

# Das deutsche „CO“-Syndrom – Solingen

geschrieben von Admin | 7. Oktober 2020

## Die wirtschaftliche Entwicklung des Ruhrgebiets

In der neuesten Ausgabe von „Romerike Berge“ – der Zeitschrift für das Bergische Land – erschien ein lesenswerter Beitrag von Dietrich Thier[1].

Er zeigt, wie die Industrialisierung des Ruhrgebietes begann. Dabei wird die große Bedeutung von Friedrich Harkort (1793 – 1880) und die Gründung von einer auf Dampfmaschinen beruhenden Industrie dargestellt.

In der Tat haben der Kohlebergbau und die Einführung der Dampfmaschine nach englischem Vorbild die wirtschaftliche Entwicklung im Westen Deutschlands entscheidend geprägt. Zahlreiche Unternehmen entstanden in den südlich angrenzenden Regionen (Sauerland, Bergisches Land und Siegerland). Wasserwege wurden ausgebaut, es entstanden neue Kanäle, die den Transport von Kohle nach Mitteldeutschland und an die Nordseeküste ermöglichten. Das bot auch gute Transportmöglichkeiten für schwedisches Erz, das die relativ geringen Erzvorkommen des Siegerlandes wirkungsvoll ergänzte.

Wachsende Stahlindustrie und weitere Industrien führten zu einem starken Bevölkerungsboom. Dem folgte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dann auch eine Industrialisierung in den südlich gelegenen Mittelgebirgsregionen.

## Dramatische Änderungen der Randbedingungen

Nach dem 2. Weltkrieg ergab sich dann eine dramatische Änderung der ökonomischen Rahmenbedingungen: Preisgünstigere Importkohle verdrängte die Ruhrkohle, die Stahlindustrie verlagerte ihre Standorte an die belgische und niederländische Küste, denn dort stehen Kohle und Erz zu niedrigeren Kosten zur Verfügung.

Das Ruhrgebiet erlebte eine dramatische Existenzkrise, die NRW-Regierung versuchte mit dem „Entwicklungsprogramm RUHR“ aus dem Jahre 1968 gegenzusteuern[2]. Trotz gigantischer Investitionen dauerte es gleichwohl Jahrzehnte, bis sich das Land von diesen dramatischen Veränderungen einigermaßen erholt hatte und die Maßnahmen von Bund und NRW griffen. Die Folgen dieser Krise sind heute noch zu spüren. Der Markt sorgte in den vergangenen Jahrzehnten dafür, dass in NRW ein tragfähiger Mix an Energieträgern aus Erdgas, Erdöl und Kohleimporten entstand. Damit erreichte man eine halbwegs krisenfreie wirtschaftliche Entwicklung.

Der Himmel über der Ruhr wurde wieder „blau“.

## **Vergessene Strukturkrise**

Für Regionalökonomien war es ein außerordentlich wichtiges Arbeitsfeld. Für einen, der diese dramatische Entwicklung in den 60er-, 70er- und 80er-Jahre verfolgen konnte, ist es unbegreiflich, wie die derzeitige deutsche „Klimapolitik“ einfach so hingenommen und die eigentlich gar nicht so lange zurückliegende Zeit der Strukturkrise an der Ruhr schlicht vergessen wird.

Vor Jahrhunderten stand am heutigen Mühlenhof (heute Solinger Innenstadt) eine windbetriebene Getreidemühle. Diese Investition stellte sich jedoch als nicht erfolgreich heraus. Deshalb trat dann ein Antrieb durch Zugtiere an die Stelle.

Kohle spielte erst dann eine Rolle für die wirtschaftliche und energetische Entwicklung Solingens, als sie nicht mehr mit Pferdefuhrwerken über „Kohlenstraßen“ sondern durch die Eisenbahn transportiert wurde. Erst mit dem Bau der Eisenbahnlinie von Ohligs nach Remscheid – mit der berühmten Müngstener Brücke – und mit der sogenannten „Korkenziehertrasse“ über Wald und Gräfrath nach Wuppertal-Vohwinkel war eine leistungsfähige Versorgung der Stadt mit Kohle und Gas möglich. Das galt natürlich auch für die Lieferung bzw. den Abtransport von Roh- und Fertigprodukten.

