Wohnungsgesellschaft „Wohlfahrt“ abgewickelt (Werksrundschau KHD 1953, Sonderausgabe Okt., S. 29).



Abb. 33: Ansichten der KHD-Werkwohnungen 1952

(Quelle: Werksrundschau KHD 1952, Nr. 8, S. 10)

Die grundsätzliche Zielrichtung der beiden Firmen CFK und KHD, bezogen auf das Bauprogramm, war ähnlich. Beide Unternehmen investierten in eigene Immobilien. Doch begann KHD bereits 1951 mit dem Bau von Werkwohnungen, also 10 Jahre früher als die CFK, die ihre Strategie in der Wohnungsversorgung für ihre Belegschaft Anfang der 60er Jahre änderte. Die erheblichen Zuschüsse an private Bauherren, die der CFK nur ein Belegungsrecht für die gebauten Objekte einräumte, entsprachen nicht mehr der Vorstellung der Geschäftsleitung. Sie

planten nun, wie KHD eigene Werkswohnungen zu errichten, die als Immobilien-Kapitalanlage auf der „Haben-Seite“ in der Geschäftsbilanz erscheinen sollten. Diese Geschäfte wurden bei der CFK über die firmeneigene Grundstücksabteilung abgewickelt. Im Gegensatz zur CFK liefen Grundstücksangelegenheiten bei KHD über die, eigens zu diesem Zweck gegründete, eigenständige Wohnungsgesellschaft „Wohlfahrt“.¹⁰⁹

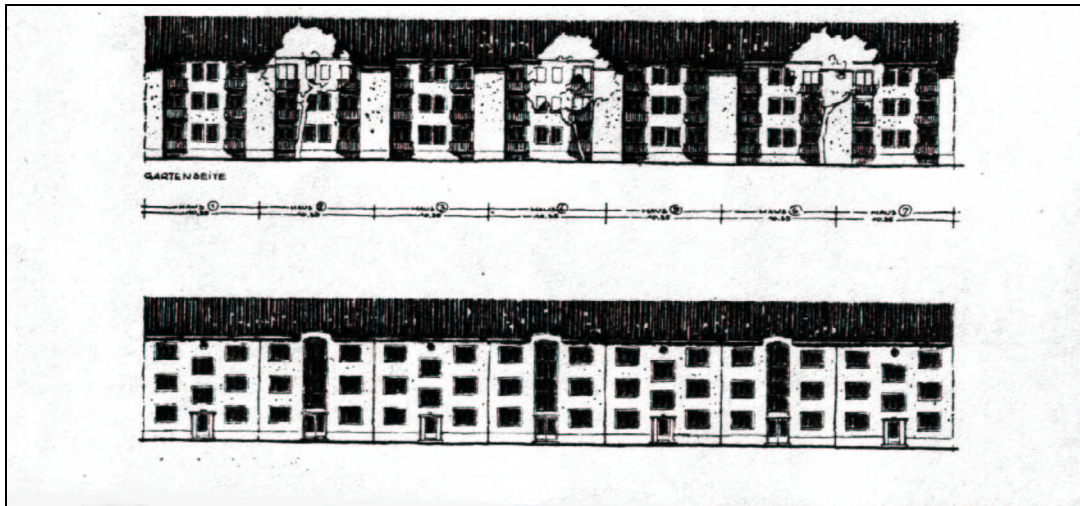


Abb. 34: Straßen- und Gartenansicht der Werkswohnungen von KHD in der Neuerburgstraße in Kalk, Planung von 1951

(Quelle: Werksrundschaу KHD 1951, Nr. 3, S. 14)

Die CFK plante ihren Werkswohnungsbau in Form einer eigenen kleinen Siedlung auf dem firmeneigenen Areal an der Gremberger-Straße in Humboldt/Gremberg (Abb. 35). Die Realisierung dieses Projektes erfolgte in den Jahren 1963 bis 1968 und wurde im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus durchgeführt. Die Vergabe dieser Wohnungen war damit an das Einkommen gekoppelt und brachte dem Unternehmen gleichzeitig wiederum Vergünstigungen, da dieses Projekt unter der Prämisse des sozialen Wohnungsbaus realisiert wurde.

Die architektonische Gestaltung der Werkswohnungen von CFK und KHD, wie in Abb. 33 und 34 zu sehen, paßte sich den baulichen Bedürfnissen der Zeit an. Gebaut wurde von 1951 bis Mitte der 60er Jahre in drei- bis viergeschossiger Bauweise mit jeweils 6 bis 10 Wohnungen je Haus. In der Usingerstraße errichtete KHD einen Wohnblock mit 54 Kleinwohnungen, d.h. Wohneinheiten mit nur einem Zimmer, Küche, Diele, Bad (Werksrundschaу KHD 1951, Nr. 5, S.17). Am Grauen Stein z.B. entstanden Wohnhäuser mit 2-3-Zimmer Wohnungen.

Den Kostenaufwand pro Wohneinheit gab das Unternehmen mit ca. 13.400 DM an. Die Fas-

¹⁰⁹ Die CFK investierte in werkseigenen Wohnungsbau wie KHD auch, nur mit dem Unterschied, daß die CFK keine Gesellschaft für diesen Zweck gründete. Das entsprach auch der Variante c ohne die Gründung einer eigenen Wohnungsbaugesellschaft.

saden sind sehr schlicht gehalten, so daß Kostengründe den Baustil der Wiederaufbauzeit prägen.

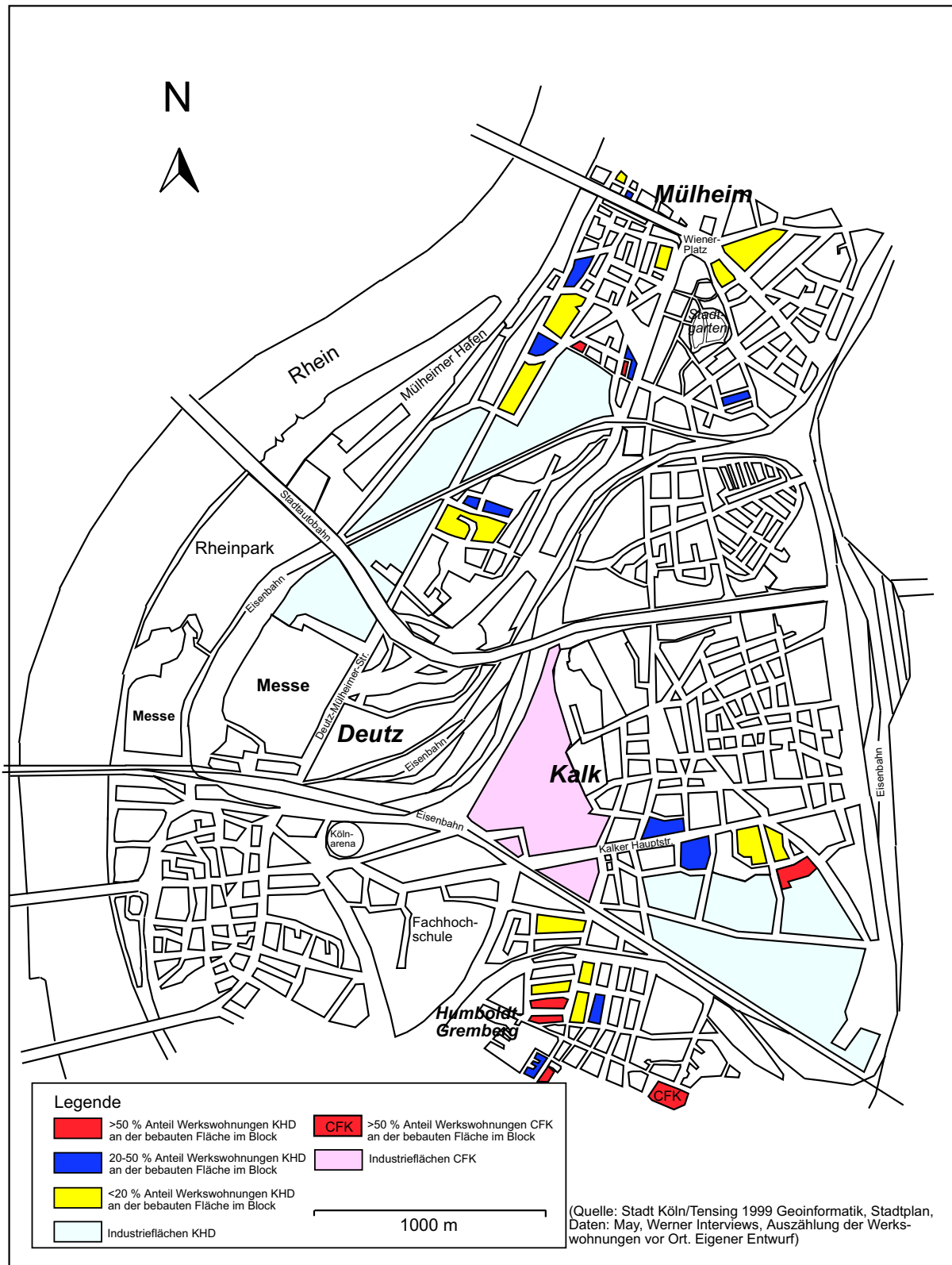


Abb. 35: Werkwohnungsbau der Unternehmen KHD und CFK im rechtsrheinischen Köln

Die Abb. 35 stellt die Standorte der Werkswohnungen und das Verhältnis zwischen den von Werkswohnungen bebauten Flächen und den, mit übrigen Wohnungen bebauten Flächen im rechtsrheinischen Köln dar. Vom Unternehmen KHD war eine Aufstellung der Werkswohnungen erhältlich, die aber wohl nicht vollständig ist. Die Nähe der Wohnungen zu den Werken Kalk und Mülheim fällt besonders bei KHD auf. Insgesamt haben dem Unternehmen nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen ca. 1.576 Wohnungen in Köln gehört. Aus der Aufstellung der Werkswohnungen, die nach Straßen sortiert ist, lassen sich 436 Wohnungen in Humboldt-Gremberg, 263 in Kalk, 853 Mülheim und 24 Wohneinheiten in Dellbrück nachweisen, die im Besitz von KHD waren. (Die genaue Lage von ca. 300 Wohnungen konnte nicht nachgewiesen werden und ist daher nicht in der Karte Abb. 35 enthalten. Der Anteil der Werkswohnungen von KHD in Mülheim ist daher höher als in der Karte verzeichnet. Eine Aufstellung der Werkswohnungen von KHD ist im Anhang beigelegt.)

Das Unternehmen CFK besaß wesentlich weniger Immobilien, insgesamt 126 Wohnungen in 17 Häusern, die sich nicht in unmittelbarer Nähe zum Werk befanden. Sie lagen im Abschnitt Gremberg 117, "An der Lenzwiese" (s. Aufstellung im Anhang.) Ein Haus an der Deutz-Kalker-Straße gehörte ebenfalls zum Besitz. Gebaut wurden diese Häuser zwischen 1963 und 1968, im Verhältnis zum Werkswohnungsbau von KHD relativ spät. Besondere Vorkommnisse, wie Vereinbarungen, Probleme oder eine intensive Zusammenarbeit mit der Stadt Köln gab es nach Angaben des damaligen Angestellten der Grundstücks- und Liegenschaftsabteilung der CFK nicht. Die Zusammenarbeit verlief auf der Ebene der Baugenehmigungsverfahren ohne Auffälligkeiten (Interview Forsbach).¹¹⁰ Doch das Verhältnis zwischen der Chemischen Fabrik Kalk und der Stadt Köln schien nicht ungetrübt zu sein. Die gesetzlichen Förderungen beim sozialen Wohnungsbau waren nach Meinung der Chemischen Fabrik Kalk unzureichend, außerdem war die CFK unzufrieden mit der Arbeit des städtischen Verwaltungsapparates.

„Leider werden die zusätzlichen öffentlichen Mittel zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus nicht in wünschenswertem Umfang zur Verfügung gestellt, auch nimmt die behördliche Bearbeitung der gestellten Anträge allzu lange Zeit, oft über ein Jahr, in Anspruch“ (RWWA 1-777-4, Brief der CFK an die IHK 20.2.1956 - Verteilung der öffentlichen Mittel auf Neubau und Wiederaufbau).

¹¹⁰ Herr Forsbach war seit 1956 für die Abwicklung und Organisation der Grundstücksgeschäfte bei der Chemischen Fabrik Kalk zuständig.

Diese kritischen Bemerkungen über die Stadtverwaltung, die nach Meinung der CFK den Wiederaufbau und den Neubau von Wohnungen behinderte, gingen nicht auf direktem Weg an die Stadt Köln, sondern über die Industrie- und Handelskammer. Mit dieser Strategie versuchte die Geschäftsleitung der CFK Druck auf die Stadtverwaltung auszuüben.

„Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Industrie- und Handelskammer sich für unsere Belange, nämlich die Schaffung von Wohnraum für unsere Belegschaft hier in Kalk, stark einsetzt“ (RWWA 1-777-4, Brief der CFK an die IHK 20.2.1956 - Verteilung der öffentlichen Mittel auf Neubau und Wiederaufbau).

Diese Art der Kommunikation verdeutlicht die nicht ganz unproblematische Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Behörden und Unternehmen. Die CFK war der Meinung, daß die Stadt Köln ihre Leistungen am Wiederaufbau von Kalk nicht honorierte, obwohl das Unternehmen durch Baukostenbezuschung an private Bauherren und Genossenschaften aktiv den Wiederaufbau unterstützte.

Die Rolle der Kölner Unternehmen beim Werkwohnungsbaus in der Aufbauzeit war nicht zu unterschätzen. Obwohl es Gegner des Werkwohnungsbaus gab, die wie erwähnt soziale Abhängigkeit zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer befürchteten, gelang es den Unternehmen, daß sie besonders bei ihrer Belegschaft gut angesehen waren. Auch nutzten die Unternehmen ihre Stellung als wirtschaftlicher Motor für den Wiederaufbau und setzten gleichzeitig ihre Interessenvertreter wie die IHK, die einen guten Ruf als Vermittler in schwierigen Verhandlungen hatte, für ihre Belange ein. Mit dieser starken Lobby war es den Firmen möglich auch auf politischen Ebenen, z.B. bei der Wahrnehmung eigener Interessen in Fragen der Wohnungsbauförderung, ihren Einfluß zu verstärken.

Zudem war das Wohnungsproblem eines der größten Probleme der Nachkriegszeit. Noch 1955 wurde die Zahl der Wohnungssuchenden in Köln mit 55.000 Personen angegeben (FUCHS 1991, 290). Auch wenn der Anteil der Werkwohnungen von KHD und CFK, gemessen an der Gesamtwohnungszahl in Köln, nur gering ausfiel, so waren die Unternehmen doch bemüht, Wohnungen für ihre Beschäftigten zu schaffen. Damit trugen diese Firmen aktiv zum Wiederaufbau und zur Stadtentwicklung, insbesondere der rechtsrheinischen Stadtteile bei.

2.3 Beispiel 3: Flächentausch – Auswirkungen auf Stadtstrukturen

Neben der Wiederaufbauplanung befaßten sich Stadtplaner und Unternehmen mit der Umlegung von Grundstücken und Flächen, die ein entscheidendes Mittel bei der Realisierung und Umsetzung der eigenen Planungen darstellten. Flächen wurden zur Verhandlungsgrundlage, besonders wenn eine der Seiten ein planungsentscheidendes Interesse an einer bestimmten Fläche hatte, die sich im Besitz der anderen Seite befand. Mit Flächendeals versuchten beide Seiten, sowohl die Unternehmen als auch die Vertreter der Stadt gegenseitig, Vorteile zu erzielen. Auch von Unternehmen zu Unternehmen wurden Grundstücksgeschäfte abgewickelt, die dem einen oder anderen Betrieb flächenmäßige Vorteile verschafften. Die Grundstücke dienten als Instrument und wurden als solches bewußt eingesetzt.

Noch während des Krieges spielte das Einbeziehen fremder Grundstücke in die eigene Wiederaufbauplanung eine große Rolle. Aus den Zerstörungen des Krieges wollten Firmen wie z.B. die Firma Westwaggon, die der KHD Gruppe angeschlossen war, profitieren, d.h. Trümmergrundstücke preisgünstig erwerben. Sie bemühte sich im Februar 1945 ein Grundstück zu kaufen, das sich im Besitz eines benachbarten Industriebetriebes befand. In einer Aufsichtsratssitzung am 2. Februar 1945 führte der Vorstandsvorsitzende der Westwaggon AG, Johannes Küntzel, aus, daß Verhandlungen mit der Kölner Gummifädenfabrik aufgenommen worden seien, „um das Gelände für die Firma zu erwerben“.

„Der Zeitpunkt der Verhandlung ist aus dem Grunde günstig, weil die Gummifädenfabrik ebenso wie die Westwaggon unter erheblichen Fliegerschäden leidet und daher gezwungen ist, nach Beendigung des Krieges ihr Werk praktisch neu aufzubauen“ (RWWA, KHD, Bestand Westwaggon, Aufsichtsratssitzungen und Arbeitsausschußsitzungen ab Dezember 1944 bis 1946, Redemanuskript zur Aufsichtsratssitzung am 2.2.1945, S.2).

Die Geschäftsleitung handelte im Firmeninteresse und war der festen Überzeugung, daß nach Kriegsende das eigene Unternehmen, durch den günstig erzielten Flächenzugewinn, in vergrößerter Form wiederaufgebaut werden sollte. Hierbei wurde das Erwägen des Flächenkaufs in die Wiederaufbauplanung der Firma Westwaggon integriert. Zwar kam es hier nicht zu einem Tauschgeschäft von Flächen, doch sollte der Kauf des Grundstückes der Firma Westwaggon einen klaren Vorteil beim Wiederaufbau verschaffen.

Geschäfte dieser Art existierten nicht nur zwischen unterschiedlichen Industrieunternehmen, sondern auch zwischen Unternehmen und der Stadt Köln. Bei der Realisierung von Wiederaufbauvorhaben entstand manchmal die Möglichkeit, durch das bewußte Einsetzen eines Grundstückes als Verhandlungsbasis, das ein oder andere Ziel durchzusetzen.

So existieren Verhandlungsunterlagen aus den 50er Jahren, die eine Zusammenarbeit zwischen der Stadt und dem Unternehmen Chemische Fabrik Kalk belegen. Verhandlungen und der Umgang mit Flächen oder Immobilien wurden nicht unter der Prämisse einseitiger Machtausstrahlung angesehen oder als bedingungslose Vorgabe, sondern sie dienten als einfacher Handel zwischen zwei Partnern.

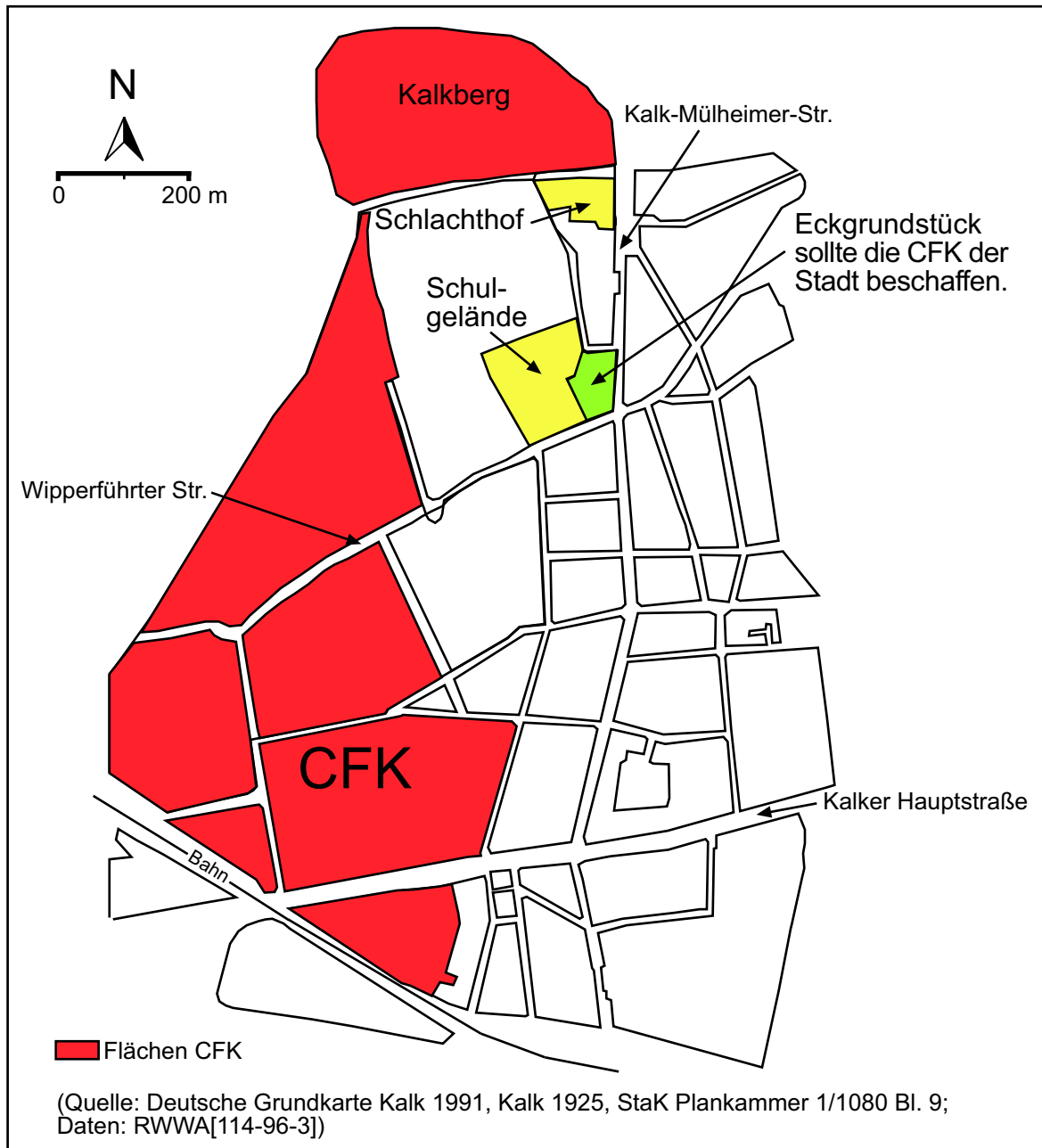


Abb. 36: Übersicht über die Grundstücke im Tauschgeschäft zwischen CFK und der Stadt Köln

Bei dieser Angelegenheit handelte es sich um ein geplantes Tauschgeschäft von zwei Grundstücken. 1955 suchte die Stadt Köln, vertreten durch das Planungsamt und das Liegenschaftsamt, ein Gelände zur Errichtung eines Sport-Jugendheimes. Entstehen sollte diese Ein-

richtung auf dem Gelände der ehemaligen Schule in der Wipperfürther Straße. Zusätzlich war eine Grünanlage auf dem ehemaligen Schlachthofgelände vorgesehen. Der Schlachthof¹¹¹, der in städtischem Besitz war, wurde im Krieg stark zerstört. Ein Wiederaufbau an diesem Standort war nicht geplant, so daß dieses Gelände für andere Nutzungen zur Verfügung stand. Die CFK hatte großes Interesse an dem Schulgelände und am Schlachthof (siehe Abb. 36 zur Lage der angesprochenen Grundstücke). Das Gelände des Schlachthofes war für das Unternehmen von Interesse, da eine Zufahrt vom Firmengelände auf die Kalk-Mülheimer Straße geplant war.

