



Rheinland – ein starker Wirtschaftsstandort mit Tradition und Zukunft

Dr. Ulrich S. Soénius,
Rheinisch-Westfälisches
Wirtschaftsarchiv zu Köln (RWVA)

**GEMEINSAM BESSER
METROPOLREGION
RHEINLAND**

1 Vorwort des AK-Leiters Profilierung und Identifikation der Metropolregion Rheinland, Stadtdirektor Marc Adomat S.4

2 Bemerkungen zur Wirtschaftsgeschichte des Rheinlandes S.6

3 Ohne Verkehr und Logistik keine Produktion und kein Handel S.12

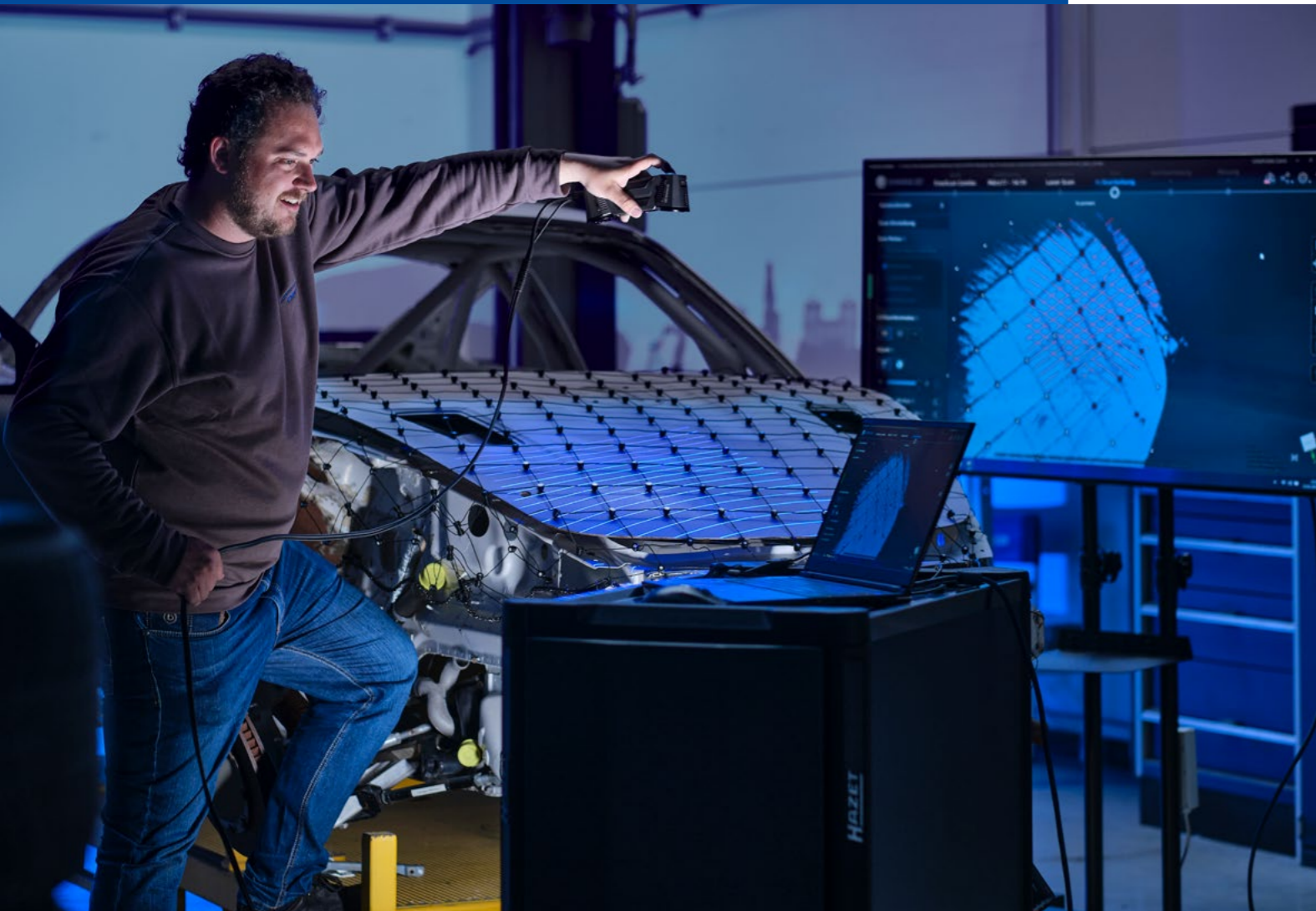
4 Rheinische Unternehmen? S.16

5 Metropolregion Rheinland im Überblick S.18

Die Wirtschaftsgeschichte des Rheinlandes ist vielfältig und interessant. Eine zusammenfassende Darstellung über die rheinische Wirtschaftsgeschichte wurde in den 1960er Jahren veröffentlicht. Jüngere Gesamtdarstellungen sind nur für NRW erschienen. Es bietet sich an, die rheinische Wirtschaftsgeschichte unter modernen Fragestellungen methodisch zu untersuchen. Welche Kontinuitäten, welche Diskontinuitäten, welche Gemeinsamkeiten und welche Unterschiede haben die Wirtschaft in den letzten 200 Jahren geprägt?

Die Metropolregion Rheinland hat einen Überblick erbeten. Es ist also Aufgabe des Vortrages, die Entwicklung des Standorts insgesamt darzustellen. Eine Vollständigkeit wird nicht angestrebt, aber die großen Linien und das Verständnis von einer „rheinischen Wirtschaft“ sollen Raum finden. Rückwirkend betrachtet:

Wo kommen wir her? Welche Traditionslinien helfen bei der Identitätsbildung und helfen, den Standort für die Zukunft gut aufzustellen? Sind die Begriffe „Rheinland“ oder „rheinisch“ markenbildend für den Wirtschaftsstandort?



Liebe Rheinländerinnen und Rheinländer, liebe Leserinnen und Leser,

uns als Rheinland verbindet nicht nur unser Lebensgefühl, sondern wir sind auch ein historisch gewachsener Wirtschafts- und Investitionsstandort von europäischer Bedeutung. Im aktuellen Ranking "European Cities and Regions of the Future 2023" belegt NRW, und somit auch wir als Rheinland, den dritten Platz hinter den Metropolen London und Paris.