Bis dahin aber herrschte Energiemangel in Solingen. Die Stadt musste sich – wie auch viele andere Städte südlich der Ruhr – gegen konkurrierende Standorte durchsetzen. Es gab hier keine nennenswerten Erzvorkommen. Die Solinger Hersteller von Messer- und Besteckwaren waren auf Importe von Vorprodukten, Rohstoffen und Energie angewiesen und die aus der Wupper mit Stauwerken gewonnene Energie reichte für das Schmiedehandwerk und die Herstellung von Klingen so eben aus.

## **Entwicklung des Iserlohner Wirtschaftsraumes**

Im Vergleich zu Solingen – wegen der Nähe zu Köln und der Rheinschiene – nahm das märkische Iserlohn zusammen mit anderen Städten am Nordrand des rheinischen Schiefergebirges eine Entwicklung unter ganz anderen Bedingungen. Bereits in der Mitte des 17. Jahrhunderts erlangten hier der Eisenerz- und Galmeibergbau[3] prägende Bedeutung. Als Energiequellen standen dort in geringem Umfang Kohle und in bedeutenderem Umfang Holz aus dem gemeindlich bewirtschafteten Stadtwald zur Verfügung. Der märkische „Ose-mund“ („Ose“ steht für Stab und „Mund“ oder „Mud“ steht für Erz) war ein begehrtes Produkt im Mittelalter. Dickere Eisenstangen wurden in Drahtziehereien zu dünneren Drähten verarbeitet. Das geschah in zahlreichen Betrieben der sog. Gilde der >Panzerer<[4].

Die weitere Entwicklung des Iserlohner Wirtschaftsraumes ist von der vorab bereits angeführten Industriedynamik des Ruhrgebietes bestimmt[5].

Die Umstellung auf „Import“ von Rohprodukten bereitete der Iserlohner Wirtschaft Schwierigkeiten. Zwar gab es im preußischen Potsdam schon frühzeitig Überlegungen, Iserlohn an die Lennetal-Eisenbahnlinie vom Ruhrgebiet ins Siegerland anzubinden, das traf aber auf Widerstand[6]. Später nach Fertigstellung der Bahnlinie von Letmathe bis Iserlohn[7] und dem Bahnanschluss an Dortmund – half man sich mit einer anderen Form von „Straßenbahn“[8]. Die Güterwagen der Reichs- und später Bundesbahn wurden auf Fahrgestelle der Kreisbahn mit schmalere Spurweite „aufgespurt“ und dann zu den verschiedenen Kunden (Industriebetriebe, Schlachthof, Gaswerke etc.) transportiert. Dieses Verfahren wurde noch bis in die späten 1950er Jahre praktiziert.

### **Solinger Stadtwerke opfern die Hälfte ihres Energieangebotes der „Energiewende“**

An beiden betrachteten Standorten wurde dann der Transport von Gütern auf normalen Straßen von Kraftfahrzeugen übernommen. In Solingen stellte man die sog. „Korkenziehertrasse“ ein und wandelte sie in einen Wander- und Radweg um. Solinger Güterbahnhöfe gab man auf und der alte zentrale „Personen“-Bahnhof wurde an eine andere Stelle verlegt. Er stellt sich nun nur noch als schlichter Haltepunkt für Dieseltriebwagen dar.

Die Solinger Stadtwerke propagieren die „Energiewende“ und setzen sich über >facebook< für den Ausbau der „Wind- und Solarenergie“ ein.

<https://www.stadtwerke-solingen.de/ueber-uns/events/elektromobilitaetstag>

Das ist nicht unproblematisch. Eine Stadt, die eine – wie oben bereits gezeigt wurde – kritische Energievergangenheit überlebt hat, übernimmt ohne sorgfältige Prüfung die Politik der deutschen „Klima- und Energiewende“, die auf Kohle und Kernenergie verzichten will.

Dazu hilft ein Blick auf die deutsche Energielage am 18. August 2020. An diesem Tage werden um 12 Uhr bundesweit insgesamt 69,03 GW Strom angeboten. Davon stammen 24,76 GW – also knapp 25 % aus Stein- und Braunkohlekraftwerken sowie aus Kernenergie.

Am gleichen Tage (18. August 2020) um 1.0 Uhr betrug das Stromangebot insgesamt 43,87 GW. Kohle- und Kernenergie lieferten nahezu unverändert 24,93 GW.

Der „Energiewende“ (ohne Kohle- und Kernenergie) sol-len – folgt man den Solinger Stadtwerken – 56,8% des derzeitigen Energieangebotes geopfert werden. Die o.a. Angaben[9] enthalten keine Daten über den Energieverbrauch im Verkehrssektor. Es fehlen also die Energiemengen, die an Kfz-Tankstellen in Form von Benzin, Super, Diesel und Gas an „traditionelle“ Kfz-Nutzer ausgegeben werden.