Die Stadt war mit einem Tauschgeschäft einverstanden, wenn die CFK ihr im Gegenzug dazu den Besitz am Grundstück neben dem Schulgelände verschaffte. Die CFK bot der Stadt außerdem an, auf dem Kalkberg (Abb. 36), der sich zwischen Kalk und Mülheim befand, die Sportplatzanlage zu bauen. Diese Möglichkeit wollte die Stadt prüfen lassen. Der Kalkberg¹¹² diente der CFK zur Deponie der Restrückstände aus der Sodaproduktion und war für eine Nutzung als Freizeitgelände umstritten.¹¹³ Mit diesem Flächentausch hätten beide Seiten ihre Ziele erreicht, ohne daß eine der Seiten einen Kompromiß hätte eingehen müssen. Die Sportplatzanlage wurde aber nicht auf dem Kalkberg gebaut und eine umfangreiche Bodenuntersuchung auf diesem Gelände wurde ebenfalls nicht durchgeführt.

Der Tauschdeal des Grundstückes Schulgelände kam nicht zustande, da sich die Stadt Köln 1956 entschied, das ehemalige Schulgelände in der Wipperfürther Straße an die Firma Liesegang¹¹⁴ zu verkaufen, die ebenfalls Interesse an diesem Grundstück hatte. Die Chemische Fabrik Kalk war über diese Entscheidung der Stadt verärgert (RWWA 114-96-3, CFK an das Liegenschaftsamt vom 13.4.1956).

Zur gleichen Zeit plante die Stadt die Verbreiterung der Kalker Hauptstraße. Zu diesem Zweck sollte die CFK 1902 qm an die Stadt abgeben. Da die Firma diesen Grundstücksstreifen entlang der Kalker Hauptstraße aber nicht ohne eine Entschädigung in Form eines anderen

¹¹¹ Das Grundstück des Schlachthofs befand sich an der Kalk-Mülheimer-Straße in der Höhe der heutigen Zoobrückenautobahn. Durch diese Lage, direkt an der Kalk-Mülheimer-Straße, war dieses Grundstück interessant für die CFK, die eine Ausfahrt für schwere Lastkraftwagen auf der Rückseite ihres Grundstückes plante.

¹¹² Am Kalkberg wurde eine schlammige Masse deponiert, die aus Kalk und Salz bestand. Der Kalk lagerte sich unten ab, zurück blieb eine Lauge, die wiederum zurückgepumpt wurde. Aus dieser Lauge entstand das Nebenprodukt Calcium Chlorid. Befestigt wurde der Berg durch Dämme, die immer wieder erhöht wurden. Im Zweiten Weltkrieg diente dieser Berg als Flaggstellung. Nach Kriegsende wurden große Bestände an Munition in dem Schlamm versenkt.

¹¹³ Siehe dazu RWWA 114-96-3, Aktennotiz von der Besprechung vom 2.2.1955 zwischen der CFK und der Stadtverwaltung Köln, Grundstückstausch zu Deponiezwecken.

¹¹⁴ Die Firma Liesegang befand sich in der Nachbarschaft zur CFK an der Vietorstraße. Das Unternehmen war im Stahlbau und Brückenbau tätig und war am Bau der Deutzer-Brücke beteiligt.

Grundstückes abgeben wollte, war aus der Sicht der CFK, die Stadt gefordert, einen Ersatz für sie zu finden. Diese Situation und das Verhältnis zwischen der CFK und der Stadt war durch die Entscheidung der städtischen Vertreter, das Grundstück an die Firma Liesegang zu verkaufen, angespannt. Dazu kam, daß die Stadtvertreter der CFK die Abgabe von städtischem Land in mehreren Gesprächen mündlich zugesagt hatten, dies aber schriftlich nicht bestätigten. Die CFK drängte nun aber und unterstrich ihre Forderungen mit der Anmerkung:

„Wir glauben, daß wir als Betrieb mit fast 2500 Arbeitnehmern einen gewissen Anspruch auf Entgegenkommen in dieser Richtung haben“ (RWWA 114-96-3, CFK an das Liegenschaftsamt vom 13.4.1956).

Damit versuchte die CFK ihre Position als Unternehmen und Arbeitgeber zu stärken und sprach dies als gewisse Drohung aus. Mit Erfolg wie sich später herausstellen sollte. Die Chemische Fabrik Kalk bekam einen Teil des ehemaligen Schlachthofes, so daß sie ihre Ausfahrt zur Kalk-Mülheimer-Straße bauen konnte. Die Stadt Köln bekam dafür den Grundstücksstreifen entlang der Kalker Hauptstraße zur Verbreiterung (Interview Werner).¹¹⁵ Dieser Sachverhalt beschreibt das Verhältnis, das zwischen der Chemischen Fabrik Kalk und der Stadt Köln bestand, als diese Planungsüberlegungen durchgeführt wurden. Die CFK fühlte sich nach dem mißglückten Tauschgeschäft von der Stadt hintergangen und war gezwungen zur Durchsetzung ihrer Ziele, Stärke zu demonstrieren. Die Stadt Köln versuchte ihre Planungen mit allen Mitteln durchzusetzen. Da sie für diese Zwecke ein großes Potential an Flächen und Grundstücken besaß, war es ihr möglich mit vielen Interessenten gleichzeitig zu verhandeln und damit das Optimale für sich auszuhandeln. Der Ausgang dieses Flächengeschäftes zeigt aber auch, daß nicht nur die Stadt maßgeblich an der Stadtplanung und Stadtentwicklung beteiligt war, sondern daß wirtschaftlich bedeutende Unternehmen, die eine gewisse Machtposition in dieser Stadt hatten, durchaus in der Lage waren, Einfluß auf die städtische Planung zu nehmen, da sie über einen erheblichen Anteil von Grundbesitz verfügten.

Gerade die Unternehmen CFK und KHD betrieben eine umfangreiche Flächenpolitik, die auch zur Schaffung eines finanziellen Rückhaltes dienen sollte. Die Flächenpolitik der Firmen unterschied sich in grundlegenden Punkten: So investierte KHD mehr in Immobilien, wie z.B. den werkseigenen Wohnungsbau, die CFK dagegen kaufte unbebaute Grundstücke, die sie

¹¹⁵ Zu diesem Kapitel: - Briefwechsel mit der Stadt Köln und CFK-Grundstücksabteilung Straßenland an der Kalker Hauptstraße, (1957), Aktennotiz: CFK-Planungsvorhaben Tunnelbau unter der Kalker Hauptstraße 1957/58 RWWA[114-74-1], Von der CFK gesammelte Zeitungsartikel zur Firmen-Chronik 1958 RWWA[114-33-17], Auszüge aus Protokollbüchern 1-5 Grundstücksgeschäfte in Kalk und Godorf 1958 RWWA[114-65-1]

aber nicht bebaute. Sie dienten als Abstandsflächen zwischen ihrem Unternehmen und der angrenzenden Wohnbebauung in Kalk, wie z.B. Grundstücke in der Vietorstraße, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft zu ihrem Werk befanden. (Siehe zur Lage der angesprochenen Grundstücke, die für das Unternehmen CFK von Bedeutung waren Abb. 37.) Gleichzeitig nutzte die CFK diese unbebauten Abstandsgrundstücke als Parkflächen für die Werksangehörigen.

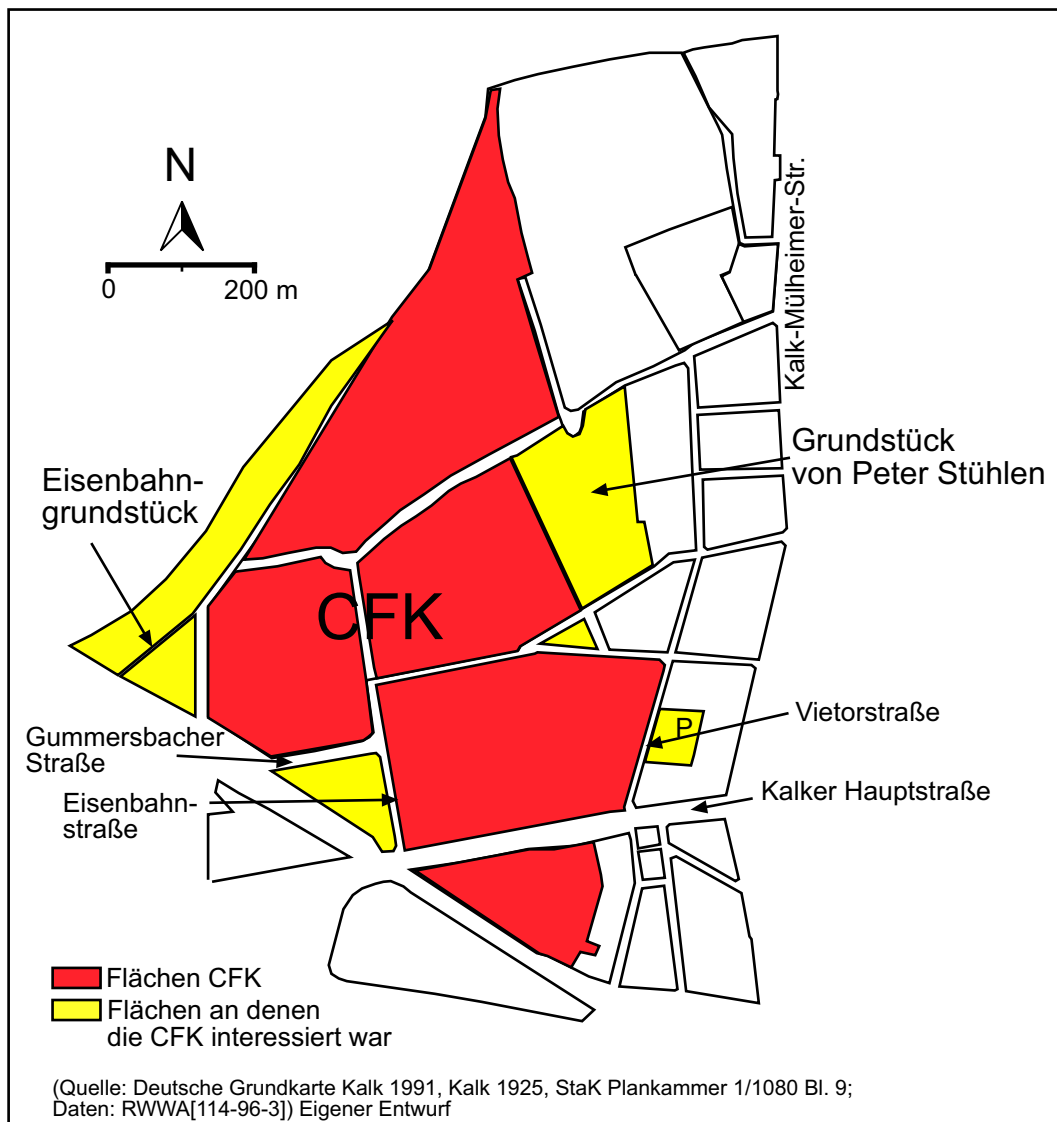


Abb. 37: Übersicht über die Grundstücke an denen die CFK Interesse hatte

Ein weiteres Grundstück an dem die CFK Interesse hatte, war z.B. ein großer Teil des Bundesbahngrundstücks an der Gummersbacher Straße (Abb. 37). Die CFK hatte diese Fläche von der Bahn gepachtet und strebte einen Erwerb an. Die Grundstückspolitik der Bahn sah einen Verkauf zu diesem Zeitpunkt nicht vor. Erst Ende der 50er Jahre verkaufte die Bahn doch das Grundstück an die Chemische Fabrik Kalk, auf dem diese dann die neue Sodafabrik

baute. An dem dreieckigen Grundstück an der Eisenbahnstraße/Ecke Gummersbacher Straße, das der Firma Fendel Eisenwaren gehörte, war die CFK ebenfalls interessiert. Nachdem das Unternehmen Fendel den Firmensitz nach Porz verlegt hatte, erwarb die Chemische dieses Grundstück. Auch die Fläche der Peter Stühlen GmbH stand auf der Wunschliste der CFK. Dieses Grundstück ging Ende der 70er Jahre, nachdem die Firma Peter Stühlen ihren Betrieb einstellte, in den Besitz der CFK über (STADT KÖLN 1995b, 8).

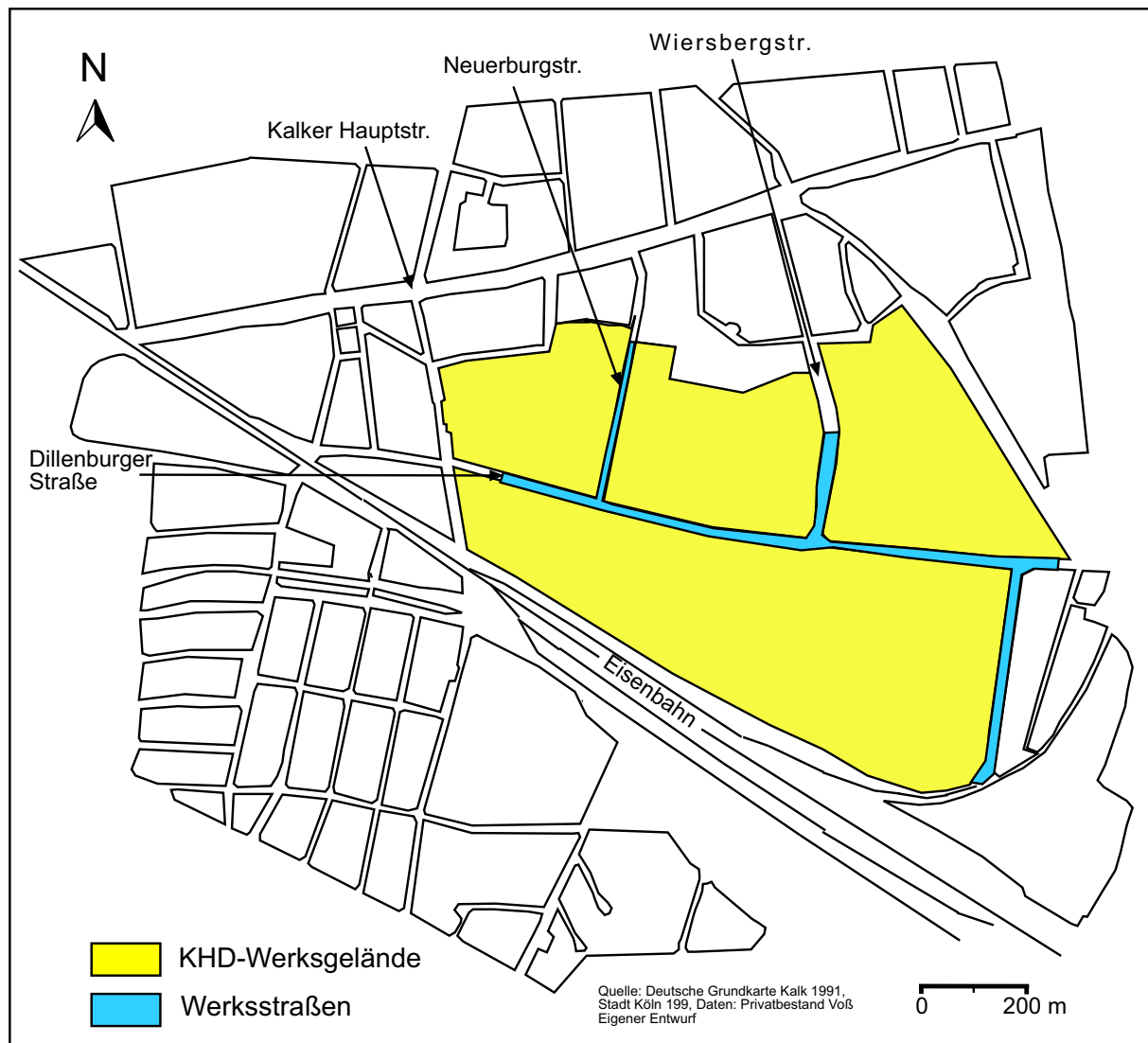


Abb. 38: KHD-Werkselände in Kalk und die geänderte Straßenführung

Zwischen dem Unternehmen Klöckner-Humboldt-Deutz und der Stadt Köln fanden ebenfalls Grundstücksgeschäfte statt, die nicht schriftlich fixiert wurden. Nur eine Aktennotiz belegt die Existenz von Tauschgeschäften. Flächen und vor allem Verkehrswege wurden Verhandlungsgegenstände zwischen Unternehmen und Stadt. Straßen wurden dem Unternehmen zugestanden, die damit für den öffentlichen Verkehr nicht mehr zur Verfügung standen. Diese Straßen, wie z.B. die Dillenburger Straße in Kalk, verschwanden buchstäblich von den Stadtplänen und

gehörten damit zum Hoheitsgebiet des Unternehmens KHD (siehe Abb. 38). Aus Schilderungen eines ehemaligen Betriebsratsmitglieds der Firma KHD, hatte diese wenige Probleme mit der Durchsetzung ihrer Ziele.

3 Ergebnisse des Teils „C“, Nachkriegszeit und Wiederaufbau

Zu Beginn der Untersuchung stand die These, daß die Industrieunternehmen CFK sowie KHD und die städtische Wiederaufbauplanung nach 1945 wichtige Faktoren für die Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Köln waren. Dabei entstanden Fragen wie z.B.: Welche Rolle die Industrie in bezug auf Stadtentwicklung spielte und unter welchen Rahmenbedingungen die Planungen zum Wiederaufbau stattfanden, und ob die Beteiligten aus den Industrieunternehmen und der Stadtverwaltung Zwängen und Spielräumen ausgesetzt waren.

Der besondere Schwerpunkt lag in der Betrachtung der Interessengruppen Industrieunternehmen und Stadt, die als Faktoren (z.T. als Initiatoren und Gegenspieler) Stadtentwicklung aktiv mitgestalten und beeinflussen und deren Beziehung zueinander.

Der Teil C, der sich mit der Wiederaufbauphase beschäftigt, zeigt, daß die Industrieunternehmen und die städtische Wiederaufbauplanung sehr wichtige Faktoren für die Entwicklung der rechtsrheinischen Stadtteile waren und daher, in bezug auf den Wiederaufbau und auf die Gestaltung und Festlegung der städtischen Strukturen, eine enorme Rolle spielten:

- Die Industrieunternehmen CFK und KHD entwickelten sich zu einem „Wiederaufbaumotor“ für die Stadt Köln und ihre Bevölkerung.
- Die Realisierung der Aufbaupläne der Betriebe zur Gewährleistung einer schnellen Wiederaufnahme der Produktion am alten Standort besiegelte für die folgenden Jahrzehnte die Undurchführbarkeit wünschenswerter Reformen der innerstädtischen Bebauungs-, Verkehrs- und Nutzungsstrukturen.
- Die Firmen bauten ihre Werke wieder an deren Vorkriegsstandorten auf und prägten damit die hier untersuchten Stadtteile für Jahrzehnte.
- Dazu wurden Arbeitskräfte benötigt und somit Arbeitsplätze für die Standorte gesichert.
- Für die Mitarbeiter und deren Familien wurden Notunterkünfte bereitgestellt.

- Die Unternehmen bauten Werkwohnungen für ihre Mitarbeiter und waren damit aktiv am Wiederaufbau der Wohngebiete im rechtsrheinischen Köln beteiligt.

Neben dieser offensichtlichen Einflußnahme der Industrie auf die bauliche Stadtentwicklung bestanden aber auch schwierige Ausgangsbedingungen, die gerade in den ersten Jahren nach Kriegsende besonders die Handlungsspielräume der Akteure aus Industrie und Stadt einschränkten. Die, durch die Zerstörungen entstandenen Rahmenbedingungen bedeuteten gleichermaßen für die städtische und unternehmerische Entwicklung eine Streßsituation. Die daraus entstandenen Rahmenbedingungen, wie

- die Erfordernisse einer Neustrukturierung der städtischen Verwaltung und des politischen Umfeldes,
- die Ungewißheit über die Demontageforderungen der Alliierten und
- die Tatsache, daß die Stadt Köln in Schutt und Asche lag,

stellten die Grundlagen für den Wiederaufbau dar. Gleichzeitig ergaben diese Rahmenbedingungen und die daraus resultierenden Zwänge den Spielraum, in dem die gegenseitige Einflußnahme zwischen Industrie und Stadt die Gestaltung des Wiederaufbaus prägen konnte.

Die eigentliche Einflußnahme von Industrie und Stadt auf die Stadtentwicklung während des Wiederaufbaus ist nicht in Zahlen darstellbar. Jedoch sind die Verknüpfungen und Verbindungen der Handlungsbeteiligten beider Interessengruppen durch Berührungspunkte

- in der Wiederaufbauplanung,
- in der Vergabe von Baugenehmigungen,
- in Grundstückstauschgeschäften,
- in Angelegenheiten der Verkehrsplanung,
- in Belangen des Werkwohnungsbaus und
- in der Vergabe, der damals so wichtigen „Permits“ (Produktionserlaubnis),

gestützt auf die vorgefundenen Akten, Unterlagen etc. für eine Vielzahl der analysierten Handlungs- und Planungsabläufe belegbar.

Über die Berührungspunkte erschließen sich die Möglichkeiten der Einflußnahme der Unternehmen auf die Stadtentwicklung. Die Art dieser Beeinflussung war nach den Gegebenheiten und Rahmenbedingungen so individuell, wie auch die Unternehmen selbst.

Ein wesentlicher Faktor für die Einflußnahme war auch das Verhältnis zwischen den einzelnen Unternehmen und der Stadt. Die Beziehung zwischen den offiziellen Stellen der Stadt

Köln und der CFK war weniger positiv zu bewerten als die Beziehung zu KHD. Als Ursachen dafür wurden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung insbesondere die schädlichen Umwelteinflüsse und daraus resultierende Einbußen an Lebensqualität sowie Gesundheitsrisiken durch Schadstoffemissionen erkannt. Die wirtschaftliche Beurteilung der Unternehmen, wie die Steuereinnahmen und die Bereitstellung von Arbeitsplätzen, war eher als untergeordneter Faktor, für die Qualität der Beziehung zwischen dem jeweiligen Unternehmen und der Stadt, anzusehen.