Als Arbeitskreis Profilierung und Identifikation setzen wir uns intensiv mit dem Standortprofil des Rheinlands auseinander und wollen so dazu beitragen, das Rheinland für alle noch besser greifbar & erlebbar zu machen. Es gilt die Schätze unserer Region in einem klaren Profil zu bündeln und dieses nach außen zu tragen. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist unsere gemeinsame Wirtschaftsgeschichte, die die besondere Prägung unserer Metropolregion verdeutlicht.

Die vorliegende Gesamtdarstellung zeigt eindrucksvoll, wie vielfältig und dynamisch die Wirtschaftsgeschichte unserer Metropolregion ist und wie sie bis heute die Wirtschaft im Rheinland prägt. Wir sind dazu eingeladen, die Geschichte und Gegenwart des Rheinlandes als bedeutenden Wirtschaftsstandort näher zu erkunden. Dabei werden nicht nur die großen Ballungszentren wie Köln und Düsseldorf betrachtet, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung in weniger dicht besiedelten Gebieten berücksichtigt. Ein historischer Rückblick von der Zeit der französischen Revolutionstruppen bis in die Gegenwart verdeutlicht, wie sich das Rheinland zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort entwickelt hat.

Im Namen des Arbeitskreises möchte ich mich bei der Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln unter der Leitung von Dr. Ulrich Soénius bedanken, der auch selbst Autor dieser Gesamtdarstellung ist. Die jahrelange Arbeit des Wirtschaftsarchivs ermöglicht es uns, mehr über die Tradition des rheinischen Wirtschaftsstandorts zu erfahren und gleichzeitig einen Ausblick in die Zukunft zu erhalten. Ich wünsche Ihnen nun viel Freude bei der Lektüre und freue mich bereits auf den weiteren Austausch mit Ihnen über unsere Heimat, das Rheinland!