Beim Kraftfahrt-Bundesamt wurden in 2018 insgesamt 46.4 Mio Kraftfahrzeuge registriert. Davon hatten 30,4 Mio einen Benzin- und 15,2

Mio einen Diesel-Antrieb. Nur 53.861 Kfz. wurden elektrisch und 236.710 hybrid angetrieben.[10]

## **Folgen der Energiewende für Solingen**

Wird also die „Energiewende“ nach den derzeit geltenden politischen Plänen durchgeführt, wird in Nachtzeiten, die nach den Vorstellungen der „Energiewender“ zum Aufladen der Kfz-Batterien genutzt werden könnten, also deutlich weniger Stromenergie zur Verfügung stehen, da die Sonne zu dieser Zeit nicht scheint.

Sollte die deutsche Energiepolitik („Weg von Kohle und Kernenergie“) Realität werden, werden die nächtlichen Lade-Möglichkeiten für E-Kfz und die Nachfrage nach „Ladestrom“ begrenzt. Somit verlagert sich diese Nachfrage in die Tageszeiten und damit gleichzeitig aus den Vororten und Wohngebieten in die Zentrumslagen der Städte mit stadtfunktionell wichtigen Beschäftigungs- und Einkaufsmöglichkeiten.

Profitable Lademöglichkeiten für E-Motoren könnten sich dann in den Stadtzentren konzentrieren. Das verändert die Angebotsseite städtischer Grundstücksmärkte dramatisch. Um die neuen Vorstellungen von Mobilität der Einwohner zu gewährleisten, müssen an Wohn-, Beschäftigungs- und Einkaufsstandorten in Städten ausreichende E-Ladekapazitäten zur Verfügung stehen.

Zuverlässige Aussagen darüber, wo genau die E-Mobil-Nutzer die Möglichkeiten zur Aufladung ihrer Fahrzeuge suchen werden, kann es nicht derzeit geben. Aussagen darüber, was die Umgestaltung der E-Netze die Bürger kosten wird, lassen sich derzeit ebenfalls nicht machen. An einigen Stellen in Solingen wurden bereits Ladesäulen aufgestellt (so auf dem Gelände der Stadtparkasse in Central und auf einem Parkplatz in Wald), Hinweise darauf, in welchem Umfang die genutzt werden, fehlen.

Traditionelle Anbieter von Treibstoffen (Tankstellen) kalkulieren ihren – lagebedingt – kostspieligen Flächenbedarf aufgrund der Zeit, die für das Betanken von Fahrzeugen an ihren Tanksäulen benötigt wird. Je kürzer die Tankzeiten sind, umso mehr Kunden werden in gegebener Zeit ihre Treibstoffnachfrage befriedigen und damit für Umsatz sorgen. So gibt es gute Gründe dafür, dass die Betreiber von Tankstellen nicht nur verschiedene Einzelhandelswaren (Süßigkeiten, Getränke etc.) anbieten, sondern auch verschiedene andere Dienstleistungen (Wagenwäsche, Ölwechsel und andere einfache Reparaturen etc) anbieten. Anbieter von traditionellen Tankstellen werden also aus wirtschaftlichen Gründen keine Fläche für zeitaufwendige E-Betankung anbieten.

## **Welche Technologie steht zur Verfügung?**

Einen breiten, aber auch beunruhigenden Einblick in die derzeit auf dem Markt befindlichen Technologien zur Beladung von Kraftfahrzeugen mit Elektrizität bietet:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Ladestation\\_\(Elektrofahrzeug\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Ladestation_(Elektrofahrzeug))

Je nach derzeit verfügbarer Technologie entstehen nicht nur erhebliche Probleme mit dem Flächenbedarf in Innenstädten sondern auch in Gebieten mit verdichteter Wohnbebauung (Beispiele: Kinderhaus und Berg Fidel in Münster, Hasseldelle in Solingen, ausgedehnte Plattenbaugebiete in vielen anderen Städten in West- und Ostdeutschland).

Die Solinger Innenstadt wurde gegen Ende des Krieges durch Bomben zerstört. In den 80er-Jahren gab es eine Keller-Ladenpassage unter der zentralen Haltestelle des mit Strom betriebenen O-Bus-Systems am Neumarkt. Fußgänger erreichten die Geschäftsflächen über schräge Rampen. Diese „Einkaufspassage“ wurde später aufgegeben und es entstanden Tiefgaragen (Mühlenhof, Hofgarten u.a.). Dazu gibt es noch einen oberirdischen, gebührenpflichtigen Parkplatz zwischen Neumarkt und Kölner Straße. Der wird jedoch dem Neubau der Stadtparkasse weichen.