Fakten, wie die in der Nachkriegszeit von Seiten der Stadt gewünschte Produktionsverlagerung der CFK aus Kalk heraus, sind symptomatisch für das Verhältnis der Stadt Köln zur Chemischen Fabrik Kalk. Wie und wann dieses Verhältnis letztendlich entstanden ist, läßt sich nicht mehr rekonstruieren, doch belegten die Untersuchungen immer wieder mangelnde konstruktive Zusammenarbeit.

Die Beziehung zwischen KHD und der Stadt Köln war positiver: Hier setzten sich z.B. Politiker gegen die Demontagepläne der Alliierten zur Wehr, die das weltbekannte Unternehmen stark geschädigt hätten. KHD hatte eine starke Lobby, auch weil der Name der Produkte der Firma als prestigeträchtig angesehen war.

D Ausblick aus der heutigen Situation auf die Zukunft

Die fortschreitende Deindustrialisierung in Köln und in anderen deutschen Industriestädten ist ein Merkmal dafür, daß sich die Stadtentwicklung auch gegenwärtig in einem Umstrukturierungsprozeß befindet. Die Schließung von Großbetrieben in städtischen Regionen führt vermehrt zur Entstehung von Industriebrachen.

Während des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg stand die Wiederherstellung und die Rekonstruktion zerstörter städtischer Infrastruktur und Gebäude sowie der schnelle Aufbau der industriellen Produktionseinrichtungen im Mittelpunkt (KÜPPER 1990, 140). Die Standorte der Produktionseinrichtungen der benannten Firmen CFK und KHD blieben bestehen, was zur zunehmenden Agglomeration unter vollkommener Ausschöpfung des Raumpotentials im rechtsrheinischen Köln führte. Dabei trug der Wiederaufbau nicht zur strukturellen Veränderung bei, vielmehr konnten Potentiale für schnelles Wachstum mobilisiert und geschaffen werden, so daß, bezogen auf das städtebauliche Erscheinungsbild Kölns, innerhalb weniger Jahre an die Situation der Vorkriegszeit angeschlossen werden konnte (vgl. dazu auch BÖVENTER 1987, 30).

Im Gegensatz dazu werden im Zuge der gegenwärtigen Entwicklung räumliche Strukturen verändert, in dem brachliegende Industrieflächen zur Planung für neue zukunftssträchtige Nutzungen vorbereitet werden bzw. werden müssen.

Bis zum Ende der 60er Jahre wurde die Entwicklung durch eine relativ einheitliche wirtschaftliche Wachstumstendenz geprägt. Damit verbunden waren Expansionen der Produktionskapazitäten sowie die flächenmäßige und bauliche Ausdehnung. Diese positive wirtschaftliche Wachstumsphase wurde in den 70er Jahren durch eine konträre Entwicklung, ausgezeichnet durch das Auseinanderdriften der wirtschaftlichen Bilanzen des sekundären und tertiären Bereichs, abgelöst. Die Folge war eine Aufspaltung der betroffenen Städte in niedergehende und prosperierende Stadtteile (s. dazu KRÄTKE 1995, 16). Von den negativen Folgeerscheinungen waren im besonderen Maße einzelne Stadtteile betroffen, in denen ehemals bedeutende industrielle Unternehmen und Großbetriebe ansässig waren. Diese Entwicklung wirkte sich einschneidend auf Branchen wie die Chemische- und Montanindustrie aus (vgl. dazu HÖHMANN 1999, 6).

Seit Mitte der 80er Jahre bestimmten sinkende Investition und der Rückbau industrieller Produktionsanlagen das Erscheinungsbild der Unternehmen. Investiert wurde vielmehr an anderer

Stelle, in Dienstleistungsbereiche, wie in moderne Büro- und Geschäftszentren und in innovative Branchen, wie Multimedia- und High-Tech-Firmen (KRÄTKE 1995, 16).

Für die kommunalpolitisch Verantwortlichen einzelner Stadtteile, deren dominierende wirtschaftliche Komponente die in Auflösung befindlichen Industriebetriebe darstellten, bedeutete diese Entwicklung eine notwendig gewordene Auseinandersetzung mit einem wachsenden Problempotential.

Die wirtschaftliche Situation war seit Beginn der 90er Jahre weiterhin geprägt durch rückläufige Auftragslage und Produktion, zurückgehende Umsätze, sinkende Einkommen und Beschäftigtenzahlen (siehe dazu Tab. 16).¹¹⁶ Die Arbeitsplatzverluste im sekundären Bereich konnten dabei nicht durch das Wachstum im Dienstleistungssektor kompensiert werden. Anders als in den 80er Jahren haben auch Unternehmen dieses Bereiches aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung Auftrags- und Umsatzrückgänge zu beklagen (STADT KÖLN 1994, 36 u. 38).

Branche	1991	1992	1995	1998	1999
Industrie insgesamt	98.652	89.740	91.945	82.275	79.705
Daraus die Bereiche:					
Chemie	12.577	12.231	10.320	8.917	8.228
Maschinenbau	15.146	13.211	9.026	5.876	5.710

Tab. 16: Beschäftigungsentwicklung in der Industrie, mit Auszug der Chemischen Industrie und des Maschinenbaus 1991 bis 1999

(Quelle: STADT KÖLN, Amt für Statistik und Einwohnerwesen 1994, 1995a, 1999, 2000)

Die Auslöser des industriellen Rückgangs waren vielseitig und reichten von der weltweiten Energiekrise Anfang der 70er Jahre, über die immer weiter fortschreitende Automatisierung der Produktionswege der Industrie bis hin zur damit verbundenen Reduzierung der Arbeitsplätze im sekundären Bereich. Die zunehmende Flexibilisierung und Internationalisierung von Produktion, Arbeitsmarkt und Kapitalverwertung erschließt neue Möglichkeiten, im Ausland günstigere Produktionsbedingungen vorzufinden und davon zu profitieren (KRÄTKE 1995, 16-20).

Eine der Ursachen dafür, daß Köln so massiv von den Auswirkungen des Strukturwandels betroffen war, bestand in der Gesamtwirtschaftsstruktur der Stadt, die durch wenige Branchen

¹¹⁶ 1993 sind in Köln über 10.000 Industriearbeitsplätze (alleine ca. 700 Arbeitsplätze fielen durch die Schließung der CFK weg) verlorengegangen.

und Großbetriebe geprägt war. Aus dieser Konstellation der eingeschränkten Branchenvielfalt resultierte ein erhöhtes Maß an Arbeitsplatzrisiken (GAEBE 1985, 601).

1 Auswirkungen der heutigen Probleme (Abbau und Deindustrialisierung seit den 80er Jahren) auf die Unternehmen CFK und KHD und die Stadt Köln, Verhältnisse und Zusammenarbeit

Die Auswirkungen des Strukturwandels wurden bei den beiden Kölner Unternehmen CFK und KHD (heute Deutz AG) besonders sichtbar. Die Chemische Fabrik Kalk stellte 1993 ihre Produktion ein und die Deutz AG (KHD) hatte sich nach den Jahren der Expansion enorm reduziert und sich von nicht profitablen Produktionsbereichen getrennt. Die Folgen der strukturellen Veränderung beschränkten sich aber nicht nur auf die Entwicklung der beiden Betriebe seit Ende der 80er bis Mitte der 90er Jahre. Wie bereits oben angeführt, war auch die Stadt Köln mit vielschichtigen Problemen, wie z.B. Arbeitsplatzabbau, fehlenden Steuereinnahmen und entstehenden Industriebrachen konfrontiert. Außerdem stellten die verlassenen Industrieareale optische Beeinträchtigungen für die betroffenen Stadtteile dar (STADT KÖLN 1995c, 365).

Die ökonomischen Gegebenheiten lassen soziale Probleme entstehen. Hierin ist ein Beleg für die enge Verbindung und Abhängigkeit zwischen Industrieunternehmen und ihrer Standortstadt zu erkennen. Im Umgang mit den vorhandenen Problemfeldern zeigt sich, ob gemeinsam Problemlösungen erarbeitet werden können, oder ob die Bewältigung der eigenen Interessen im Vordergrund steht.

Die Chemische Fabrik Kalk hatte, wie in Kapitel C 2.1 behandelt, generell größere Schwierigkeiten bezüglich der Zusammenarbeit mit der Stadt Köln, besonders als der Standort Kalk für das chemische Unternehmen während der Wiederaufbauplanung zum Diskussionsthema wurde. Ihr Image stand vor allem für Schmutz, Staub und schwere Arbeit.¹¹⁷

Nicht nur das negative Ansehen, sondern auch die offenbar nüchterne Beziehung zwischen der Stadt Köln und der CFK hielt bis zur Schließung des Unternehmens an.

¹¹⁷ Den schlechten Ruf des Unternehmens nutzten besonders in der Nachkriegszeit viele Eltern, die ihren Kindern drohten, wenn diese die Schule nicht besuchen wollten, müßten sie auch „zur Chemischen“ arbeiten gehen. Erinnerungen von Hans Zandowski, ehemaliger Betriebsrat der Chemischen Fabrik Kalk.

Beim Bekanntwerden des Schließungsvorhabens 1993 wurde dieses nüchterne Verhältnis durch die zurückhaltende Reaktion der Stadt Köln deutlich. Es wurde kein Versuch seitens der Stadt unternommen, das Unternehmen CFK vom Schließungsvorhaben abzubringen. Auch die Rettung der noch verbleibenden 700 Arbeitsplätze war nicht geplant (Interview Werner). Die Firmenbelegschaft, die im Interessenverband die schwächste Position einnahm, stand zu ihrem Betrieb, auch wenn sie als Mitarbeiter keine Möglichkeit hatten, wie beispielsweise bei der Deutz AG, ihr Unternehmen durch Mehrarbeit und Einkommenseinbußen zu retten.

Als Gründe für die Schließung gab die Geschäftsleitung der CFK die rückläufige Geschäftsentwicklung seit 1992 mit Umsatzeinbußen von 25 % an. Ursache für diesen Abwärtstrend war laut Unternehmen die konjunkturelle Lage im In- und Ausland und die nicht mehr konkurrenzfähige veraltete Produktpalette (Interview Dr. Borm; CFK 1993: Information für die Mitarbeiter der Chemischen Fabrik Kalk, Nr. 2, S. 1; zum weiteren Verlauf der Firmengeschichte siehe Kapitel B 2.1)¹¹⁸.

Als im März 1993 bekannt wurde, daß die CFK ihre Tore schließen würde, äußerten sich Politiker besorgt, wie z.B. der Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, Dr. Bietmann, mit den Worten: „*Die Schließung bedeutet für Kalk einen herben Schlag.*“ (Kölner Express 16.3.1993 „Aus für die Chemische Fabrik Kalk“). Der Wirtschaftsdezernent der Stadt Köln, Klaus-Otto Fruhner, erläuterte, daß er versuchen wolle, die BASF zur weiteren Nutzung des Standorts Kalk zu bewegen, „...*es müsse ja nicht mit einem Produktionsbetrieb sein*“ (Kölner Express 16.3.1993 „Aus für die Chemische Fabrik Kalk“). Doch zu mehr als den besorgten Anmerkungen zur endgültigen Schließung kam es nicht. Hilfestellungen von Seiten der Stadt, sei es durch finanzielle Förderung für innovative, neue Produktionsmöglichkeiten oder durch Mitwirkung bei Umstrukturierungsmaßnahmen, blieben aus. Der Verlust der letzten 700 Arbeitsplätze bei der CFK konnte nicht abgewendet werden.

Die IG Chemie Köln bestätigte die aussichtslose Situation mit den Worten:

„*Bei der CFK wurde die letzten Jahre nur Flickschusterei betrieben. Man hat den Betrieb systematisch verrotten lassen*“ (Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 296, 21.12.1993: Gefühle wie bei einer Beerdigung).

¹¹⁸ Die ersten Anzeichen für einen Rückbau des Unternehmens wurden bereits nach dem Brand der Bromderivat-Anlagen erkennbar. Ein Wiederaufbau der Produktionsstätte war weder geplant noch durchgeführt worden. Damit fiel auch dieses Produkt aus der Erzeugnispalette heraus. Parallel dazu fand ein konstanter Stellenabbau seit den 80er Jahren statt, der in Form von Frühpensionierung vieler Mitarbeiter ab einem Alter über 59 Jahren durchgeführt wurde (Tab. 7, Zur Belegschaftsentwicklung von 1983-93; Kapitel B 2.1). Die Aufgabe der Düngemittelproduktion 1988 war ein weiterer Schritt in Richtung Schließung des Unternehmens.

Einen Monat nachdem die Chemische Fabrik Kalk die Schließung ihres Betriebes bekanntgegeben hatte, stellten städtische Vertreter bereits ein ausgearbeitetes Planungskonzept über das später zur Verfügung stehende Firmengrundstück vor. In dieser Planung sah die Stadt auf einem Teil des Geländes die Entstehung eines Bürgerparks vor.¹¹⁹ Bei der Ausarbeitung und Planung dieses Konzepts wurde das Unternehmen nicht integriert. Auch ist es sehr unwahrscheinlich, daß die städtischen Planungen, auch wenn es sich nur um die Planung eines Parks handelte, erst im März 1993 begonnen wurden, da die zur Verfügung stehende Zeit von einem Monat eher kurz ist. Man kann vermuten, daß diese Planungen bereits viel früher entstanden sind. Das Unternehmen wußte selbst nichts von derartigen Planungen und war sehr überrascht über die schnelle Präsentation der Stadt Köln (Interview Borm). Von einer Zusammenarbeit zwischen der Stadt Köln und dem Unternehmen kann bei diesem wichtigen Thema nicht die Rede sein, vielmehr knüpfen die städtischen Vertreter aus den Bereichen Wirtschaft und Stadtplanung planerisch an das Bestreben der Wiederaufbauplanungsphase an, das Unternehmen aus dem Stadtteil Kalk auszulagern, um das Gelände mit neuer „sauberer“ Nutzung in das Stadtbild zu integrieren. Durch die Art und Weise, wie die Stadt Köln sich über das Unternehmen hinwegsetzte und sich alleine mit der Neuplanung des CFK-Geländes beschäftigte, entstand eine kühle Arbeitsatmosphäre. Im Verwaltungsbericht der Stadt von 1994 wurde zwar davon gesprochen, daß eine Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der Stadt und der Eigentümerin des Geländes zusammensetzte, über die Fragen der späteren Nutzung beraten habe. Aus der Perspektive der CFK existierte eine solche Arbeitsgruppe, bei der sich beide Beteiligten mit dieser Problematik auseinandersetzten und gemeinsame Planungen vorbereiteten, nicht (STADT KÖLN 1995c, 365; Interview Borm). Die Stadt Köln und die CFK gingen eher ihren eigenen Interessen nach. Für die CFK, als Eigentümer dieses 35 ha-großen Areals, bestand keine große Eile bezüglich der Planungen. Vielmehr beschäftigte sich die Geschäftsleitung nach der Einstellung der Produktion 1993 vorrangig mit dem Abbau und dem Ausverkauf der Produktionsanlagen, die z.T. nach Brasilien verkauft wurden. Damit umging die CFK die anstehende, teure Verschrottung der gebrauchten Maschinen, und gleichzeitig wurden mehrere Millionen DM Gewinn erzielt, was in der Geschäftsbilanz wiederum positiv zu verbuchen war. Der Abriß der Gebäude folgte dem Abbau des Inventars, wie in Abb. 39 darge-

¹¹⁹ Der Bürgerpark Kalk war auf dem ehemaligen Gelände der Eisengießerei Peter Stühlen, die Ende der 70er Jahre ihren Betrieb einstellte, geplant. Die CFK übernahm das Gelände, was sie allerdings nicht baulich nutzte. Diese 3,5 ha große Freifläche befindet sich am westlichen Rand des Kalker Wohngebiets. Geplant war, daß unter aktiver Mitwirkung der Kalker Bürgerinnen und Bürger eine angelegte Grünfläche entstehen sollte. STADT KÖLN 1995b, 8; zur Lage des Areals siehe Abb. 37, S 125.

stellt (Kölnische Rundschau vom 16.3.1995, Nr. 64, „Ausverkauf läuft in der Chemischen Fabrik Kalk“).

Das Gelände der CFK wurde in das 1991 vom Stadtentwicklungsausschuß des Rates der Stadt Köln ins Leben gerufene „**Entwicklungskonzept Erweiterter Rechtsrheinischer Innenstadtbereich EERI**“ 1994 aufgenommen. Darin definierte die Stadt, welche Nutzung sie für das Gelände vorsieht.¹²⁰



Abb. 39: Fabrikgebäude der CFK bei Abrißarbeiten 1996

Foto: T. Libor-Dörstel 1996

¹²⁰ „**Entwicklungskonzept Erweiterter rechtsrheinischer Innenstadtbereich, EERI**“ sollte die Teilräume Deutz/Mülheim, Kalk/Buchforst, Deutz-Ost und Humboldt/Poll umfassen. Der Sanierungsbedarf des Stadtteil Kalk wurde in diesem Konzept besonders herausgestellt, da dieser Teil im besonderen Maße von Deindustrialisierungsprozessen betroffen war. Das EERI-Konzept stand für die Koordination von individuellen Planungen und Bedürfnissen der einzelnen Stadtteile und war mit der Funktion versehen, auf die ökonomischen Veränderungen besser reagieren und sie beeinflussen zu können. So sollte die Gefahr einer kumulativen Entwicklung nach unten abgefangen werden. Im wesentlichen wurde eine Zusammenfassung von Wirtschaftsförderungsmaßnahmen, die zum einen auf die Bestandssicherung der vorhandenen Betriebe und zum anderen auf die Ansiedlung neuer Betriebe, speziell kleinerer und mittlerer Unternehmen abzielten, für diese Revitalisierung vorgesehen (Weiterführend dazu, siehe STADT KÖLN 1997, 16-17; STADT KÖLN 1999, 18-19).

Zwei Jahre vergingen bis im Juni 1996 Spekulationen bezüglich der konkreten zukünftigen Nutzung des CFK-Geländes bekannt wurden. Ein Ratsmitglied der Stadt kündigte an, daß der Neubau des Polizeipräsidiums auf dem ehemaligen CFK-Gelände geplant sei. Doch Gewißheit gab es zu diesem Zeitpunkt nicht, vorerst blieben solche Aussagen reine Spekulation. Erschwert wurde die Frage nach der späteren Nutzung durch die vermutete hohe Schadstoffbelastung des Geländes, die sich negativ auf die Realisierbarkeit vieler Umnutzungsmaßnahmen auswirken konnte. Da die CFK, als Verursacher der Bodenverunreinigung, für die volle Sanierung aufkommen mußte, liegt die Vermutung nahe, daß sie an einer schnellen Lösung auf Kosten der CFK bezüglich der weiteren Nutzung des Geländes zwangsläufig nicht sehr interessiert war. Eine Übereinstimmung der Bedürfnisse und Interessen von Industrieunternehmen und Stadt war bei den Überlegungen zur Nutzungsänderung für das Gelände nicht zu erkennen. Für die Chemische Fabrik, als wirtschaftlich ausgerichtetes Unternehmen, stand der finanziell lukrative Verkauf dieses Areals im Vordergrund ihres Interesses. Ihre Haltung beruhte aber auch auf den eigenmächtigen Planungen der Stadt, die ohne Integration des Unternehmens erfolgte (Interview Borm)¹²¹.

Die Ergebnisse der Bodenanalysen brachten für das Unternehmen und die Stadt gleichermaßen eine positive Wende. Die festgestellte Bodenverunreinigung fiel geringer aus als erwartet. Außerdem konzentrierten sich die Schadstoffe auf einzelne Grundstücksteile, so daß sich für die Art und den Umfang der späteren Verwendbarkeit dieses Areals neue Perspektiven ergaben (STADT KÖLN 1994, 365; Interview Borm; Kölnische Rundschau vom 24.10.1996, Nr. 248, „In den 50ern über 2000 Beschäftigte“).

Nach den positiven Gutachten sollte dem Verkauf des Geländes nichts mehr im Wege stehen. Über die zukünftigen Käufer konnte allerdings noch über einen Zeitraum von 2 Jahren spekuliert werden. Die Suche nach dem geeigneten Käufer, sowie die dazugehörigen Verhandlungen, fanden ohne die Mithilfe der städtischen Vertreter statt (Interview Borm).¹²²

Ein wichtiger und entscheidender Aspekt beim Verkauf war, daß keine Zerstückelung des Areals erfolgte, d.h. das Grundstück mußte „in tutto“ verkauft werden. Eine Aufteilung hätte ein großes Problem für die Gesamtplanung des Geländes bedeutet. Außerdem wären die at-

¹²¹ Die Haltung der Stadt der CFK gegenüber war nach Aussagen von Dr. Borm verständlich, da es sich um einen chemischen Betrieb handelte, dessen Immissionen und Emissionen weit über denen eines Maschinenbaubetriebes lagen. (Interview Borm 25.10.1999)

¹²² Im Oktober 1996 verhandelte die CFK mit der Stadtsparkasse Köln, die zu diesem Zeitpunkt ernsthaftes Interesse an dem CFK-Areal zeigte, letztendlich aber nicht zum Käufer wurde (Kölnische Rundschau Nr. 248, 24.10.1996). Wie die Firmenleitung bestätigte, gab es weitere Interessenten, die aber ungenannt blieben (Kölnische Rundschau vom 24.10.1996, 248, „Eine Reihe von Interessenten wollten das Gelände kaufen“).

traktiven Stücke sofort verkauft worden, wohingegen andere Teile aufgrund ihrer Lage und Bodenverunreinigung schwer zu verkaufen gewesen wären (Interview Borm).