In letzter Zeit gab es verschiedene Berichte über E-Mobile, die in Brand gerieten.[11] Die Deutsche Post AG gab den Einsatz von E-Gepäcktransportern auf. Sollte es sich erweisen, dass E-Mobile die vorhandenen Tiefgaragen aus Sicherheitsgründen nicht nutzen dürfen, wird die Erreichbarkeit der Innenstadt für Käufer und Besucher extrem reduziert. Das wird auch gelten, wenn E-Mobilisten die Tiefgaragen zwar benutzen dürfen, wohl aber unter allen Umständen meiden, weil die Bilder von explodierenden E-Autos Wirkung zeigen. Nutzer herkömmlicher Fahrzeuge werden Tiefgaragen dann wohl ebenfalls meiden.

In Solingen werden demzufolge die Parkhäuser vor allem am Mühlenhof und Hofcenter leer stehen. Das wird die bereits bestehenden Leerstände im Innenstadt-Einzelhandel klar verstärken. Die Funktion der Solinger Innenstadt würde also in Frage gestellt. Bisher gab es eigenartigerweise noch keine Kritik aus Händlerkreisen an der E-Mobilitätskampagne der Stadtwerke.

Nicht nur im Innenstadtbereich wird es erhebliche Flächenkonflikte mit normalen PKW-Nutzern geben, die ihre Fahrzeuge bisher am Straßenrand kostenfrei parken können und nun mit der steigenden Nachfrage nach E-Ladeplätzen konfrontiert werden. Eigentümer von Privatparkplätzen werden je nach Ladetechnologie mit erheblichem Investitionsaufwand rechnen müssen.

### **Urbane Grundstrukturen werden zerstört**

Insgesamt wird also mit einem beachtlichen Um- und Ausbau des städtischen Stromnetzes zu rechnen sein. Die Träume der Solinger Stadtwerke werden die Bürger sehr teuer bezahlen.

Hier tut sich ein neues Feld auf: Städte konkurrieren um zufriedene Einwohner und gute Möglichkeiten für Einkauf und Beschäftigung.

Was passiert, wenn urbane Grundfunktionen gestört werden, war sehr deutlich an ostdeutschen Städten zu sehen. Der systembedingten Zerstörung ostdeutscher Städte[12] folgten nach 1989 zunächst zahlreiche

gigantisch große Kaufparks auf der grünen Wiese zwischen oder nahe an traditionellen Städten („Saale-Park“ zwischen Halle und Leipzig, das „Röhrsdorf-Center“ bei Chemnitz, das „Pleissen-Center“ bei Zwickau und viele andere).

Die Bemühungen (sog. „Zwickau-Arcaden“ und Tiefgarage am innerstädtischen Kornmarkt) um die Wiederbelebung der Zwickauer Innenstadt habe ich in meiner Zwickauer Zeit in der Zusammenarbeit mit der „AG Stadtmarketing Zwickau“ erlebt. Dort wurde nicht nur das „Globus-Center“ nahe an der Stadtgrenze sondern auch der Endpunkt der „Vogtlandbahn“ in unmittelbarer Nähe des Zwickauer Rathauses zu einem ernsthaften Urbanitätsproblem. Eine wichtige radiale Verkehrsachse ins Zentrum wurde unter Bahnrecht gestellt und damit stadtfunktionell entwertet.

Nach all diesen Erfahrungen bleiben mir als Regionalökonom erhebliche Zweifel, ob die „E-Mobilisierung“ ein Segen für die Städte sein kann.

Allein zwischen Ladesäulen Anbietern und traditionellen Tankstellen wird ein mörderischer Wettbewerb entstehen. Die Auswirkungen auf den urbanen Grundstücksmarkt sind unkalkulierbar. Verheerende Auswirkungen wird diese Politik auch auf die Mobilität der Bevölkerung haben. Andere Städte werden dem Beispiel wohl nicht folgen, in Solingen könnte es also zu massiven Bevölkerungsverlusten kommen.

Zuverlässige Aussagen darüber, was die Umgestaltung der E-Netze den Bürger insgesamt kosten wird, lassen sich derzeit nicht machen.

**Hans-Lothar Fischer** promovierte 1968 bei Hans K. Schneider am Institut für Siedlungs- und Wohnungswesen der Universität Münster über das wirtschaftliche Wachstum von Städten, arbeitete von 1969 bis 1974 als Dezernent bei der Hessischen Zentrale für Datenverarbeitung in Wiesbaden. Von 1974 bis zu seiner Emeritierung in 2003 lehrte er als Professur für Regionalökonomik und allgemeine VWL an der FH für öffentliche Verwaltung NW (Münster und Düsseldorf), an der FHöV Brandenburg (Bernau) und an der Westsächsischen Hochschule Zwickau, Fakultät Wirtschaftswissenschaften.

[1] Dietrich Thier, Bergisches Kapital für das Ruhrgebiet – Die Kontakte und das Kapital einer frühen Maschinenbauanstalt des Ruhrgebietes kamen aus dem Tal der Wupper, Romerike Berge, Heft 2/2020, S. 2 – 21

[2] Hans Karl Schneider, Herbert Biermann, Hans-Lothar Fischer, Die Einkommens- und Beschäftigungswirkungen der Teilmaßnahmen des Entwicklungsprogramms Ruhr, Gutachten im Auftrag der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen, Münster 1968, unveröffentlicht. Die Werte unserer Beschäftigtenprognose lagen um Größenordnungen unter den von der Landesregierung erhofften (und verkündeten) Werten.

[3] Wilhelm Schulte, Iserlohn – Geschichte einer Stadt, 1937, S. 82. Für das Jahr 1688 sind in einem Bericht des Rechenmeisters Jakob am Ende insgesamt 17 Eisenbergwerke aufgezeichnet. Der gleiche Bericht nennt 11 Eisenhütten.

[4] „Die Bedingungen für die Aufnahme in die Panzergilde sind in den Ordnungen von 1570 und 1675 im wesentlichen die gleichen“, Wilhelm Schulte, aa0, S. 122

[5] Theo Horstmann (Hrsg.), Elektrifizierung in Westfalen, Fotodokumente aus dem Archiv der VEW, Essen 2000

[6] Hans-Werner Hildenbrand, Die Iserlohner Industrie – vom Panzerhemd zur Ankerkette, Zeitungsverlag Iserlohn 1983, S. 68 – 69

[7] Beim Bau dieser Strecke wurde übrigens die „Dechenhöhle“ – eine Tropfsteinhöhle entdeckt.

[8] Rolf Löttgers, Wolfgang Reimann, Kleinbahn Westig-Ihmert-Altena und Iserlohner Kreisbahn, Die Geschichte der Iserlohner Kreisbahn, Band 2: Der Güterverkehr, DGEG Medien 2015. Wie das konkret aussah, zeigt ein Foto in:

[https://ruhrkultour.de/das-deutsche-co-syndrom-solingen/?fbclid=IwAR12rHXR2udwqSi6xPwXAJjT2gaL41Md7We7RwYtSEjnFkUGWq\\_mZb0hKVU](https://ruhrkultour.de/das-deutsche-co-syndrom-solingen/?fbclid=IwAR12rHXR2udwqSi6xPwXAJjT2gaL41Md7We7RwYtSEjnFkUGWq_mZb0hKVU)

[9] [https://www.energy-charts.de/power\\_de.htm](https://www.energy-charts.de/power_de.htm)

[10] [https://de.wikipedia.org/wiki/Kraftfahrzeug#Deutschland\\_2](https://de.wikipedia.org/wiki/Kraftfahrzeug#Deutschland_2)

[11] In einem dieser TV-Berichte wurde die Aussage getroffen, dass E-Mobile nicht häufiger in Brand gerieten als normal angetriebene Kraftfahrzeuge. Diese Aussage kann man nicht unkommentiert lassen. Die Anzahl der konventionell angetriebenen Kraftfahrzeuge übersteigt die der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge derzeit noch um ein Vielfaches.

<https://www.youtube.com/watch?v=W4J5bWv2-QY>

Also ist die Explosions- und Brandwahrscheinlichkeit bei E-Mobilen im Vergleich zu der bei traditionell betriebenen Kraftfahrzeugen um Zehnerpotenzen höher. Das ist also – wie so oft in Politik und öffentlicher Verwaltung – ein überaus schludriger Umgang mit Methoden der Statistik

[12] Eine Produktion des DDR-Fernsehens im Oktober 1989 trug den Titel „Ist Leipzig noch zu retten“.