Im Januar 1997 wurde der Verkauf des Firmengeländes an eine eigens zu diesem Zweck gegründete „GSE“ – Grundstücks-, Sanierungs- und Entwicklungs-GmbH & Co. KG bekannt gegeben.¹²³ Diese Gesellschaft sollte von der Sanierung des belasteten Bodens, über die Planung bis zur Abwicklung das Projekt steuern (Interview Borm). Für die Geschäftsleitung der CFK war das die ideale Lösung und der ideale Käufer für das sanierungsbedürftige Grundstück.¹²⁴

Nach den Vorstellungen der Stadt sollten die neuen Besitzer des Grundstücks sich mit der Stadt über die genaue Nutzung abstimmen. Im Rat der Stadt Köln verlangte die CDU-Fraktion z.B., daß dem Investor, also der GSE, bei der Bebauung des ehemaligen CFK-Geländes nicht freie Hand zu lassen ist, da es sich bei dem Areal um „ein überregional bedeutsames Grundstück“ handelte. Außerdem forderten die Rats Herrn, daß der Stadtentwicklungsausschuß die Chance haben muß, unterschiedliche Planungsvarianten zu bewerten (Kölnische Rundschau Nr. 113, 17.5.1997. „Architekten zu Rate ziehen“). Die Stadt Köln sah bei der nun vorliegenden Konstellation, bei der die Sanierung und die Planung beim Investor lagen, ihren Einfluß in bezug auf die Stadtplanungsmaßnahmen in Kalk schwinden. Die jahrelang geführten Bemühungen, eine sinnvolle Nutzung aus städtebaulicher Sicht zu realisieren, drohten außer Kontrolle zu geraten. Obwohl die Stadt zu keinem Zeitpunkt den Kauf des Areals in Betracht zog, war sie dennoch sehr bemüht, Einfluß auf diese Fläche und auf die neuen Besitzer zu nehmen. Zu einer engen Zusammenarbeit zwischen dem Unternehmen CFK und der Stadt Köln kam es weder bei den gesamten Verhandlungen noch bei den Planungen über das ehemalige Firmenareal.

Das Unternehmen Deutz AG, ehemals KHD, hatte ein anderes Verhältnis zur Stadt Köln. Das wurde besonders deutlich, als die Unternehmensgruppe die Auswirkungen des Strukturwandels zu spüren bekam. Wie bereits im Kapitel B 2.2 zur Unternehmensgeschichte dargestellt wurde, hatte KHD seit Mitte der 80er Jahre einige wirtschaftliche Rückschläge erlitten (Kap. B 2.2 zur Entwicklungsgeschichte des Unternehmens KHD). Eine Folge negativer Ereignisse sorgte für Aufsehen in der Kölner Presse. Die Zukunft des Unternehmens war besonders im Frühjahr 1996 für einige Wochen sehr ungewiß.

¹²³ Hinter dieser GSE stand eine in der Bodensanierung erfahrene Firma „Engel Umwelttechnik“ und die „GEG“ – Grundstücks- Entwicklungs- Gesellschaft.

¹²⁴Die übrigen Kaufinteressenten erhielten keinen Zuschlag, weil sich die Verhandlungsparteien nicht über den Kaufpreis einigen konnten. Außerdem bestanden unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Bewertung und

Gleichzeitig mit dem Niedergang der CFK stand auch das für Köln so bedeutende Unternehmen KHD auf keinem festen Fundament mehr. Zwar waren die Gründe und Ursachen für den negativen Trend der beiden Unternehmen CFK und KHD nicht identisch, doch die Ergebnisse führten zum gleichen Resultat: Wegfall von Arbeitsplätzen.

Doch anders als bei der Schließung der CFK, fand eine spektakuläre Rettungsaktion des Gesamtkonzerns KHD statt. Wochenlang versuchten Unternehmensleitung, Vertreter der Stadt und des Landes NRW, sowie beteiligte Banken und die Betriebsräte von KHD einen Plan auszuarbeiten, der das Unternehmen doch noch retten könnte. Besonders hervorzuheben war hier das Engagement der städtischen Delegation, die dem Unternehmen sehr entgegen kam. Die Erkenntnis, daß die Schließung KHDs die Wirtschaft und das soziale Gefüge der Stadt empfindlich treffen würde, führte dazu, daß alle Beteiligten an die Grenzen ihrer Möglichkeiten gingen, um den Konzern zu erhalten.

Die Verantwortlichen, die eine Rettung ermöglichten, kamen aus unterschiedlichen Bereichen. Neben dem Unternehmen selbst spielte besonders die Stadt Köln eine wichtige Rolle bei den Verhandlungen, die durch die Verwaltung und deren Oberstadtdirektor Lothar Ruschmeier repräsentiert wurde.¹²⁵ Auch den Beschäftigten und ihren Familien sicherte der Rat der Stadt zu, seinen Beitrag zur Rettung der Arbeitsplätze zu leisten und dazu auch zu außergewöhnlichen Anstrengungen bereit zu sein.¹²⁶ Politische Unterstützung zu diesem Thema kam von den Fraktionen der SPD und der CDU.¹²⁷ Diese konstruktive Zusammenarbeit aller Beteiligten, zeigte die enormen Möglichkeiten, die sich durch eine solche Koordination boten, um diesen Standort des Unternehmens KHD zu sichern.

Der Landmaschinenhersteller Deutz-Fahr, der ebenfalls zur Deutz AG, bzw. KHD gehörte, hatte seinen Standort in Kalk. Der Verkauf dieses Produktionszweiges an die italienische Same-Gruppe bedeutete ebenfalls eine weitreichende Veränderung aus wirtschaftlicher,

Durchführung der notwendigen Bodensanierung. Dr. Borm, ehemaliger Geschäftsführer CFK 25.10.1999, Kölnische Rundschau vom 28.1.1997, 23, „Verkauf des CFK-Geländes bietet Kalk neue Hoffnung“.

¹²⁵ Der Rat der Stadt Köln erließ am 31.5.1996 eine Resolution, daß die Verwaltung alles in ihrer Macht stehende tun sollte, um KHD und die 5.500 Arbeitsplätze in Köln zu erhalten.

¹²⁶ Die Erhaltung des Unternehmens waren der Stadt 89 Millionen DM wert, die sie über ein Darlehn der Stadtparkasse Köln finanzieren mußte. Neben der Stadt war die Deutsche Bank, die 47,7 % der Aktienanteile an KHD besaß und damit der größte Aktionär des Konzerns war, gleichermaßen gefordert eine akzeptable Lösung zu finden. Ebenso wie die Stadt Köln war auch das Land Nordrhein-Westfalen ein wichtiger Akteur, der mit den Maßnahmen zur Strukturförderung die Rettungsaktion mit 89 Millionen unterstützte (Information der Pressestelle der Deutz AG; Kölnischen Rundschau Nr. 127, 3.6.96; 130, 6./7.6.96; Der Spiegel, Nr. 23 vom 3.6.1996).

¹²⁷ KHD hatte zu dieser Zeit einen neuen Vorstandschef: Anton Schneider, der seit Mitte 1995 die Geschäfte führte. Im Aufsichtsrat des Unternehmens hatte M. Endres (Vorstandsmitglied der Deutschen Bank) den Vorsitz, auch der Bevollmächtigte der IG Metall, Theo Röhrig gehörte dem Aufsichtsrat an. Dieser Personenkreis stellte die Entscheidungsträger seitens des Unternehmens. KHD Pressestelle 1996, Kölnische Rundschau 1.6.1996, Nr. 126. Die damaligen politischen Akteure, wie Dr. K. Heugel, Fraktionschef der SPD und CDU Ratsherr Prof. R.

städtebaulicher und sozialer Sicht. Hier waren die Vertreter der Stadt nicht an der Geschäftsabwicklung beteiligt, da es sich hier um einen „normalen“ Firmenverkauf handelte. Die Stadt Köln war allerdings die Grundstückseignerin, die das Firmengrundstück bereits 1996 kaufte, also ein Jahr früher als Deutz-Fahr zum Verkauf stand (Kapitel B 2.2). Für KHD mußten zu diesem Zeitpunkt Maßnahmen, die dazu dienten Kosten einzusparen, entwickelt und durchgeführt werden. Begründet wurde der Verkauf an Same mit der Verbesserung der wirtschaftlichen Position des Traktorenunternehmens auf dem europäischen Markt. Mit diesem Zusammenschluß würde das Unternehmen gestärkt. Gleichzeitig kann dieser Verkauf aber als ein gewisser Ausverkauf angesehen werden, weil die hohen Verluste, die bei der KHD-Tochter Humboldt-Wedag Anlagenbau durch Bilanzmanipulationen (Kapitel B 2.2) entstanden waren, ausgeglichen werden mußten. Der Verkauf des wirtschaftlich intakten Traktoren-Werkes Deutz-Fahr bot eine gute Möglichkeit Gewinn zu verbuchen, die Finanzkraft der Unternehmensgruppe zu stärken und den roten Zahlen gegen zu steuern. An den Verkauf war die Bedingung gebunden, daß die Same-Gruppe nach dem Kauf weiterhin Deutz-Motoren in die Traktoren einbauen mußte. Diese Verhandlungsgrundlage sollte wiederum eine Sicherheit für die Deutz-Motoren darstellen, weil dadurch der Absatz ihrer Produkte garantiert war.

Mit dem Kalker Werk wurde auch die Fertigungsanlage von Mähdreschern in Lauingen an den Same-Konzern verkauft. Hier spielte das „gute“ Verhältnis zwischen der Unternehmensgruppe und der Stadt eine untergeordnete Rolle, da die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens deutlich im Vordergrund standen.

Obwohl die Geschäftsführer des Same-Unternehmens ihre Absicht beteuerten, den Standort Köln-Kalk zu erhalten und das Management sowie die Mitarbeiter beim Kauf von Deutz-Fahr zu übernehmen, entschied sich Same letztendlich doch gegen den Standort Köln (KHD, Kompakt Nr. 2, 30.1.1995).¹²⁸ Die Geschäftsleitung begründete ihren Schritt mit den zu hohen Produktionskosten in Köln. Da die Stadt Köln Eigentümer der Grundstücke und Gebäude ist, waren dem neuen Unternehmen gerade die Mietkosten, die jährlich bei ca. 5 Millionen DM lagen, zu hoch (Kölnische Rundschau 28.2.1997, Nr. 50 „Bei Deutz-Fahr ist heute Schluß“ und Veranstaltung der Initiative: Arbeit für Kalk; siehe dazu auch Abb. 38, S. 126, zur Lage der Grundstücke der Deutz-Fahr (KHD), die nun im Besitz der Stadt Köln sind).

Bietmann traten für die unkonventionelle Hilfe ein. Fraktionschef der CDU war 1996 Albert Schröder, der Bedenken über die finanzielle Belastung der Stadt äußerte. Kölnische Rundschau 29.5.1996, Nr.123.

¹²⁸ KHD Kompakt, Informationen für die Mitarbeiter der KHD-Gruppe: Verkauf der Landtechnik – KHD: Konzentration auf Antriebe und Industrieanlagen – Neue Perspektiven nach Finanzstärkung. Firmenzeitschrift Nr. 2, 30. 1. 1995.

Mit dem Grundstücksverkauf an die Stadt hatte sich KHD bereits vor dem Firmenverkauf aus dem Verantwortungsbereich in Kalk zurückgezogen, wodurch sich auch der Einfluß des Unternehmens auf den Stadtteil reduzierte.¹²⁹

Die Stadt Köln kam dem Unternehmen KHD damals entgegen und erwarb das Firmenareal. Doch die Rechnung der Stadt, das Unternehmen aus der Verlustzone zu holen, und zusätzlich den Standort Kalk und damit auch die Arbeitsplätze zu retten, ging in diesem Fall nicht ganz auf. Das Unternehmen wurde zwar gerettet, doch der Standort Kalk und die dortigen Arbeitsplätze gingen mit der Firmenverlagerung nach Lauingen verloren.



Abb. 40: KHD-Grundstück an der Deutz-Mülheimer-Straße, auf dem 1993 noch Produktionshallen standen. Nur noch die „alte“ Werbung erinnert an die Größe des Unternehmens (Foto: T. Libor-Dörstel 2000)

Hinzu kam, daß sich das Unternehmen weiter reduzierte, teilweise veraltete Hallen abriß und seine repräsentative Verwaltung in Deutz aufgab (siehe Abb. 40). Mit dem Auszug der Verwaltung aus dem „KHD-Hochhaus“ zog sich das Unternehmen aus Deutz zurück und verlagerte diesen Teil des Unternehmens in das neue Stammwerk Porz sowie in alte Bürogebäude des Werkes an der Deutz-Mülheimer-Straße in Mülheim. KHD bzw. die Deutz AG verlor stufenweise, mit ihrem Ausverkauf, ihren Stellenwert gegenüber der Stadt Köln.

¹²⁹ Die Stadt Köln kaufte bereits 1992 und 1995 200.000 Quadratmeter Werksgelände von KHD und vermietete die Flächen dem Unternehmen zu günstigen Konditionen. Das waren Maßnahmen um die Arbeitsplätze zu

2 Ein Relikt aus der Wiederaufbauzeit: Werkswohnungsbau CFK und KHD

In den Wiederaufbaujahren nahm der Werkswohnungsbau der Firmen CFK und KHD (Deutz AG) in Kalk, Deutz und Mülheim eine wichtige Stellung bei der Schaffung von neuem Wohnraum ein (Kapitel C 2.2). Gerade Anfang bis Mitte der 50er Jahre entstanden die meisten dieser werkseigenen Wohnungen, mit denen sich die Unternehmen auch gerne schmückten und damit ihr Image pflegten. Die Wandlung bei KHD vom „Nazi-Musterbetrieb“ hin zum sozialen Wiederaufbaubetrieb gelang u.a. auch mit der eigenen Wohnungsbaugesellschaft „Wohlfahrt GmbH“, die als Bauherrin bei den Neubauaktivitäten auftrat (Kapitel B 2.2, zur Firmengeschichte und zur Beziehung von KHD zu den „Nazis“). Neben dem Wiederaufbau des Werkes und der Produktion wurde besonders der werkseigene Wohnungsbau in den Betriebszeitungen von KHD hervorgehoben (Werksrundschau KHD Nr. 5, 1951 und Nr. 8, 1952; Sonderausgabe Okt. 1953). Während KHD mit dem Bau von werkseigenen Wohnungen zur Verbesserung der Wohnraumsituation beitrug, versuchte das Unternehmen CFK die Nachkriegssituation mit finanzieller Förderung und zinslosen Darlehen für Wohnungsneubau erträglich zu gestalten (Interview Werner).

Die Bedeutung des Werkswohnungsbaus veränderte sich im Laufe der Zeit. Nachdem die Wohnungsnot der Nachkriegszeit behoben war, wurden die Werkswohnungen zur angenehmen und preiswerten Einrichtung für die Werksangehörigen mit Mietpreisen, die dem sozialen Wohnungsbau-Mietpreisniveau entsprach. Für die Unternehmen waren die eigenen Wohnungen mit einem enormen Kostenapparat verbunden. Verwaltet wurden die Wohnungen über die werkseigenen Wohnungsgesellschaften oder spezielle Abteilungen innerhalb der Unternehmen, was dort einen erhöhten Arbeitsaufwand und Kosten verursachte.¹³⁰ Der Werkswohnungsbau mutierte zum Relikt der Nachkriegszeit.

Da die Werkswohnungen in den 80er Jahren bereits ein durchschnittliches Alter von 20 bis 35 Jahren aufwiesen, entsprachen diese Bauten nicht mehr den modernen Anforderungen und Bedürfnissen für den Wohnungsbau. Reparaturen und Modernisierungsmaßnahmen waren notwendig geworden, so daß die Wohnungen sich zum schwer kalkulierbaren finanziellen Risiko entwickelten, und somit die Attraktivität von Immobilienbesitz für die Unternehmen in Frage gestellt wurde. Um diesem Trend entgegenzuwirken und um die Kostenentwicklung für das Unternehmen zu reduzieren, strebte die CFK Anfang der 80er Jahre eine Anpassung der Mieten an das ortsübliche Mietniveau an. Diese Forderung wurde allerdings entschieden vom Be-

erhalten. Kölnische Rundschau 31.5.1996, Nr. 125.

¹³⁰ Bei KHD war die „Wohlfahrt GmbH“ für die gesamte Abwicklung zuständig. Da die CFK insgesamt nur 127 eigene Wohnungen besaß, wurden diese von der Grundstücksabteilung verwaltet, die der Geschäftsleitung unterstand. Arno Werner ehem. Betriebsrat CFK zum Werkswohnungsbau, Interview 4.2.1997.

etriebsrat abgelehnt.¹³¹ Nach einigen Verhandlungen zwischen Betriebsrat als Interessenvertreter der Arbeitnehmer und der Geschäftsleitung der CFK wurde eine Mietpreiserhöhung akzeptiert mit der Gegenforderung, die Wohnungen durch Modernisierungsmaßnahmen, wie durch den Einbau neuer Thermopanefenster aufzuwerten. Die Modernisierung sollte für die Mieter Heizkosteneinsparungen und die Verbesserung des Lärmschutzes bewirken. 1985/86 begann die CFK mit der Durchführung dieser Modernisierungsarbeiten an den 127 CFK-Wohnungen in den 17 Werkshäusern. Zum 31.12.1989 war dann die Mieterhöhung geplant, doch bereits ein Jahr zuvor wurden die Werksangehörigen und der Betriebsrat von dem Entschluß der Geschäftsleitung überrascht: die Werkswohnungen sollten verkauft werden. Den Mietern der Wohnungen bot die CFK die Wohnungen zum Kauf an und bereits im Juli 1989 waren dann alle 127 CFK-Werkswohnungen verkauft. Die Verkaufsverhandlungen wurden vom Betriebsrat begleitet, der sich für die Interessen der Käufer einsetzte. 80 % der Wohnungen wurden direkt an die werksangehörigen Mieter verkauft, die restlichen 20 % wurden Mitarbeitern angeboten und verkauft. Da die Nachfrage das Angebot überstieg, wurden die Wohnungen z.T. unter den Mitarbeitern verlost. Ob die Schließung des Unternehmens beim Verkauf der Wohnungen schon geplant war, konnte nicht geklärt werden (Interview Werner). Doch war zu diesem Zeitpunkt bereits die Absicht zu erkennen, daß sich die CFK von kostenintensiven Positionen trennte. Die Firmenpolitik der 60er Jahre, die sich in der Errichtung von Werkswohnungen zur Erhöhung des Firmenkapitals in Form von Immobilien widerspiegelte, war mit diesem Schritt überholt. Finanzielle Überlegungen waren ausschlaggebend für den Entschluß zum Verkauf. Die soziale Komponente, die das Unternehmen in der Nachkriegszeit geprägt hatte, ging mit dem Verkauf verloren. Die Unterstützung und Unterbringung der eigenen Belegschaft in Notunterkünften auf dem Betriebsgelände und später in Firmenwohnungen sorgte während des Wiederaufbaus für ein Zusammengehörigkeitsgefühl und steigerte die Arbeitsmoral der Mitarbeiter. Auch die damit verbundene jahrzehntelang praktizierte Imagepflege endete zum Zeitpunkt des Verkaufs, auch wenn das Unternehmen durch die vergünstigten Verkäufe an die Mitarbeiter keinen wirtschaftlichen Gewinn zu verzeichnen hatte.

Die Bedeutung des Werkswohnungsbaus entwickelte sich bei der Firma Deutz AG (KHD) ähnlich wie bei der CFK, auch wenn die Deutz AG mit ca. 1576 Wohnungen in Köln deutlich mehr Immobilien besaß. Anders als bei der CFK unterlag die Verwaltung der Wohnungen der

¹³¹ Der Betriebsrat hatte laut BVG (Betriebsverfassungsgesetz) volles Mitspracherecht, wenn es um die Wahrung der Interessen der Mitarbeiter ging. So konnte sich auch der Betriebsrat bei den Forderungen bezüglich der Mieterhöhung gegen die Geschäftsleitung durchsetzen. Erinnerungen von A. Werner, ehem. Betriebsrat CFK.

Wohnungsbaugesellschaft „Wohlfahrt GmbH“, die wie bereits erwähnt, die Werkswohnungen errichtete. Die soziale Motivation für die baulichen Tätigkeiten der Nachkriegszeit basierte auf dem gleichen Grundgedanken, die auch die CFK zum Werkswohnungsbau veranlaßte. Mitte der 80er Jahre war die Bausubstanz veraltet und die Wohnungen in einem renovierungsbedürftigen Zustand. Die Häuser waren, wie es dem Nachkriegsstandard entsprach, mit einfach verglasten Fenstern ausgestattet. Die Dächer wiesen starke Schäden auf, der äußere Zustand der Gebäude war dem Alter entsprechend, d.h. der Außenputz war angegriffen, verschmutzt und nicht mit Wärmedämmung versehen. Zentralheizung wiesen nur wenige Häuser¹³² auf, die meisten Wohnungen (ca. 90 %) wurden mit Einzelheizungen in Form von Öl-öfen beheizt. Damit entsprachen die Wohnungen in den 80er Jahren immer noch dem Nachkriegsniveau. Da die Anzahl der Wohnungen weit aus größer war als bei der Chemischen Fabrik, drohten enorme Kosten auf das Unternehmen KHD zuzukommen, um die Gebäude und damit auch den Wert der Immobilien zu erhalten.

Soweit ließ es das Unternehmen KHD allerdings nicht kommen. Bereits zu Beginn der 80er Jahre, also 9 Jahre bevor CFK ihre Wohnungen verkaufte, wurde mit der Veräußerung der Werkswohnungen begonnen. Auch diese Wohnungen hatten ihren Zweck in den Wiederaufbaujahren erfüllt, als Arbeitnehmer gesucht waren und die Werkswohnungen als Anreiz gute Dienste leisteten.

Der Verkauf der Werkswohnungen erfolgte bei KHD in 3 Schritten. Die erste Verkaufswelle fand zwischen 1981 und 1982 statt, als ca. 820 KHD-Wohnungen (über 50 %), ähnlich wie bei der CFK, an betriebsangehörige Mieter verkauft wurden. Wollten die Mieter die Wohnung nicht kaufen, so wurden diese zuerst Verwandten 1. Grades der Mieter, dann Belegschaftsmitgliedern und später Freunden und Bekannten von Werksangehörigen angeboten. 70 % der Mieter entschieden sich dafür, ihre Wohnung zu kaufen, wobei die Anzahl der Wohnungen pro Käufer auf eine Wohnung beschränkt war. Der Verkauf wurde, wie vorher auch die Verwaltung der Wohnungen, über die „Wohlfahrt GmbH“ abgewickelt. Begleitet wurden die Verhandlungen und der Verlauf des Verkaufs vom KHD-Betriebsrat, der sich in Verhandlungen mit der Wohnungsgesellschaft ein Mitspracherecht zusichern ließ (Interview May).

Die zweite Verkaufswelle fand 1987 statt, als alle übrigen Wohnungen bis auf werksnahe Wohnungen, die sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Betriebsgelände befanden, verkauft

¹³² In Häusern, die erst in den späten 60er Jahren gebaut wurden, wie z.B in der Frankfurter Straße, installierte die Firma KHD von Anfang an Zentralheizungen. In den übrigen Wohnungen, die Mitte der 50er Jahre bis Mitte der 60er Jahre entstanden, waren Zentralheizungsanlagen nicht eingebaut worden. Telefoninterview May, 4.1.2000.

wurden. Begründet wurde das Zurückhalten der werksnahen Restwohnungen mit befürchteten Forderungen nach strenger Einhaltung der verursachten Emissionen und Immissionen des Werkes (Interview May).¹³³

Diese beiden Verkaufsintervalle erfolgten lange bevor das Unternehmen KHD in existentielle Schwierigkeiten geriet. Der Grund für die Wohnungsverkäufe bestand darin, daß man den Kosten für anstehende Renovierungen aus dem Weg gehen wollte.

Der Verkauf der letzten, im Besitz der KHD verbliebenen Wohnungen wurde im Zuge der Grundstücksverkäufe an die Stadt zwischen 1993 und 1995 vorgenommen, als das Unternehmen wirtschaftlich vor dem Ende stand. Der Kaufpreis der Wohnungen lag im Durchschnitt bei ca. 1000,- bis 1200,- DM pro m² Wohnfläche und lag damit weit unter dem handelsüblichen Immobilienmarktwert in Köln. Der „günstige“ Preis wurde von Seiten des Betriebsrates ausgehandelt und dahingehend begründet, daß sich die Wohnungen im renovierungsbedürftigen Zustand befunden haben. Einige der Wohnungen waren in einem so schlechten Zustand, wie die Wohnungen in der Zechenstraße, daß diese für 300,- bis 500,- DM pro m² verkauft wurden. KHD zahlte für diese Wohnungen auch noch Beträge in Größenordnungen von ca. 50.000,- bis 60.000,- DM in die Eigentümergemeinschaft ein, damit dringend notwendige Reparaturen an diesen Häusern durchgeführt werden konnten.¹³⁴

Nach diesen Verkaufsaktionen besaß KHD bzw. die heutige Deutz AG keine eigenen Werkswohnungen mehr.

Beim Verkauf der Werkswohnungen spielte die Stadt Köln allerdings eine geringe Rolle. Dort bestand in erster Linie Interesse an den Grundstücken, auf denen die Produktionsanlagen standen. Der Werkswohnungsbau selber wurde, wie bereits beschrieben, aufgrund seines baulichen Zustands und seiner sozialen Bestimmung, direkt an die ehemaligen Mieter verkauft.

¹³³ Emission = Abblasen von Gasen (z.B. Ruß) in die Luft; Immission = Einwirkungen von Verunreinigungen wie Lärm auf Lebewesen.

¹³⁴ Die Informationen stammen vom ehemaligen Betriebsrat Herrn May. Die Wohnungsgesellschaft „Wohlfahrt“ wurde bereits 1995 aufgelöst und die Unterlagen über die Wohnungsgeschäfte waren nach Informationen der Deutz AG vernichtet oder nicht auffindbar. Auch konnte man keine weiteren Informationen zu diesem Themenbereich von der Firma bekommen. Das Rheinisch Westfälische Wirtschaftsarchiv, das „alle“ Schriftstücke der Firma KHD zur Archivierung übernahm, war nicht im Besitz dieser aktuellen Dokumente.

3 Struktureller Wandel als Impuls für gegenwärtige städtische Planungen und Maßnahmen zur zukünftigen Stadtentwicklung

Nach dem Rückbau und der Schließung alteingesessener Industrieunternehmen ergab sich aus der Sicht der Stadtplaner eine völlig neue Situation, mit der Möglichkeit, die jahrzehntelang aufgebauten städtischen Strukturen verändern zu können. Dadurch, daß die Industrie ihren Produktionsstandort nach den Zerstörungen des 2. Weltkrieges nicht veränderte und an Ort und Stelle wieder aufbaute, bildeten sich Strukturen mit großindustriellem Charakter. Der Wiederaufbau führte nicht zu Strukturveränderungen im Vergleich zur Vorkriegszeit.

Im Gegensatz zum Wiederaufbau findet heute durch die Deindustrialisierung ein Veränderungsprozeß auf den ehemaligen Industrieflächen statt, der zum Strukturwandel in den betroffenen Stadtteilen führt. Die „alten Industrieflächen“ müssen saniert und neu bewertet werden. Strategien zur „Revitalisierung“ und „Neuinwertsetzung“ dieser Flächen, die den Strukturwandel mit innovativen Maßnahmen unterstützen und gleichzeitig den negativen Veränderungen entgegensteuern, müssen entwickelt werden (vgl. dazu FRIEDRICHS 1993).

Bereits seit Mitte der 80er Jahre setzte sich die Stadt Köln vermehrt mit strukturbedingter Problematik in altindustriengeprägten rechtsrheinischen Stadtteilen auseinander. Verschiedene Konzepte, wie die 1984 beschlossene „Rahmenplanung Kalk“, spiegeln den planerischen Entwicklungsstand der 80er Jahren wider. Zu diesem Zeitpunkt zeigten sich die erste Auswirkungen des Strukturwandels in Kalk, doch die zur Deindustrialisierung führenden Entwicklungstendenzen der Betriebe CFK und KHD waren zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht absehbar, auch wenn die Beschäftigungszahlen beider Unternehmen bereits rückläufig waren.^{135, 136}

Die Planungsschwerpunkte der „Rahmenplanung Kalk“ konzentrierten sich weniger auf die Erschließung neuer wirtschaftlicher Perspektiven zur Sicherung von Arbeitsplätzen, sondern mehr auf eine Harmonisierung zwischen der noch vorhandenen Industrie und der Wohnnutzung in diesem stark industriell geprägten Stadtteil. Da die unmittelbare Nähe der

¹³⁵ 1983 ging die Batterienfabrik Gottfried Hagen im Stadtteil Humboldt-Gremberg (liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu Kalk) in Konkurs.

¹³⁶ Zwischen 1983 und 1988 sank die Zahl der Beschäftigten bei der Chemischen Fabrik Kalk von 1.475 auf 1.210 Mitarbeiter. Bei KHD wurden ab 1986 die Arbeitsplätze radikal reduziert, 1986 fielen beim Gesamtkonzern 2.000 Arbeitsplätze weg, im darauf folgenden Jahr 6.000. Im produzierenden Gewerbe fielen zwischen 1984 und 1995 insgesamt 28.633 Arbeitsplätze (23,7 %) weg. (1984: 120.580, 1995: 91.947) Kölnische Rundschau Nr. 123, 29.5.1996, CFK Geschäftsbericht 1984 und CFK Informationen Werkszeitschrift Nr. 1 1992.

Wohnbebauung zur Industrie als belastend für die Umwelt eingestuft wurde, war das wesentliche Ziel dieser Planung die Verringerung der Emissionen und der Umweltbelastung. Außerdem sollte der krasse Übergang im Grenzbereich zu den Industrieunternehmen saniert werden, um das direkte Aufeinandertreffen von Industrie und Wohnnutzung durch eine Übergangszone mit weniger emissionsbelasteter gewerblicher Nutzung abzumildern. Die Rahmenplanung sah eine Neuordnung dieser Bereiche vor mit dem Ziel, die Charakteristik Kalks als Industrie- und Wohnstadtteil zu erhalten, aber mit gleichzeitiger Verbesserung von Stadtgestalt und Stadtbild (STADT KÖLN 1985, 5-7).

Bei der Entwicklung der Rahmenplanung Kalk 1984 wurde noch nicht die Notwendigkeit erkannt, Maßnahmen zu ergreifen, die Attraktivität des Standorts Kalk nicht nur für die Anwohner, sondern auch für die dort ansässigen industriellen Unternehmen¹³⁷, die einen erheblichen Teil der wirtschaftlichen Basis dieses Stadtteils darstellten, zu steigern. Damit hätte sich Industrie und Stadt gemeinsam Perspektiven für eine weiterhin positive Stadtentwicklung erschließen können.

Zu Beginn der 90er Jahre reagierten die Verantwortlichen der Stadt Köln nach dem Bekanntwerden des sich abzeichnenden Rückbaus der Industrie direkt. Bereits 1991, zwei Jahre vor der Schließung der CFK erteilte der Stadtentwicklungsausschuß des Rates der Stadt Köln der Verwaltung einen Planungsauftrag zur Erstellung eines Konzeptes Namens „**Entwicklungskonzept Erweiterter rechtsrheinischer Innenstadtbereich EERI**“, das die Bereiche Deutz/Mülheim, Kalk/Buchforst, Deutz-Ost und Humboldt/Poll umfaßt (siehe dazu für den Bereich Kalk Abb. 41 Kalk-Programm und für den gesamten rechtsrheinischen Teil Abb. 42, die gestrichelte Linie kennzeichnet das EERI-Projekt). Ziel dieser Konzeption war es, den Problemen, die durch die wirtschaftlichen Veränderungen in diesen Stadtteilen entstanden waren, entgegenzusteuern. Das Konzept sah die Wiederbelebung einer ökonomischen Beschäftigungsbasis auf den disponiblen Gewerbebrachen vor. Ein ausschließlicher Ersatz von Produktion durch konsumnahe Dienstleistung war nicht vorgesehen, vielmehr wollten die Planer zukunftsorientierte Arbeitsplätze für Nahversorgung und Export, unter Berücksichtigung des Qualifikationsniveaus der lokalen Arbeitnehmerschaft schaffen (STADT KÖLN 1995b, 5). Zur Realisierung dieser Ziele, bestand die Notwendigkeit, die einzelnen Stadtteile in das Gesamtkonzept „EERI“ zusammenzufassen und die Schwerpunkte dieser Teilräume herauszustellen. In einer Stadtteilgemeinschaft soll der Wirtschaftsraum „rechtsrheinischer Innenstadt-

¹³⁷ Beim Umsatz der Industrie wurde ein gravierender Rückgang verzeichnet, der 1993 um 14,6 % gegenüber dem Vorjahr sank. (1992 37.733 Mio. DM, 1993 32.215 Mio. DM Jahresumsatz) Stadt Köln 1994, 7.

bereich“ gestärkt werden, um damit die Attraktivität der gesamten Stadt zu steigern. Ein Aufbau gegenseitiger, konkurrierender Teilräume sollte mit dieser Planungsstrategie vermieden werden. So eignete sich nach Auffassung der Planer der Teilraum Deutz/Mülheim, aufgrund der Nähe zum Zentrum und durch die gute Verkehrsanbindung, als Bürostandort mit Entlastungsfunktion für das linksrheinische Innenstadtgebiet. Die Qualitäten der rechtsrheinischen Stadtteile sollten aufgrund ihrer Lage zu wichtigen Verkehrsknoten, wie z.B. ihrer Nähe zum Flughafen und dem neuen ICE Bahnhof Deutz, sowie zu bedeutenden Institutionen wie z.B. der Fachhochschule und dem TÜV Rheinland herausgestellt werden. Damit sollten Anreize für die Ansiedlung technologieorientierter und innovativer Unternehmen geschaffen werden. Speziell für den Stadtteil Kalk, wo die Auswirkungen der Deindustrialisierung besonders deutlich in Erscheinung traten, wurde innerhalb des EERI-Konzepts ein gesondertes Programm erarbeitet. Das „integrierte Handlungskonzept **Kalk-Programm** für den Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf“¹³⁸ entstand direkt nach Bekanntwerden des Schließungsvorhabens der CFK.¹³⁹ Ein Jahr zuvor, 1992, zog die Maschinenproduktion von KHD aus Kalk nach Porz, wo das Unternehmen eine neue Produktionsanlage errichtete. Als Reaktion auf die Produktionseinstellung der Chemischen Fabrik Kalk erfolgte im Mai 1993 der Beschluß des Rates, die programmatische Sicherung des Industriestandortes Kalk zu betreiben. Zusätzlich wurde im Herbst 1993 der Stadtteil Kalk mit den angrenzenden nördlichen Teilen von Humboldt-Gremberg und dem Sanierungsgebiet Vingst/Höhenberg als „Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf“ ausgewiesen (STADT KÖLN 1995b, 1). Die tendenziell rückläufige Entwicklung der industriellen Basis im rechtsrheinischen Köln hielt weiter an, so daß der Rat der Stadt am 3.5.1994 einem weiteren Beschluß folgte, der die Verwaltung beauftragte, ein Gesamtprogramm zur Strukturverbesserung zu erarbeiten.

¹³⁸ Dieser Name ist die offizielle Bezeichnung für dieses Konzept, das als Gemeinschaftsinitiative unter dem Motto „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf“ vom Land NRW und der Stadt Köln getragen wird. Dazu STADT KÖLN 1995b, Köln – Kalk Programm.

¹³⁹ Im März 1993 gab die Geschäftsleitung der Chemischen Fabrik Kalk bekannt, daß sie das Unternehmen schließt.

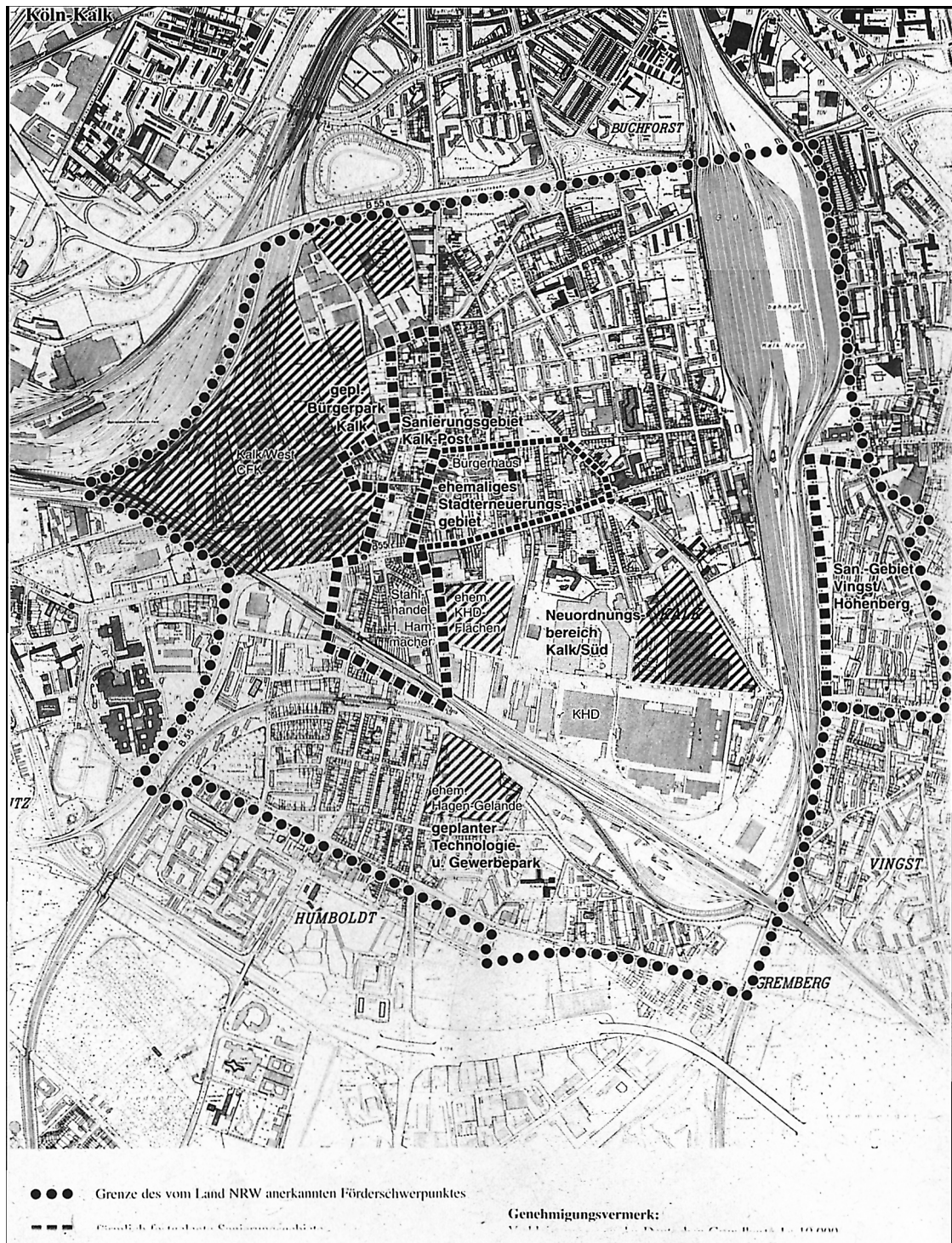


Abb. 41: Leitprojekt: Kalk-Programm (Quelle: Stadt Köln 1995b, Kalk-Programm)

Im August 1994 wurden fünf Leitprojekte und die Schwerpunkte dieses Programms veröffentlicht. Das „Kalk-Programm“ sah die

- Technologieförderung,
- Wirtschaftsstrukturpolitik für kleine und mittlere Unternehmen,
- Beschäftigungsförderung/Qualifizierung,

- Verbesserung der Stadtstruktur/Abbau des Freiflächendefizits,
- und die Kommunikation und Vernetzung vor (STADT KÖLN 1995b, 1).

Mit diesem Maßnahmenkatalog versuchen Stadtplaner Impulse für den Neubeginn im Rahmen dieser Umstrukturierungsphase zu geben. Besonders hervorzuheben sind in diesem Programm die Planungen bezüglich der Neuansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben auf den ehemaligen Flächen der CFK und KHD. Die Wirtschaftsstrukturpolitik sieht hier die Förderung von kleineren und mittleren Betrieben vor. Dies resultiert auch aus den Ereignissen der Vergangenheit, die zeigten, daß die Abhängigkeit ganzer Stadtteile von einzelnen großen Industrieunternehmen ein erhöhtes Risiko bezüglich der Arbeitsplatzsituation darstellt. Als eine Art „Wiederaufbaudynamik“ werden die vorgeschlagenen Leitprojekte angesehen.

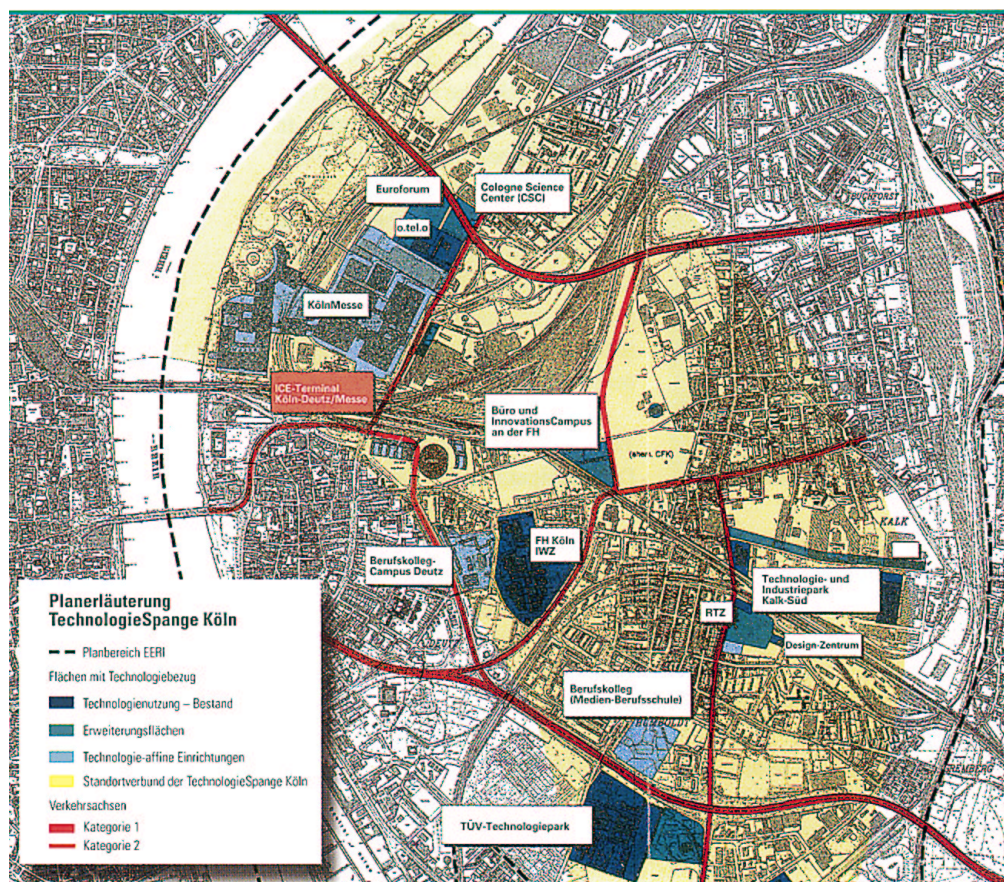


Abb. 42: Projekte der Stadt Köln für die Erneuerung der rechtsrheinischen Wirtschaftsstruktur (Quelle: Stadt Köln 1999, 16)

1999 kam ein weiteres Projekt zur Erneuerung der rechtsrheinischen Wirtschaftsstruktur hinzu, das Leitkonzept „Technologie Spange Köln“. Innerhalb des EERI-Bereiches ist ein Band ausgewiesen, das neuen technologieorientierten Produktions- und Dienstleistungsunternehmen einen Standort bieten soll (siehe Abb. 42). „Technologie Spange Köln“ ist die Fort-

führung der früheren Projekte mit der speziellen Orientierung auf die Ansiedlung technischer Betriebe (Stadt Köln 2000, 15-16).

Neben dem vordringlichen „baulichen Wiederaufbau“ sollen auch Initiativen ergriffen werden, die sich auf den sozialen Zusammenhalt und die kulturelle Vitalität in Kalk konzentrieren. Um diesen Zielen näher zu kommen, werden verschiedene Projekte gefördert, wie z.B. Initiativkreis Kalk (Aufbau eines Netzwerkes von Initiativen und Selbsthilfegruppen, die dazu beitragen können, das kulturelle Miteinander zu verbessern), Projekte des Gemeindewesens (zielgruppenorientiertes Beratungs- und Förderangebot wie multikulturelle Kinderzeitungen) und stadtteilbezogene Suchtprävention (STADT KÖLN 1995b, 9).

Der Begriff „Wiederaufbau“ war das Schlagwort der Nachkriegszeit. Der Wiederaufbau war der Ausgangspunkt für einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung, der in den 50er und 60er Jahren auch als „Wirtschaftswunder“ bezeichnet wurde. Der heutige aktuelle „Wiederaufbau“ beinhaltet neben dem baulichen Wiederaufbau des Stadtteils insbesondere die Erschließung neuer und zukunftsorientierter Möglichkeiten, die wieder für einen wirtschaftlichen Aufschwung sorgen sollen.

Die dazu eingeleiteten Maßnahmen zur Revitalisierung der Wirtschaft bezogen sich 1995 auf den Neubau des Technologie-Zentrums mit der Schwerpunktsetzung im Aufgabenbereich Umweltschutztechnologien.¹⁴⁰ Zusätzlich zu diesen Planungen sind, in bezug auf die aktuelle Wiederaufbauplanung, Projekte zu erwähnen, die sich u.a. mit einer Neu- bzw. Umnutzung des ehemaligen Geländes der Chemischen Fabrik Kalk, dem ehemaligen Betriebsgelände der Fa. KHD und den angrenzenden und umliegenden Randbereichen dieser Industrieflächen beschäftigen (STADT KÖLN o. J., 11-13).

Auf dem CFK-Gelände sollen nach umfangreichen Bodensanierungsarbeiten verschiedene Nutzungsvarianten verwirklicht werden. Entlang der Kalker Hauptstraße sieht die Planung die Ergänzung des Einzelhandels vor. Im östlichen Bereich des Geländes ist Wohnungsbau geplant, und in der Mitte des Areals sollen Dienstleistungsbetriebe, Büros und Kleingewerbe angesiedelt werden. Nach Norden hin (in Richtung Autobahn) könnten sich weitere Gewerbe- und Industriebetriebe ansiedeln. Die geplante Nutzung des Geländes würde damit auch den unterschiedlichen Schadstoffbelastungen des Bodens Rechnung tragen und die vorhandene Stadtteilstruktur besonders im Dienstleistungsbereich ergänzen. Der Bau des neuen Polizei-

¹⁴⁰ Als Standort wurde das ehemalige Industriegelände der Firma Gottfried-Hagen AG, die bereits 1983 in Konkurs gegangen war, vorgesehen. Die Planungen waren lange Zeit umstritten, da auf dem 4,8 ha großen Firmengelände eine hohe Schwermetallbelastung festgestellt wurde, deren Sanierung kostspielig und aufwendig war. Siehe dazu STADT KÖLN 1995b, 5.

präsidiums auf diesem Areal, der den zu klein gewordenen Bau von 1956 am Waidmarkt ersetzen wird, soll 2001 eingeweiht werden.



Abb. 43: Luftbild Kölnarena, Stadthaus und Messe in Deutz 1999
(Quelle: Stadt Köln 2000, 28)

Eine neue Verkehrsanbindung für Kalk und Deutz sollte, durch den direkten Anschluß an die Stadtautobahn (A4), bis Ende 2000 fertig gestellt sein (siehe dazu Abb. 42, die in der Karte dargestellte obere rot gekennzeichnete Stadtautobahn wird entlang des ehemaligen CFK-Geländes mit der Kalker Hauptstraße verbunden). Dieser Autobahnanschluß wird auch eine bessere verkehrsmäßige Erschließung der „Kölnarena“ in Deutz realisieren (Kölnische Rundschau Nr. 23, 28.1.1997; STADT KÖLN 1999, 37).

Die Kölnarena (siehe Abb. 43) wurde als Jahrhundertprojekt bezeichnet und ist ein weiteres Beispiel für den Versuch, die rechtsrheinischen Stadtteile in ihrer Attraktivität zu steigern. In unmittelbarer Nachbarschaft zur Kölnarena entstand der Bürokomplex „Stadthaus“, in den die technische Verwaltung der Stadt Köln 1998 einzog (STADT KÖLN 1999, 18 u. 30).

Auf dem ehemalige KHD- Gelände sollen sich kleine Gewerbe- und Handwerksbetriebe sowie einige größere Unternehmen in den alten Backsteingebäuden und Neubauten ansiedeln. Für die KHD-Industriebranche in Deutz/Mülheim, dem ehemaligen Verwaltungssitz des Unternehmens, existieren verschiedene Planungsvarianten. Hinter dem Namen „Euroforum“ verbirgt sich ein Projekt, das zur Umgestaltung eines Teils des alten KHD-Geländes an der Deutz-Mülheimer-Straße in ein Center für Freizeitaktivitäten beitragen soll. Neben dem sanierten KHD-Hochhaus sind weitere Bürogebäude und der Bau eines Multiplex-Kinos mit einer Kapazität von 3.500 Plätzen in 12 Sälen geplant. Restaurants und Bars mit Außenga-

stronomie, 20 Bowlingbahnen auf 3.500 Quadratmetern, Spielautomaten, ein Spaßbad, Sauna- und Gesundheits- Center auf 4.000 qm, ein Fitneß- Center und eine Disco, die 1.500 Besucher faßt, sollen in dem nach amerikanischem Vorbild geplanten Freizeitcenter untergebracht werden.

Die Planungen über ein Musicaltheater im Euroforum wurden nach kurzer Zeit aufgrund des derzeitigen Trends in der Unterhaltungsindustrie aufgegeben. Außerdem gab es massiven Widerstand von Seiten der Denkmalbehörden gegen den geplanten „maßstäblich nicht integrationsfähigen Theaterbau“ auf dem freien Vorgelände im Osten der Gebäudegruppe (KRINGS 1994, 48).



Abb. 44: Blick von der Stadtautobahn auf das ehemalige Gelände der CFK im Oktober 2000. Foto: (T. Libor-Dörstel 2000)

Auf dem Gelände der CFK ist zudem, neben dem geplanten Kino im Euroforum, ein zweites Multiplex-Kino mit ca. 2.200 Plätzen geplant (zum baulichen Zustand auf dem Gelände siehe Abb. 44; Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 192, 20.8.1998). Probleme tauchten 1998 bereits auf politischer Ebene auf. Einige Ratsmitglieder verschiedener Fraktionen sprachen sich gegen die, in der Planung vorgesehene Anzahl von, 3.500 Kinossesseln aus.

Diese groß angelegten Planungen zeigen den enormen Umstrukturierungsbedarf, der durch die Deindustrialisierung in diesen Stadtteilen besteht. Die tatsächliche Umsetzung und Realisierung der Planungsvorhaben bleibt abzuwarten. Auch muß sich zeigen, ob mit diesen Ideen ein wirtschaftlicher Aufschwung realisierbar ist. Allerdings ist die Strategie, den Strukturwandel

besonders auf den Freizeitsektor zu konzentrieren, nicht ganz unumstritten.¹⁴¹ Diese Planungen basieren auf gegenwärtigen Trends, und es stellt sich daher zwangsläufig die Frage, ob bei Baubeginn dieses Freizeitkonzept noch aktuell genug ist und sich die Investitionen rentieren werden.

Neben diesen Großprojekten existieren aber auch weniger aufsehenerregende, aber durchaus notwendige Sanierungsplanungen der Gebiete, die sich in den Grenzbereichen um die ehemaligen Industrieflächen der CFK befinden. Diese Bereiche, die gekennzeichnet sind durch eine Vielzahl städtebaulicher Mißstände, wie z.B. nicht ausreichend instandgehaltene Bausubstanz, schlechte Wohnumfeldqualität, wenige Grünflächen und die jahrelangen negativen Auswirkungen in Folge der Nähe zur Industrie, sind jahrzehntelang nicht beachtet und planerisch vernachlässigt worden. Im Zuge der aktuellen komplexen Planungen besteht nun auch für diese Bereiche die Möglichkeit der städtebaulichen Aufwertung. Die Investitionsbereitschaft der Haus- und Grundstückseigentümer soll ebenfalls wieder forciert werden, in dem für sie im Zusammenhang mit dieser Großplanung neue Perspektiven eröffnet werden, d.h. in einem aufstrebenden Stadtteil sind Renovierungsinvestitionen als gewinnbringende Kapitalanlage anzusehen (vgl. STADT KÖLN o. J.).

¹⁴¹ Jörg Frank, 1998 wirtschaftspolitischer Sprecher der Grünen im Stadtrat, äußerte sich skeptisch über diese Planungsideen. „Das Rechtsrheinische brauche andere Highlights als amerikanische Fast-Food-Kultur“...“das sei keine echte Aufwertung.“ Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 192 vom 20.10.1998.

E Synthese

Zusammenfassung der Ergebnisse

Bei der Betrachtung von Stadtentwicklung aus der Perspektive, daß Industrieunternehmen und die städtische Planung als wichtige Faktoren für die Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Köln in den beiden Umbruchphasen des Wiederaufbaus nach 1945 und des Strukturwandels seit Mitte der 80er Jahre fungieren, wurden ausgewählte Gesichtspunkte, die eine Einflußnahme der Industrie auf die städtische Entwicklung belegen, dargestellt.

Die Ergebnisse im Teil C „**Nachkriegszeit und Wiederaufbau**“ zeigen bereits die enge Verknüpfung von Industrie und Stadt beim Wiederaufbau und die damit verbundene Festlegung städtischer Planung und Gestaltung für Jahrzehnte.

Der Einfluß der Industrieunternehmen CFK und KHD beim Wiederaufbau reichte von der Stellung des Unternehmens als wirtschaftlicher Motor beim Aufbau, über die Rolle des Bauträgers für Werkwohnungen, bis hin zur gestalterischen Festlegung der Stadtteile Kalk, Mülheim und Deutz durch den Wiederaufbau der Produktionsstätten an ihrem alten Standort. Die Stadt Köln mußte sich gerade in der unmittelbaren Nachkriegszeit mit vielfältigen Aufgaben und Problemen, wie z.B. mit der Bildung einer neuen Stadtverwaltung, mit der Organisation der Trümmerräumung und mit der Erstellung einer Wiederaufbauplanung für die gesamte Stadt auseinandersetzen. Der Einfluß der Stadt auf die Industriebetriebe reichte von der anfänglichen Aufstellung allgemeiner Bauverbote, über die Vergabe von Wiederaufbau- und Produktionsgenehmigungen (in Absprache mit der Militärregierung) bis hin zur Beteiligung an Standortdiskussionen und der Beteiligung an Flächengeschäften mit den Unternehmen.

Der Teil D „**Ausblick aus der heutigen Situation auf die Zukunft**“ durchleuchtet die Stadtentwicklung in der Umbruchphase nach 1985. Hier wurden die gegenseitige Einflußnahme von Industrie und Stadt, nachdem die Auswirkungen struktureller Veränderungen in den rechtsrheinischen Stadtteilen sichtbar wurden, dargestellt. Diese Umstrukturierungsphase dauert zur Zeit an. Sie befindet sich noch in der aktuellen Planungs- bzw. Bauphase, so daß über die Auswirkungen auf die Stadtentwicklung der rechtsrheinischen Stadtteile noch keine endgültige Aussage getroffen werden kann. Dennoch wird in dieser Phase deutlich, daß die Industrie auch hier eine wichtige und oftmals entscheidende Rolle im Bezug auf die Stadtentwicklung spielt. Im Laufe des Rückbaus und der Schließung der Unternehmen zeigte sich, wie empfindlich die wirtschaftliche Situation der Stadt Köln besonders in bezug auf die Arbeitsplatzsituation an die Entwicklung der hier ansässigen großen Firmen gekoppelt ist. Auch ist

zu erkennen, daß die wirtschaftlichen Interessen bei der Entscheidungsfindung der Unternehmen immer im Vordergrund standen und städtebauliche oder soziale Aspekte dementsprechend als zweitrangig angesehen wurden.

Die Aufgabe bzw. die Firmenverlagerung der Betriebe CFK und KHD führte zur Flächenfreisetzung in Kalk und z.T. in Deutz, woraus ein Bild resultierte, das an die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg erinnert. Aus den damaligen Produktionsstandorten entstanden Abriß- und Brachflächen im innerstädtischen Bereich, die eine umfangreiche bauliche, funktions- und sozialräumliche Umgestaltung der rechtsrheinischen Stadtteile notwendig werden ließen. Mit dem Begriff „Flächenrecycling“ wird der Vorgang der Wiedernutzung dieser freigesetzten Areale bezeichnet, der gerade in diesen Stadtteilen eine besondere Bedeutung erlangt.

Die Stadt Köln ist, wie auch in der Nachkriegszeit, für die Gesamtplanung des Stadtgebietes verantwortlich und hat heute die Möglichkeit, die rechtsrheinischen Bereiche städtebaulich aufzuwerten, in dem durch zeitgemäße Planungskonzepte die Mißstände des Wiederaufbaus korrigiert werden können. Mit dem städtischen Konzept EERI wird versucht, eine zukunftsweisende Planung für die betroffenen Gebiete durchzuführen. Heute besteht gegenüber der Planungsphase in der Nachkriegszeit, abgesehen von den technischen und finanziellen Möglichkeiten, der Vorteil, daß man sich planerisch „nur“ auf Teile des rechtsrheinischen Stadtgebiets konzentrieren und nicht ein gesamtstädtisches Konzept neu entwickeln muß.

Der Einfluß der Industrie auf die Stadtentwicklung endet mit den Grundstücksverkäufen an die Stadt Köln oder an die Entwicklungsgesellschaft GSE. Die letzte Beeinflussung übten die Unternehmen aus, in dem sie aus einer Gruppe mehrerer Interessenten den Käufer für ihre Grundstücke auswählten. Mit dem Verkauf übergaben die Industrieunternehmen die Verantwortung an die neuen Eigentümer, da die zukünftige Nutzung nun nicht mehr in ihren Zuständigkeitsbereich fiel. Doch wird die spätere Nutzbarkeit der Flächen indirekt von der „alten“ Nutzung immer noch beeinflußt, da das Ausmaß der Bodenverunreinigung durch die Industrie auf diesen Arealen und der erforderliche Sanierungsaufwand die Möglichkeiten der Planungen einschränken. So kann z.B. auf stark belasteten Bereichen kein Wohnungsbau, sondern nur gewerbliche Nutzung realisiert werden.

Wenn man die beiden Umbruchphasen „Wiederaufbau“ und „Strukturwandel“ nebeneinander darstellt, auch wenn der Strukturwandel noch nicht abgeschlossen ist, wird der Einfluß der Industrieunternehmen CFK und KHD (Deutz AG) auf die Stadtentwicklung in diesen beiden Streßsituationen belegt.

Die Rahmenbedingungen und die Festlegung der Prioritäten differieren erwartungsgemäß in bezug auf die städtebauliche Zielsetzung in den betrachteten Umbruchphasen. Daß sich die Entwicklung der Industrieunternehmen und die Entwicklung der Stadtteile, in denen die Unternehmen ansässig sind, in beiden Streßsituationen gegenseitig beeinflussen, zeigt die Gegenüberstellung der Umbruchphasen „Wiederaufbau“ und „Strukturwandel“:

Umbruchphase: Wiederaufbau nach 1945	Umbruchphase: Strukturwandel mit Deindustrialisierung seit Mitte der 80er Jahre
<ul style="list-style-type: none"> - Zerstörung durch den Krieg führte zum Erliegen der Produktion. - An Stelle von Industriegebäuden und Produktionsinventar existierten große Trümmerberge. - Militärregierung war für die Produktionsgenehmigungen zuständig. - Neubildung einer Stadtverwaltung war von großer Bedeutung, da sie den Wiederaufbau organisieren mußte. - Demontageforderungen der Alliierten ließen die Erfolgsaussichten bezüglich der Bemühungen um den Wiederaufbau ungewiß werden. - Wiederaufbau: - Der Wiederaufbau war gleichzeitig eine städtebauliche Erweiterungs- und Verdichtungsphase, aus der ein Flächendruck sowohl für die Wohn- als auch für die Gewerbeflächen resultierte. - Industrieunternehmen bauten an ihren alten Standorten wieder auf. - Es bestand die Notwendigkeit, die durch die Zerstörung entstandenen Schäden schnell zu beheben und die Trümmerberge zu beseitigen. - Umweltgesichtspunkte wurden erst in den 50er Jahren planungsrelevant, als z.B. die Stadt Köln die Verlagerung der CFK aus Kalk wünschte, sie spielten daher beim Wiederaufbau der Industrie keine Rolle. - Improvisation und Neuorganisation charakterisierten den Wiederaufbau. - Städtebauliche Wettbewerbe konzentrierten sich auf das Zentrum der zerstörten Stadt Köln, die Stadtteile im rechtsrheinischen Gebiet wurden hierbei vernachlässigt. - Ein Aufbau der Produktionsstätten wurde nach den Planungsvorgaben der Stadt und den Regularien 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Strukturwandel hat gravierende wirtschaftliche Auswirkungen auf die Industrieunternehmen CFK und KHD (Deutz AG). Es kommt zur Schließung der CFK und Verlagerung bzw. Verkleinerung von KHD. - Abbau: Industrieunternehmen verlassen ihren Standort. - Der Abbau der Industrie ist ein Schrumpfungsprozeß. - Es entstehen große Industriebrachen, die geprägt werden durch Schutthalden und Trümmerlandschaften. Die Schutthalden werden beseitigt. - aktueller „Wiederaufbau“ - Durch die Aufgabe der Industrie entsteht gleichzeitig ein neues Flächenpotential im Innerstädtischen. - Die großen Freiflächen stehen für neue Planungen zur Verfügung. - Umweltschutz: Bodengutachten bewerten die Grundstücke für die spätere Nutzung. - Gezielte städtebauliche Planungskonzepte wie z.B. (EERI) sollen die Brachflächen und die, seit dem Wiederaufbau städtebaulich vernachlässigten, rechtsrheinischen Stadtteile aufwerten und Perspektiven für die zukünftige Stadtentwicklung geben. - Die derzeitige städtische Planung wird mit den neuen Grundstückseigentümern und Investoren ab-

<p>der Alliierten durchgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Industrierwiederaufbau war ein wichtiger Motivationsmotor für die Bevölkerung und den städtischen Wiederaufbau. - Die industriellen Arbeitsplätze wurden durch den Wiederaufbau gesichert. - Die Chance zur Umsetzung struktureller Veränderungen innerhalb der industriegeprägten Stadtteile blieb durch den Wiederaufbau an Ort und Stelle aus. - Werkwohnungsbau: Preiswerter und schnell realisierbarer Wohnungsbau wurde zur Beseitigung der Wohnungsnot der Mitarbeiter errichtet. - Auch andere Mittel wie z.B. Kredite von den Unternehmen wurden den Mitarbeitern bereitgestellt, um die Wohnungsnot zu lindern. (Soziale Aspekte) - Der Werkwohnungsbau trug zum städtebaulichen Erscheinungsbild der Stadtteile bei. - Die Umbruchphase des Wiederaufbaus war in den 60er Jahren abgeschlossen. 	<p>gestimmt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Industrieabbau und Umstrukturierungsmaßnahmen sind mit sozialen Problemen für die Bevölkerung und den Stadtteil verbunden. - Alte Industrie-arbeitsplätze gehen verloren, neue Arbeitsplätze in innovativen Branchen sollen entstehen. - Die Chance zur Veränderung und Verbesserung der räumlichen Struktur besteht durch die Freisetzung der Industrieflächen. - Umfangreiche Umstrukturierung auf den Industriebranchen sollen neue Betriebe und Dienstleistungseinrichtungen ansiedeln. - Wohnungsbau: Der Werkwohnungsbau ist zum Relikt der Wiederaufbauzeit geworden. (Sozialer Aspekt spielte nicht mehr die Rolle wie in der Nachkriegszeit) Die renovierungsbedürftigen Nachkriegswerkwohnungen wurden an die Mitarbeiter verkauft. - Der Werkwohnungsbau existiert nicht mehr, doch die Gebäude tragen immer noch zum städtebaulichen Bild der Stadtteile bei. - Diese Umbruchphase ist noch nicht abgeschlossen und die Stadtentwicklung ist in ihrer letztendlichen Konsequenz noch nicht abzusehen.
---	---

Die Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg war gekennzeichnet durch Notlagen und Ausnahmesituationen. In der Nachkriegszeit kämpften alle Beteiligten um ihr Überleben und der Wiederaufbau stand für einen Neubeginn. Zwar bestanden Bauverbote, Regularien und Auflagen von städtischer Seite, damit der Wiederaufbau nicht unkontrolliert verlief, doch aufgrund der Ausmaße der Zerstörung und der vielfältigen Nachkriegsprobleme, konnten die Wiederaufbaumaßnahmen nicht so sorgfältig überprüft werden wie heutige Bauvorhaben. Die heutigen Grundvoraussetzungen erlauben die Entwicklung vielfältiger Vorschriften und Erlasse für Industriebauten. Umweltschutz kann man sich heute leisten. Daher resultierte unter umweltschutzpolitischen Gesichtspunkten aus dem Verlust der CFK für Kalk eher die Chance für neue umweltgerechte Nutzungen auf dem ehemaligen Firmenareal.

Ein entscheidender Punkt in der gegenseitigen Einflußnahme von Industrie und Stadt ist und war die Qualität der Beziehung zwischen dem jeweiligen Unternehmen und der Stadt Köln.

So war der Kontakt zwischen KHD (Deutz AG) und der Stadt Köln zumeist konstruktiv, was im Laufe der gemeinsamen Planungen und Krisenbewältigungen, besonders in den Bemühungen von Politikern der Stadt Köln, deutlich wurde und das Unternehmen vor dem Ruin rettete. Die Interessen der Stadt, den Fortbestand des Unternehmens zu sichern, waren vielseitig. So standen die Rettung von Arbeitsplätzen, Steuereinnahmen und darüber hinaus die Übernahme eines innerstädtischen Areals im Vordergrund ihrer Entscheidungen. Zudem erschloß sich die Möglichkeit zur Realisierung neuer städtebaulicher Ideen. Das Verhältnis zur CFK dagegen war eher als distanziert und oberflächlich zu bezeichnen und wurde durch immer wieder auftauchende Schwierigkeiten und mangelnde Kommunikation charakterisiert. Auch als sich die endgültige Schließung der CFK abzeichnete, blieb die Stadt im Hintergrund und wurde erst aktiv, als das Areal zum Verkauf stand.

Besonders bemerkenswert ist das Untersuchungsergebnis, daß sich das Verhältnis der einzelnen Firmen zur Stadt im Laufe der Zeit nicht verändert hat, sondern durch fortlaufende Kontinuität geprägt war.

Die zukünftige Einflußnahme, der in dieser Arbeit untersuchten Industriebetriebe, bleibt nun beschränkt auf das Unternehmen Deutz AG, das nur noch in Mülheim und Porz produziert. Es bleibt abzuwarten, welche Gewerbezweige auf dem ehemaligen CFK-Gelände angesiedelt werden und wie einflußreich diese Betriebe sein werden. In Abhängigkeit von der Größe dieser Firmen und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung wird sich auch die zukünftige Einflußnahme auf die Stadtentwicklung ausprägen. Es ist zu erwarten, daß die Stadt in Zukunft mehr Einfluß auf die Entwicklung kleinerer Betriebe in bezug auf deren stadtbildprägende Funktion nehmen wird, als dies im Umgang mit den zwei Großindustriebetrieben möglich war, von deren wirtschaftlicher Entwicklung die ökonomischen Belange der Stadt betroffen waren. Nur so lange die Grundstücke im Besitz einer großen Gesellschaft sind, wie z.B. der GSE, die über die Bodensanierung bis zum Bau alles regelt, wird der Einfluß dieser Gesellschaft auch städtebauliche Auswirkungen haben. Wenn viele kleinere Betriebe auf dem Grundstück angesiedelt werden, dann haben diese einzelnen Unternehmen nicht mehr die Bedeutung, die den Unternehmen **Chemische Fabrik Kalk** und **Klößner-Humboldt-Deutz** für das rechtsrheinische Stadtgebiet zuzumessen war.

Anhang:

Stadtteil	Straße	Anzahl der Wohnungen
Humboldt-Gremberg	Am Grauen Stein 3-17	48
Humboldt-Gremberg	Am Grauen Stein 6-20	48
Humboldt-Gremberg	An der Pulvermühle 29-33	24
Humboldt-Gremberg	Emser Straße 2	9
Humboldt-Gremberg	Emser Straße 9-17	40
Humboldt-Gremberg	Esserstraße 14, 50	12
Humboldt-Gremberg	Feldbergstraße 6-8	12
Humboldt-Gremberg	Gremberger Straße 5	11
Humboldt-Gremberg	Odenwaldstraße 11-13	8
Humboldt-Gremberg	Odenwaldstraße 38	8
Humboldt-Gremberg	Taunusstraße 43	9
Humboldt-Gremberg	Taunusstraße 34	6
Humboldt-Gremberg	Taunusstraße 46-48	16
Humboldt-Gremberg	Usingerstraße 4-6	9
Humboldt-Gremberg	Usingerstraße 40-56	72
Humboldt-Gremberg	Weilburgerstraße 1a, 1-7, 13-19	56
Humboldt-Gremberg	Weilburgerstraße 4-14	48
Kalk	Franklinstraße 12-16	27
Kalk	Josefskirchenstraße 5-7	9
Kalk	Josefskirchenstraße 17	9
Kalk	Kalker Hauptstraße 146-148	18
Kalk	Kalker Hauptstraße 154-164	36
Kalk	Kalker Hauptstraße 159-165	46
Kalk	Kantstraße 13	5
Kalk	Kantstraße 14	4
Kalk	Kantstraße 34, 36	17
Kalk	Neuerburgstraße 7-15	30
Kalk	Vorsterstraße 86a-e	30
Kalk	Zechenstraße 1-7	32
Mülheim	Bleichstraße 6	8
Mülheim	Buchheimerstraße 8	8
Mülheim	Danzierstraße 126-130	24
Mülheim	Deutz-Mülheimer Straße 210	11
Mülheim	Deutz-Mülheimer Straße 214	12
Mülheim	Deutz-Mülheimer Straße 280	8
Mülheim	Deutz-Mülheimer Straße 314	10
Mülheim	Deutz-Mülheimer Straße 318	10
Mülheim	Deutz-Mülheimer Straße 326-334	40
Mülheim	Eulenbergstraße 52	8
Mülheim	Frankfurter Straße 34a	10
Mülheim	Frankfurter Straße 115	10
Mülheim	Frankfurter Straße 127-129	20
Mülheim	Formesstraße 57-59	12
Mülheim	Gaußstraße 5-15	30
Mülheim	Gaußstraße 6-18	48
Mülheim	Gaußstraße 23-27	18
Mülheim	Gaußstraße 24-30	24
Mülheim	Grünstraße 44-58	72
Mülheim	Lülsdorfstraße 1	8
Mülheim	Mülheimer Freiheit 59	6
Mülheim	Mülheimer Freiheit 70	6
Mülheim	Mündelstraße 2	8
Mülheim	Schleswigstraße 8-16	40
Mülheim	Wallstraße 2-4	16
Dellbrück	Auf der Jüchen	12
Dellbrück	Karl Siebert Straße	12

Tab. 17: Werkwohnungen KHD in Köln bis 1985

(Quelle: Mai, ehemaliger Betriebsrat KHD)

Stadtteil	Straße	Anzahl der Wohnungen
Kalk	Deutz-Kalker Straße	9
Humboldt-Gremberg	An der Lenzwiese 1-	117

Tab. 18: Werkwohnungen der Firma Chemische Fabrik Kalk

(Quelle: CFK 1984, 33)

Literatur

- AENGEVELT, L.** (1991): Flächen-Recycling.- In: Deutscher Verband für angewandte Geographie e.V. (Hrsg.): Flächenrecycling im Revier ohne Grenzen, Material zur angewandten Geographie, 19, S. 99-103. Bochum.
- ADENAUER, K.** (1965): Erinnerungen 1945-1953. Stuttgart.
- ADERS, G.** (1988): Die Firma Klöckner-Humboldt-Deutz im Zweiten Weltkrieg. Teil 1. In: Rechtsrheinisches Köln. Jahrbuch für Geschichte und Landeskunde, Bd. 14, S. 89-143.
- ADERS, G.** (1989): Die Firma Klöckner-Humboldt-Deutz im Zweiten Weltkrieg. Teil 2: Vom Sommer 1942 bis zum Kriegsende. In: Rechtsrheinisches Köln. Jahrbuch für Geschichte und Landeskunde, Bd. 15, S. 129-176.
- AFHELDT, H.; SCHULTES, W.; SIEBEL, W. UND SIEVERTS, T.** (Hrsg.) (1984): Werkzeuge qualitativer Stadtforschung. Beiträge zur Stadtforschung 3. Gerlingen.
- ALBERS, G.** (1992): Stadtplanung: eine praxisorientierte Einführung. Darmstadt.
- ALBERS, G.** (1994): Stadtentwicklungsplanung. In: Roth. R./ Wollmann H. (Hrsg.): Kommunalpolitik. Politisches Handeln in den Gemeinden. (Schriftenreihe der BZfPB, Bd. 320. S. 398-410. Bonn.
- ANTE, U.** (1981): Politische Geographie. Braunschweig
- ANTE, U.** (1985): Zur Grundlage des Gegenstandsbereiches der politischen Geographie: über das "Politische" in der Geographie. In: Erdkundliches Wissen, H. 75, Wiesbaden.
- BARTELS, D.** (1970): Wirtschafts- und Sozialgeographie. Köln/Bonn.
- BECK, G.** (1982): Der verhaltens- und entscheidungstheoretische Ansatz. Zur Kritik eines modernen Paradigmas in der Geographie.- In: SEDLACEK, P. (Hrsg.): Kultur-/Stadtgeographie: Beiträge zu ihrer wissenschaftstheoretischen Grundlegung: 55-87. Paderborn, München, Wien, Zürich.
- BEHRENS, H.** (1980): Politische Entscheidungsprozesse. Konturen einer politischen Entscheidungstheorie. Opladen.
- BERG, H. v.** (1947): Eine nie wiederkehrende Gelegenheit. Neubau der Stadt Köln, Köln.
- BERGER, J.** (1978): Soziologische Handlungstheorie und politische Ökonomie. In: HONDRICH, O. U. MATTHES, J. (Hrsg.): Theorienvergleich in den Sozialwissenschaften. Darmstadt.
- BLOETVOGEL, H.H.** (1996): Einführung in die Wissenschaftstheorie: Konzepte der Wissenschaft und ihrer Bedeutung für die Geographie.- Diskussionspapier 2/1996. Duisburg, [vervielfältigtes Manuskript].
- BEYME, K. v.** (1987): Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten. München, Zürich.
- BEYME, K. v./DURTH, W./ GUTSCHOW, N.** (1992): Neue Städte aus Ruinen: Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit.

- BILLSTEIN, R./ ILLNER, E.** (1995): You are now in Cologne. Compliments. Köln 1945 in den Augen der Sieger. Köln.
- BILLSTEIN, R.** (1996): „Was machen wir mit der Kölner Industrie?“ Bestandsaufnahmen und Weichenstellung unter amerikanischer Kontrolle im Frühjahr 1945. In: DÜLFFER, J. (Hrsg.): „Wir haben schwere Zeiten hinter uns“ Die Kölner Region zwischen Krieg und Nachkriegszeit. S.267-293. Vierow bei Greifswald.
- BÖHMER, K.** (1955): Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Köln. In: Werden Wachsen, Wirken. Köln.
- BÖNISCH, G.** (1985): Alles leer, öde, zerstört. Köln 1945. In: MALANOWSKI, W. (Hrsg.): 1945. Deutschland in der Stunde Null. Hamburg.
- BOESLER, K.A.** (1983): Politische Geographie. Stuttgart.
- BÖVENTER, E. v.** (1987): Städtische Agglomeration und regionale Wachstumszyklen: Vertikale und quer verlaufende Wellen. In: Bökemann, hrsg. v. Böventer: Stadtentwicklung und Strukturwandel. Berlin.
- BRAAM, W.** (1993): Stadtplanung. Aufgabenbereiche - Planungsmethodik – Rechtsgrundlagen. Düsseldorf.
- BRUNN, G.** (1981): Köln in den Jahren 1945 und 1946. Die Rahmenbedingungen des gesellschaftlichen Lebens. In: Dann, O.: Köln nach dem Nationalsozialismus. Wuppertal.
- BURGESS, E.W.**(1925): The Growth of the City: An Introduction to a Research Project.
- BUTTNER, A.** (1984) Ideal und Wirklichkeit in der angewandten Geographie. Kallmünz bei Regensburg.
- BUTZIN, B.** (1982): Elemente eines konfliktorientierten Basisentwurfs zur Geographie des Menschen; in: Sedlacek, P. (Hrsg.): Kultur- /Sozialgeographie: Beiträge zu ihrer wissenschaftstheoretischen Grundlegung, H. 1, 48-51, Paderborn.
- CARIS, M.** (1985): Verkehr, Verkehrspolitik und Stadtplanung in Köln 1945-1948. In: Geschichte in Köln, H. 14, S. 121-154. Köln.
- CARTER, H.** (1980): Einführung in die Stadtgeographie. Berlin/Stuttgart.
- DANN, O.** (Hrsg.)(1981): Köln nach dem Nationalsozialismus. Der Beginn des gesellschaftlichen und politischen Lebens in den Jahren 1945/46. Wuppertal.
- DIEDERICH, T.** (1976): Adenauer als Kölner Oberbürgermeister von Mai bis Oktober 1945. In: STEHKÄMPER, H. (Hrsg.): Konrad Adenauer. Oberbürgermeister von Köln. Festschrift der Stadt zum 100. Geburtstag ihres Ehrenbürgers am 5. Januar 1976. S. 499-530.
- DIEFENDORF, J.** (1985): Organisationsfragen beim Wiederaufbau der deutschen Städte nach 1945. In: Sonderdruck Die Verwaltung, Zeitschrift für Verwaltungswissenschaft, Jg. 1985, Bd. 18, H. 4, 483-501.
- DIEFENDORF, J.** (1991): Städtebauliche Tradition und der Wiederaufbau von Köln vornehmlich nach 1945. In: RhVjbl 55 (1991), 252-273.
- DÜLFFER, J.** (1996): „Wir haben schwere Zeiten hinter uns“. Die Kölner Region zwischen Krieg und Nachkriegszeit. Veröffentlichung des Kölnischen Geschichtsvereins Bd. 40, Vierow bei Greifswald.
- DURTH, W./ GUTSCHOW, N.** (1993): Träume in Trümmern. Stadtplanung 1940-1950. München.
- ESSER, H.** (1994): Kommunikation und >Handlung<. In: RUSCH, G. U. SCHMIDT, S. (Hrsg.): Konstruktivismus und Sozialtheorie. Frankfurt/Main.
- EYLL, K. v.** (1996): Die Selbstverwaltungsorganisation der gewerblichen Wirtschaft. In: DÜLFFER, J. (Hrsg.): „Wir haben schwere Zeiten hinter uns“ Die Kölner Region zwischen Krieg und Nachkriegszeit. S. 227-244. Vierow bei Greifswald.
- FISCHER L.** (1947): Die Wahl zur Stadtvertretung am 13. Oktober 1946 in Köln. Köln.

- FLIEDNER, D.** (1993): Sozialgeographie – Lehrbuch der allgemeinen Geographie, 13, Berlin, New York.
- FRANZ, P.** (1989): Stadtteilentwicklung von unten. Basel.
- FRIEDRICHS, J.** (1978): Stadtentwicklung in kapitalistischen und sozialistischen Ländern. Hamburg.
- FRIEDRICHS, J.** (1983): Stadtanalyse: soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. Opladen.
- FRIEDRICHS, J.** (1985): Ökonomischer Strukturwandel und Disparitäten von Qualifikationen der Arbeitskräfte. In: Friedrichs, J. (Hrsg.): Die Städte in den 80er Jahren. Opladen.
- FRIEDRICHS, J.** (1993): Die Zukunft der Städte in altindustrialisierten Gebieten. Kurzfassung eines Vortrages vom 6.10.1993 zum 49. Deutschen Geographentages in Bochum.
- FRIEDRICHS, J.** (1995): Stadtsoziologie. Opladen
- FROHN, R.** (1982): Köln 1945 bis 1981. Vom Trümmerhaufen zur Millionenstadt. Erlebte Geschichte. Köln.
- FUCHS, P.** (1982): Köln - damals, gestern, heute - Vorkriegsgeschichten, Zerstörungsbilder und Wiederaufbaufotos im Vergleich. Köln.
- FUCHS, P.** (1991) (Hrsg.): Chronik zur Geschichte der Stadt Köln. Bd. 2, Köln.
- GAEBE, W.** (1985): Industrieentwicklung in Köln. Bemühungen um eine Modernisierung der Wirtschaftsstruktur. In: Geographische Rundschau 37, H. 12, S. 601-606.
- GAEBE, W.** (1987): Verdichtungsräume: Strukturen und Prozesse in weltweiten Vergleichen. Stuttgart.
- GAEBE, W.** (1993): Neue räumliche Organisationsstrukturen in der Automobilindustrie. In: Geographische Rundschau, H. 9, S. 493-497.
- GEIPEL, R.** (1977): Chancen, Probleme und Konsequenzen des Wiederaufbaus nach einer Katastrophe. Münchner Geographisches Heft Nr. 59, München.
- GENSKE, D./NOLL, H.P.** (1995) (Hrsg.): Brachflächen und Flächenrecycling. Berlin.
- GIESEN, B. U. SCHMID, M.** (1978): Individualistische und makrosoziologische Theorienansätze, S. 178-196. In: Hondrich, K.-O. u. Matthes, J.: Theorienvergleich in den Sozialwissenschaften. Darmstadt u. Neuwied.
- GOLDBECK, G.** (1964): Kraft für die Welt. 1864-1964 Klöckner-Humboldt-Deutz AG. Düsseldorf, Wien.
- GREIB, F.** (1954): Der Wiederaufbau der Wirtschaft im Kölner Raum. In: Kölner Stadt Anzeiger 78. Jg., Nr. 214, 14.9.1945, Sonderbeilage, Köln.
- GREIB, F.** (1961): Die chemischen Industrie des Wirtschaftsraumes Köln. In: Wirtschaftsraum Köln. Monographien deutscher Wirtschaftsgebiete Bd. 19. Oldenburg.
- GREIB, F.** (1987): Erfahrungen unternehmerischen Wirkens in den Jahren 1945 bis 1949. In: EYLL, K. v. (Hrsg.): Zur Politik und Wirksamkeit des Deutschen Industrie- und Handelstages und der Industrie- und Handelskammern 1861 bis 1949. Diskussionsbeiträge eines Symposiums zum 125jährigen Bestehens des Deutschen Industrie- und Handelstages am 1.10.1986 in Ludwigshafen. Stuttgart.
- GROESGEN, R.** (1956): Die Einwirkungen des zweiten Weltkrieges auf die Kölner Industrie und deren Wiederaufbau. Diss. Wirtschafts- und Sozialwiss. Fakultät d. Universität Köln. Köln.
- HABERMANN-NIEBE, K./NIEBE, B./PREIS, R.** (1985): Stadtentwicklung. In: POHL u.a. (Hrsg.): Handbuch für Alternative Kommunalpolitik. S. 128ff. Bielefeld.
- HAGEN, J.J.** (1974): Rationales Entscheiden. München.
- HARRIS, C.D. & ULLMAN, E.L.** (1945): The Nature of Cities. The Annals 242.

- HEIDEKING, J.** (1996): Die Amerikaner am Rhein: Kriegsende und frühe Besatzungszeit in amerikanischer Perspektive. In: DÜLFFER, J. (Hrsg.): „Wir haben schwere Zeiten hinter uns“. Die Kölner Region zwischen Krieg und Nachkriegszeit, S. 71-87, Vierow bei Greifswald.
- HEINEBERG, H.**(1986): Stadtgeographie. Paderborn, München, Wien, Zürich (Grundriß allgemeiner Geographie, Teil X).
- HEINZ, W.** (1990): Stadtentwicklung und Strukturwandel. Einschätzungen kommunaler und außerkommunaler Entscheidungsträger. Schriften des Deutschen Institutes für Urbanistik, Bd. 82. Stuttgart, Berlin, Köln.
- HEINZE, T.** (1987): Qualitative Sozialforschung. Erfahrungen, Probleme und Perspektiven. Opladen.
- HENCKEL, D.** (1982): Recycling von Gewerbeflächen. In: Archiv für Kommunalwissenschaften, Jg. 21, S. 236-255.
- HENCKEL, D. U. NOPPER, E.** (1986): Branche und Regionalstruktur. Gewerbebranche – Wiedernutzung - Umnutzung. Eine Bestandsaufnahme. Berlin.
- HENKE, K.-D.** (1995): Die amerikanische Besatzungszeit Deutschlands. München.
- HERRMANN, W.**(1975): Wirtschaftsgeschichte der Stadt Köln 1914 bis 1970. In: KELLENBENZ (Hrsg.): Zwei Jahrtausende Kölner Wirtschaft. Bd. 2, S. 359-473. Köln.
- HEUER, H.** (1985): Die veränderte ökonomische Basis der Städte. In: FRIEDRICHS, J. (Hrsg.): Die Städte in den 80er Jahren. Opladen.
- HILGERMANN, B.** (1961): Der große Wandel. Erinnerungen aus den ersten Nachkriegsjahren. Kölns Wirtschaft unter amerikanischer Militärregierung. Köln.
- HILLMANN, K.-H.** (1994): Wörterbuch der Soziologie. Stuttgart.
- HIRSCHBERG, D.** (1981). Die Kölner Ortsausschüsse. In: Dann, O (Hrsg.): Köln nach dem Nationalsozialismus. Der Beginn des gesellschaftlichen und politischen Lebens in den Jahren 1945/46. Wuppertal.
- HISTORISCHES ARCHIV DER STADT KÖLN** (Hrsg.) (1995): März`45. Kriegsende in Köln. Köln.
- HÖHMANN, M.** (1999): Flächenrecycling als raumwirksame Integration. Eine politisch-geographische Untersuchung über Entscheidungsstrukturen und Konfliktpotentiale räumlicher Veränderungen am Beispiel Kölns. Kölner Geogr.- Arbeiten, H.71, Köln.
- HOTTES, K.** (1989): Köln als Industriestadt. In: HOTTES u. a. (Hrsg.): Köln und sein Umland. Köln.
- HOYT, H.** (1939): The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities. Washington: Federal Housing Association.
- IHK** (Industrie und Handelskammer Köln) (1969): Das wiedererstandene Köln. 1945 Köln Ausgelöscht? Köln.
- JARPEN, O.** (1994): Lokale Medien und lokale Politik. In: WOLLMANN, H.; ROTH, R. (Hrsg.): Kommunalpolitik. Politisches Handeln in den Gemeinden. Opladen.
- JOAS, H.** (1988): Wirtschaftliches und soziales Handeln. Die Entstehung soziologischer Handlungstheorien und das Verhalten von Wirtschaft und Gesellschaft bei den Klassikern der Soziologie. In: Institut für Soziologie und Sozialpolitik an der Akademie d. Wissenschaft der DDR, Berlin.
- KAHNERT, R.** (1988): Altlasten und Siedlungsflächenentwicklung . Auswirkungen auf Freiraumschutz und Brachflächenrecycling. In: Raumforschung und Raumordnung Heft 3. Bonn, Hannover.
- KAHNERT, R.** (1998): Zielsetzung und Ergebnisse des Forschungsfeldes „Städtebau und Wirtschaft“. S.13-44, in: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde u. Raumordnung: Nachhaltige Stadtentwicklung. Anforderungen an Städtebau, Wirtschaft und Handel. Bonn- Bad Godesberg 5/1998.

- KÄMPER, D.** (1988): Die Stadtplanung von Köln im Dritten Reich. Unveröffentl. Magisterarbeit, Universität zu Köln.
- KIER, H.** (1976): Der Wiederaufbau von Köln 1945-1975. Eine Bilanz aus kunsthistorischer Sicht. In: Die Kunst unsere Städte zu erhalten. S. 231-148. Stuttgart.
- KIER, H.** (1978). Die Kölner Neustadt. Düsseldorf.
- KLEIN, D.; MEYNEN, H.; KIERDORF, A.** (1996): Kölner Wirtschafts-Architektur von der Gründerzeit bis zum Wiederaufbau. Köln.
- KLEKAMP, J.** (1980a): Die Entwicklung der Industrie in Köln. Unveröff. Staatsexamensarbeit Universität zu Köln, Prof. Dr. O. Dann.
- KLEKAMP, J.** (1980b): Vom Zusammenbruch zum „Wirtschaftswunder“? Die Kölner Industrie in den Jahren 1945-1948. In: Geschichte in Köln, 8, S. 119-149, Köln.
- KÖLLEN, M.** (1903): Kirchenchronik der Industriestadt Kalk. Pfarrei an der Marienkirche, Köln.
- KRÄTKE, S.** (1995): Stadt. Raum. Ökonomie. Einführung in aktuelle Problemfelder der Stadtökonomie und Wirtschaftsgeographie. Stadtforschung aktuell Bd. 53, Basel; Bosten; Berlin.
- KRÄMER, D.** (1988): Revitalisierung von Industriebrachen.- In: Geographische Rundschau, 7/8: S. 47-49. Braunschweig.
- KRAUS, TH.** (1954): Die heutige Struktur deutscher Großstädte - Köln. In: Die Erde, Bd. 6, S. 96-111.
- KRINGS, U.** (1994): Das ehemalige Verwaltungsgebäude der KHD, jetzt „Euroforum“ in Köln-Mülheim. In: Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz (Hrsg.): Denkmalpflege als Standort- und Wirtschaftsfaktor. S. 46-49, Bd. 49, Bonn.
- KRUPPA, H.** (1978): Ein Kölner Vorort mit großer Geschichte: Deutz. Köln.
- KRUZEWICZ, M.** (1993): Lokale Kooperation in NRW. Public-Private Partnership auf kommunaler Ebene. ILS Schriften, Dortmund.
- KÜPPER, U. I.** (1981): Stadtteilplanung in Köln. In: Geographische Rundschau, Jg. 33, S. 432-442.
- KÜPPER, U.** (1990): Zum Wandel der Verfahren und Entscheidungsstrukturen in Stadtentwicklung und Stadtplanung. In: SIEVERTS, T. (Hrsg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf.
- KÜSTERS, H.J. U. MENSING, H.P.** (Hrsg.) (1986): Kriegsende und Neuanfang am Rhein. Konrad Adenauer in den Berichten des Schweizer Generalkonsuls Franz-Rudolph von Weiss 1944-1945. München.
- LAMNEK, S.** (1989): Qualitative Sozialforschung. Band 2. Methoden und Techniken. München, Weinheim
- LAMNEK, S.** (1995): Qualitative Sozialforschung. Band 1. Methodologie. München, Weinheim.
- LEIMBOCK, H./ROLOFF, W.** (1987): (Mittel-)Stadtentwicklung – (Mittel-)Stadtplanung. Mit Falluntersuchungen fünf ausgewählter Mittelstädte. 2 Bde. Frankfurt/M.
- LICHTENBERGER, E.**(1989): Die Stadtentwicklung von Wien: Probleme und Prozesse. Tagungsband des Kartographenkongresses 1989. Wien.
- MATZERATH, H.** (1984): Zusammenbruch oder Neuordnung? Rheinisch-Westfälische Städte nach den beiden Weltkriegen. In: Geschichte in Köln, H. Nr. 15. Köln.
- MALY, U.** (1991): Wirtschaft und Umwelt in der Stadtentwicklungspolitik. Wiesbaden.
- MAYRING, P.** (1988): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Weinheim.
- MEYNEN, E.** (1975): Die produktionsgewerblichen Standorte Kölns und seines engeren Umlandes - Entwicklung und Wandel. In: Der Wirtschaftsraum - Beiträge zu Methode und Anwendung eines Geographischen Forschungsfeldes, Wiesbaden.

- MEYNEN, H.** (1990): Köln: Kalk und Humboldt-Gremberg. In: Stadtsuren - Denkmäler in Köln, hrsg. von d. Stadt Köln, Oberstadtdirektor, Stadtkonservator. Köln.
- MEYNEN, H.** (1992): Köln-Kalk. In: Landschaftsverband Rheinland (Hrsg.): Rheinischer Städteatlas Kalk. Bonn.
- MOREL, J.** u.a. (1989): Soziologische Theorien. Abriß der Ansätze ihrer Hauptvertreter. München.
- MÜNCH, R.** (1988): Theorie des Handelns. Zur Rekonstruktion der Beiträge von Talcott Parsons, Emile Durkheim und Max Weber. Frankfurt/Main.
- NIPPER, J.** und **NUTZ, M.** (1993): Kriegszerstörung und Wiederaufbau deutscher Städte. Kölner Geographische Arbeiten Bd. 57, Köln.
- NUTZ, M.** (1998): Stadtentwicklung in Umbruchsituationen. Wiederaufbau und Wiedervereinigung als Streßfaktoren der Entwicklung ostdeutscher Mittelstädte, ein Raum-Zeit-Vergleich mit Westdeutschland. Erdkundliches Wissen 124, Stuttgart.
- OSSENBRÜGGE, J.** (1983): Politische Geographie als räumliche Konfliktforschung. Konzepte zur Analyse der politischen und sozialen Organisation des Raumes auf der Grundlage anglo-amerikanischer Forschungsansätze.- Hamburger Geographische Studien, 40; Hamburg.
- OSSENBRÜGGE, J.** (1984): Zwischen Lokalpolitik, Regionalismus und internationalen Konflikten: Neuentwicklung in der angloamerikanischen Politischen Geographie. In: Geographische Zeitschrift, Jg. 74, H. 1, S. 22-33.
- PIETSCH, H.** (1978): Militärregierung, Bürokratie und Sozialisierung. Zur Entwicklung des politischen Systems in den Städten des Ruhrgebietes 1945-1948. Duisburg.
- POLH, S.** und **MÖLICH, G.** (1994): Das rechtsrheinische Köln. Seine Geschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Köln.
- REUBER, P.** (1993): Heimat in der Großstadt. Eine sozialgeographische Studie zu Raumbezug und Entstehung von Ortsbildung am Beispiel Kölns und seiner Stadtviertel. Kölner Geogr.-Arbeiten 58, Köln.
- ROBMAN, W.** (1991): Vom mühsamen Weg zur Einheit. Lesebuch zur Geschichte der Kölner Metall-Gewerkschaften Quellen und Dokumente Band 2: 118818-1951. Hamburg.
- RUST, E.** (1975): No Growth. Lexington: D.C. Heath.
- RÜTHER, M.** (1991): Zwischen Zusammenbruch und Wirtschaftswunder; Betriebsratstätigkeit und Arbeiterverhalten in Köln 1945 bis 1952. Bonn.
- SCHÄFER, U.** (1997) [Hrsg. 9]: Städtische Strukturen im Wandel. Stuttgart.
- SCHÄFERS, B.** (1989): Leitbilder der Stadtentwicklung: Wandel und jetzige Bedeutung im Expertenurteil. Pfaffenweiler.
- SCHÄFKE, W./STADT KÖLN** (Hrsg.) (1994): Das Neue Köln. 1945-1995. Eine Ausstellung des Kölnischen Stadtmuseums in der Josef-Haubrich-Kunsthalle, Kölnisches Stadtmuseum, Köln.
- SCHLIEBE,** (1985):Raumordnung und Raumplanung. In Stichworten. Hirts Stichwortbücher, Wien/ Unterägeri.
- SCHMITT, H.** (1946): Der Neuaufbau der Stadt Köln. Köln.
- SCHMITT-ROST, H.** (1965): Zeit der Ruinen. Köln am Ende der Diktatur. Köln.
- SCHNÄDELBACH, H.** (1982): Transformation der Kritischen Theorie. Besprechung der Arbeit von J. Habermas. Theorie des Kommunikativen Handelns. Philos. Rundschau 29, S. 161-178.
- SCHNEIDER, H.** (1997): Stadtentwicklung als politischer Prozeß. Stadtentwicklungsstrategien in Heidelberg, Wuppertal, Dresden und Trier. Stuttgart.
- SCHNELL, R.;** **ESSER, E.;** **HILL, PB.** (1988): Methoden der empirischen Sozialforschung. München.

- SCHÖLLER, P.** (1958): Das Ende einer politischen Geographie ohne sozialgeographische Bindung. In: Erdkunde XII, S. 313-316.
- SCHULZ, G.** (1996): Gläubiger und Schuldner: Die Kölner Unternehmen 1945. In: DÜLFFER, J. (Hrsg.): „Wir haben schwere Zeiten hinter uns“ Die Kölner Region zwischen Krieg und Nachkriegszeit. S.245-266. Vierow bei Greifswald.
- SCHUMACHER, F.** (1923): Köln. Entwicklungsfragen einer Großstadt. Köln.
- SCHWARZ, R.** (1950): Das neue Köln - Ein Vorentwurf. In: SCHMITT (Hrsg.): Das neue Köln. S. 3-64. Köln.
- SEDLACEK, P.** (1982): Kulturgeographie als normative Handlungswissenschaft. In: SEDLACEK, P. (Hrsg.): Kultur und Sozialgeographie, S. 187-216. Paderborn.
- SIEBEL, W.** (1984): Einleitende Bemerkungen zu den Chancen und Möglichkeiten qualitativer Stadtforschung. In: AFHELDT, H; SCHULTES, W.; SIEBEL, W.; und SIEVERTS, T. (Hrsg.): Werkzeuge qualitativer Stadtforschung. S.11-16; Beiträge zur Stadtforschung 3.Gerlingen.
- SIMON, P.** (Bearb.) (1954): Köln im Luftkrieg 1939-1945. Ein Tatsachenbericht über Fliegeralarme und Luftangriffe. Statistische Mitteilungen der Stadt Köln, H. 2, Köln.
- STADT KÖLN** (o. J.): Vorbereitende Untersuchungen gem. §§140 und 141 BauGB, Untersuchungsgebiet Kalk-Post. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.) (1978): Stadtentwicklungsplan. Gesamtkonzept. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.) (1985): Rahmenplanung Kalk vom Rat am 21.08.1984 beschlossen als Entwicklungsplan für den Stadtteil Kalk. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.) (1990): Strukturdaten und Kennziffern der Region Köln. In: Kölner Statistische Nachrichten. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.) (1991): Kölner Wirtschafts- und Arbeitsmarktbericht – Amt f. Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.) (1994): Kölner Wirtschafts- und Arbeitsmarktbericht 1993. Stand, Entwicklung und Perspektiven der Kölner Wirtschaft und des Arbeitsmarktes. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.)(1995a): Statistische Jahrbücher (Jahrgang 1980-1995), Amt f. Statistik und Einwohnerwesen. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.) (1995b): Köln – Kalk Programm. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.)(1995c): Verwaltung 1994, Verwaltungsbericht, Amt f. Statistik und Einwohnerwesen. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.)(1996): Statistische Jahrbücher 1994/95, Amt f. Statistik und Einwohnerwesen. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.) (1997): Wirtschafts- und Arbeitsbericht Köln 96. Amt f. Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.) (1999): Wirtschafts- und Arbeitsbericht Köln 98. Amt f. Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung. Köln.
- STADT KÖLN, Der Oberstadtdirektor** (Hrsg.) (2000): Wirtschafts- und Arbeitsbericht Köln 99. Amt f. Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung. Köln.
- STRAUSS, A. L.** (1994): Grundlagen qualitativer Sozialforschung: Datenanalyse und Theorienbildung in der empirischen und soziologischen Forschung. Aus dem Amerikan. Von A. Hildenbrand. München.
- STRICK, H.** (1978): Die Zerstörung des Vorortes Kalk im Zweiten Weltkrieg. In: Rechtsrheinischen Köln, Jahrbuch für Geschichte und Landeskunde. Bd. 4, Heimatverein Porz (Hrsg.), Köln.
- TENGLER, H.** (1984): Der Wirtschaftsraum Köln: Industriewirtschaftliche Situation und Perspektiven. Institut für Mittelstandsforschung (Hrsg.) Bonn.

- TREES, W./ WHITING, C./ OMANSEN, T.** (1978): Drei Jahre nach Null. Geschichte der britischen Besatzungszone 1945-1948. Düsseldorf.
- TREIB, H.** (1981): Britische Besatzungspolitik in Köln. In: DANN, O. (Hrsg.): Köln nach dem Nationalsozialismus. Der Beginn des gesellschaftlichen und politischen Lebens in den Jahren 1945/46. S.73-92, Wuppertal.
- VOPPEL, G.** (1988): Räumliche Potentiale und die Entwicklung der Wirtschaftsstruktur Kölns im Städtevergleich. In: VOPPEL, G. und GLÄSSER, E. (Hrsg.): Wirtschaftsgeographische Entwicklung in Köln. Köln.
- VOB, D.** (1986): Wiederaufbau eines Industrieunternehmens nach dem Zweiten Weltkrieg. Unveröffentlichtes Referat über KHD als Beitrag zur technikgeschichtlichen Jahrestagung des VDI am 13.2.1986 in Düsseldorf.
- WESTFEHLING, U.** (1979): Köln um die Jahrhundertwende. Köln.
- WERLEN, B.** (1988): Gesellschaft, Handlung und Raum. Grundlagen handlungstheoretischer Sozialgeographie. Erdkundliches Wissen 89, Stuttgart.
- WIESE-v. OFEN, I.** (1984): Freiflächen-Brachflächen, Last oder Chance der Städte. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Schriftenreihe Stadtentwicklung – Städtebau, Band 2.049, S. 18-26. Dortmund.
- WIKTORIN, D.** (1992): Der Wiederaufbau der Kölner Geschäftsstadt 1945-1960. Eine Untersuchung von Anspruch und Wirklichkeit der Wiederaufbauplanung in Köln. Unveröff. Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität zu Köln, Köln.
- WIKTORIN, D.** (1995): Der Wiederaufbau nach dem Untergang. In: Mölich, G. / Wunsch, S.: Köln nach dem Krieg: Facetten der Stadtgeschichte. Köln.
- WIRTH, E.** (1981): Kritische Anmerkungen zu den wahrnehmungszentrierten Forschungsansätzen in der Geographie. In: Geographische Zeitschrift 69, S. 161-198.

Quellennachweis:

CFK:

- CFK (1958): 100 Jahre Chemische Fabrik Kalk 1858-1958. Köln.
- CFK (1983): Unser Unternehmen und seine Mitarbeiter 1983. Köln.
- CFK (1984): Unser Unternehmen und seine Mitarbeiter im Jahre 1984. Köln.
- CFK (1991): CFK blickt auf 125jährige Geschichte zurück. Sonderdruck aus der Werkszeitschrift der CFK GmbH, Köln.
- CFK (1993): CFK-Information für die Mitarbeiter der Chemischen Fabrik Kalk GmbH, Bericht zur Lage der CFK, Nr. 2, Köln.
- Geschäftsbericht 1984 CFK.
- CFK-Werkszeitschrift, 3. Jg. H.2. 8/1953
- CFK- Werkszeitschrift Nr. 1/1992; Nr. 1/1992; Nr. 1/1993; Nr. 2/1993
- Datenerhebung zu den Wohnstandorten der ehemaligen Beschäftigten der CFK zum Zeitpunkt ihrer Beschäftigung bei der CFK, durchgeführt von MELZER, F. 1997, unveröffentl.
- Datenerhebung, Geographischen Institut der Universität zu Köln.

KHD (Deutz-AG):

- KHD Kompakt, Informationen für die Mitarbeiter der KHD-Gruppe: Verkauf der Landtechnik KHD: Konzentration auf Antriebe und Industrieanlagen – Neue Perspektiven nach Finanzstärkung. Firmenzeitschrift Nr. 2, 30. 1. 1995.
- KHD (1956): Aus der Geschichte des Werkes Humboldt 1856-1956. Köln.

KHD (1975): 100 Jahre Klöckner-Humboldt-Deutz Aktiengesellschaft Köln. 1864-1964.
2. Ex. Köln

KHD Foto, Appell vor den Lehrlingen in der KHD-Halle Deutz, Oktober 1942.

Deutz AG (2000); Geschäftsbericht 2000. Köln.

PBV (Privatbestand Voß):

(1) Rundschreiben an alle Betriebs- und Abteilungsleiter vom 22.7.1943 zur Abwicklung von Kriegsschäden (2 Seiten).

(2) Verhaltensregeln zur Behandlung von Fliegerschäden vom 4.7.1942, Verfasser: Jakopp (14 Seiten)

(3) Bericht über die Entwicklung des Werkes vom 31.12.1949.

(4): KHD-Geschäftsbericht der Abteilung Werksanlagen für das Geschäftsjahr 1947/48.

Stadt Köln:

Stadt Köln, Amt für Statistik und Einwohnerwesen:

- Volkszählung 1987, Statistik Erwerbstätige und Beschäftigte in Köln
- Strukturdaten der Stadtteile 31.12.1995
- Strukturdaten der Stadtteile 31.12.1996
- Strukturdaten der Stadtteile 31.12.1998
- Verhandlungen der Stadtverordneten 1945
- Verhandlungen der Stadtverordneten 1946
- Verhandlungen der Stadtverordneten 1947
- Verhandlungen der Stadtverordneten 1948
- Verwaltungsbericht der Stadt Köln 1945-47
- Stadtkonservator, Gesamtplan der Maschinenbauanstalt Humboldt 1905

HAStK - Historisches Archiv der Stadt Köln:

HAStK Acc 2 Büro des Oberbürgermeisters 1945-1956:

- Acc. 2, Nr. 137, Ausschuß für Stadtplanung
- Acc. 2 Nr. 138, Hochbauausschuß 1946-Dez. 1948
- Acc. 2, Nr. 195-200, Hochbauausschuß 1949-1950
- Acc. 2, Nr. 260, Stadtplanungsausschuß
- Acc. 2, Nr.1438, Deutscher Städtetag
- Acc. 2, Nr. 331a Schreiben US-Armee und Stadt Köln
- Acc. 2, Nr. 1170, Protokolle
- Acc. 2, Nr.1321 zur Wiederaufbau-GmbH
- Acc. 2, Nr. 1440, Geschäftsberichte KHD, Briefe zur Demontage
- Acc. 2, Nr. 1441, Geschäftsberichte KHD
- Acc. 4, Viererausschuß und Ortsausschüsse
- Acc. 4, Nr. 1
- Acc. 4, Nr. 2 Organisation, Dienstanweisungen, Nr. 3; Nr. 9
- Acc. 4, Nr. 5 Protokolle der Sitzungen 1945-1951
- Acc. 24, Nr. 28 Bauanträge 1945-1948
- Ce 22, Amtsblätter der Stadt Köln
- Ce 22, 1 Verwaltungsblätter der Stadt Köln Nr. 43, 20.6.1945
- Acc. 857, Nr. 75: Verwaltungsinternes Schreiben ohne Datierung, Bericht über die Lage der Kölner Verwaltung im Winter und Frühjahr 1945.
- Bestand 904 Nachlaß Ernst Schwering
- Nr. 479

- Bestand 953, Nr. 13
- AK 29, Luftaufnahme des nördlichen Teils des Werkes Deutz KHD 1945
- AK 30, Luftaufnahme der US-Air Force, Ende April 1945

HASStK Zeitungen:

Kölner Kurier, Nr. 1, 2. 4. 1945; Nr. 15, 16.7.1945
 Kölner Kurier, Nr. 39, 9.10.1945; Nr.40, 12. 10. 1945
 Werksrundschau KHD 1951, Nr. 3 u. 5; 1952, Nr. 8
 Werksrundschau KHD 1953, Sonderausgabe vom Oktober

Public Records Office, London:

Bestand Fo 1013/847/18239, Unterlagen zur Demontage

RWWA Rheinisch Westfälisches Wirtschaftsarchiv

Bestände:

RWWA 114-65-1, CFK (Werkszeitschriften)
 RWWA 114-96-3
 RWWA 1-237-3; 4;-5;-7
 RWWA 1-317-1
 RWWA 1-317-5
 RWWA 1-317-6
 RWWA 1-136-1
 RWWA 1-147-2
 RWWA 1-171-1, Berichte zum Permitverfahren
 RWWA 1-454-2 IHK
 RWWA 1-777-3;-4 IHK

Tageszeitungen:

Kölner Stadt Anzeiger vom 4.3.1993: „Chemische Fabrik vor dem Aus?“
 Kölner Stadt Anzeiger Nr. 296, 21.12.1993: Gefühle wie bei einer Beerdigung.
 Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 167, 20/21.6.1996, Zum Verkauf der Humboldt-Wedag
 Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 192 vom 20.8.1998: Freizeitpark hier, Einkaufszentrum da. Planungen für Euroforum in Mülheim und CFK-Gelände in Kalk – An beiden Standorten Multiplex-Kinos.
 Kölner Stadt-Anzeiger, Nr. 198, 27.8.1998: „Neue Arbeitsplätze in alten Industriebauten.“
 Kölner Stadt-Anzeiger Nr. 222 vom 24.9.1998.: Politischer Streit um Kinossessel.

 Kölnische Rundschau vom 28.1.1997, 23, „Verkauf des CFK-Geländes bietet Kalk neue Hoffnung“.
 Kölnische Rundschau vom 16.3.1995, Nr. 64, „Ausverkauf läuft in der Chemischen Fabrik Kalk“.
 Kölnische Rundschau Nr. 219 vom 20.9.1995: „Arena-Beschluß wegen Streit über Straße vertagt.“
 Kölnischen Rundschau Nr. 300, 28.12.1995, Zum Großfeuer bei KHD
 Kölnischen Rundschau Nr. 123, 29.5.1996; 124, 30.5.1996 zum Bilanzbetrug; 125, 31.5.1996 zum Bilanzbetrug; 126, 1.6.1996; 127, 3.6.96; 130, 6./7.6.96 Zum Thema KHD- Sanierung
 Kölnischen Rundschau Nr. 212, 11.9.1996, Vom Wüstensand und Büßerkostümen, zur Schadensbilanz; 224, 5.9.1996 KHD-Großbrand,
 Kölnische Rundschau vom 24.10.1996, Nr. 248, „In den 50ern über 2000 Beschäftigte“. Artikel über die Entwicklung des Werkes bis 1996.

Kölnische Rundschau Nr. 248, 24.10.1996, „Eine Reihe von Interessenten wollen das Gelände kaufen“.

Kölnische Rundschau Nr. 23, 28.1.1997: Verkauf des CFK-Geländes bietet Kalk neue Hoffnungen..

Kölnische Rundschau Nr. 50, 28.2.1997, Bei Deutz-Fahr ist heute Schluß.

Express, Aus für Chemische Fabrik Kalk, 16.3.1993

Der Spiegel, Nr. 23 vom 3.6.1996 Zum Bilanzbetrug bei KHD

Interviews:

- 5.6.1995 Gespräch mit Herrn Forsbach, ehemaliger Angestellter der CFK, zuständig für Grundstücksgeschäfte, ab 1956 bei der CFK beschäftigt.
- 4.2.1997 mit Hans Zandowski und Arno Werner, ehemalige Betriebsräte der CFK über den Wiederaufbau der Firma, sowie zum Thema Werkswohnungsbau
- 11.2.1997 Gespräch mit Herrn May, ehemaliger Betriebsrat KHD
- 12.3.1997 Gespräch mit Frau Meynen, Stadtkonservator Stadt Köln
- 7.5.1997 Gespräch mit Herrn Neugroda, ehem. Betriebsrat CFK
- 14.5.1997 Gespräch mit Herrn Voß, ehem. Ing. bei KHD
- Gespräch mit Herrn Raps, Pressestelle KHD, Juni 1996
- Interview mit Herrn Krämer, stimmberechtigtes Mitglied des Stadtentwicklungsausschusses (SPD) im Mai 1996
- 20.11.1996 Gespräch mit Frau Kamp, Amt für Stadtentwicklung Stadt Köln
- Gespräch mit Herrn Strick, sachkundiger Bürger Kalk
- Gespräch mit Frau Lob-Preis Mai 1995, Historikerin und sachkundige Bürgerin Kalk und Mülheim
- 7.6. 1998 Gespräch mit Herrn May, ehemaliger Betriebsrat KHD
- 25.10.1999 Telefoninterview mit Dr. Borm, ehemaliger Geschäftsführer CFK
- 4.1.2000 May, Telefongespräch mit Herrn May, ehemaliger Betriebsrat KHD

Erklärung:

Ich versichere, daß ich die von mir vorgelegte Dissertation selbständig angefertigt, die benutzten Quellen und Hilfsmittel vollständig angegeben und die Stellen der Arbeit - einschließlich Tabellen, Karten und Abbildungen -, die anderen Werken im Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen sind, in jedem Einzelfall als Entlehnung kenntlich gemacht habe; daß diese Dissertation noch keiner anderen Fakultät oder Universität zur Prüfung vorgelegen hat; daß sie - abgesehen von unten angegebenen Teilpublikationen - noch nicht veröffentlicht worden ist sowie, daß ich eine solche Veröffentlichung vor Abschluß des Promotionsverfahrens nicht vornehmen werde. Die Bestimmungen dieser Promotionsordnung sind mir bekannt. Die von mir vorgelegte Dissertation ist von Prof. Dr. Josef Nipper, Geographisches Institut der Universität zu Köln betreut worden.

Bergisch Gladbach, den