Ihr Marc Adomat
Leiter des AK Profilierung & Identifikation, Stadtdirektor von Leverkusen

Bemerkungen zur Wirtschaftsgeschichte des Rheinlandes



Auf der Karte des Rheinlandes – damit ist im Folgenden immer das Gebiet der heutigen Metropolregion gemeint, wohlwissend, dass unter „Rheinland“ vieles verstanden werden kann – stechen deutlich die heutigen Ballungszentren heraus. Wenn im Folgenden auf Orte wie Wuppertal, Krefeld, Duisburg, Köln, Düsseldorf etc. eingegangen wird, so muss festgehalten werden, dass auch in den weniger dicht besiedelten Räumen eine wirtschaftliche Entwicklung stattgefunden hat. Die moderne Wirtschaft hat ihre wesentlichen Ursprünge in der Entwicklung seit dem Einmarsch der französischen Revolutionstruppen 1794 in das linksrheinische Rheinland. Nein – es war nicht Napoleon, obwohl er für den weiteren Fortgang der Wirtschaft eine Rolle spielte, sondern es waren die Revolutionstruppen, die „Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit“ brachten und damit die alte Ordnung aufbrachen. In Köln endete mit den Franzosen das Mittelalter, also dreihundert Jahre später als in anderen Teilen Deutschlands. Diese Zäsur war jedoch nicht in allen rheinischen Gemeinden so groß, aber aufgrund der territorialen Zerklüftung und der weitgehend erhaltenen Strukturen aus der Frühen Neuzeit kann die Zeit vor dem Umbruch nicht als „modern“ bezeichnet werden.

Die Franzosen setzten mit Gewerbe- und Ansiedlungsfreiheit im Rheinland neue Impulse und eröffneten neue Chancen. In Köln, der mit Abstand größten Stadt, konnten nun Protestanten und Protestantinnen und Juden und Jüdinnen – diese waren 1424 vertrieben worden – das Bürgerrecht erhalten. Schnell erfolgte der wirtschaftliche Aufbruch nicht, die Napoleonischen Kriege bremsten und es bedurfte neuer rechtlicher Normen – Code de civil 1804, Code de commerce 1808, nun durch Napoleon –, aber die Zeit der Franzosen im Rheinland war schon prägend.

Dabei waren Grundlagen vorhanden. Bereits vor den Franzosen waren mehrere rheinische Städte Handelsorte. Es wurden in der Eifel, im Aachener Raum und im Bergischen Land Erze und Kohle angebaut, es gab Branchen mit langer Tradition, wie die Seidenweberei in Krefeld, Mülheim am Rhein und Köln, Tuchmacher an der Wupper, am linken Niederrhein und im Niederbergischen, viele Handwerksbetriebe und eine weit verbreitete Landwirtschaft. Die geographischen Grundlagen mit Bodenschätzen wie Eisen, Blei, zusätzlich Steinkohle im Aachener Raum und im Ruhrgebiet sowie Braunkohle im Erftgebiet waren vorhanden und wurden auch genutzt. Zwar nicht unter heutigen Verhältnissen, einhergehend mit Arbeitsschutz, Ökologie und Rationalität, aber sie waren da.

Die neue Ordnung der Franzosen, die die Preußen mit Inbesitznahme des Rheinlandes 1815 erst einmal auf Wunsch der Wirtschaftskreise beibehielten – der Code de commerce galt im Rheinland bis zur Einführung des Handelsgesetzbuches 1861 und der Code de civil bis zu der des BGB 1900 –, schuf Rahmenbedingungen, die der Wirtschaft neue Entwicklungsmöglichkeiten boten. Aber es bedurfte auch Unternehmer und sogar schon Unternehmerinnen, die diese auch umsetzten.

Die geschilderten geographischen Grundlagen halfen bei der Entwicklung der modernen Wirtschaft. Der industrielle Abbau der Steinkohle im Aachener Revier und im Ruhrgebiet sowie der Braunkohle im Erftgebiet mit der gleichzeitigen Herstellung von Energie vor Ort prägten die Industrie bis in die jüngste Zeit. Seit

Ende des 18. Jahrhunderts war Christine Englerth, Besitzerin des „Kohlbergs“ bei Eschweiler, im Aachener Raum als eine der frühen Unternehmerinnen tätig. Sie vereinigte die dortigen Kohlenzechen 1835 zum Eschweiler Bergwerksverein.

Die heutigen Industriezentren entstanden seit dieser Zeit – im Westen Deutschlands fand die Industrialisierung früher als anderswo statt. Sie war aber ohne die Dampfkraft nicht vorstellbar. Bereits 1793 stand die erste Dampfmaschine in Eschweiler. In der größten Stadt des Rheinlands, in Köln, geschah dies erst 1808. Das waren aber noch vereinzelte Maschinen, der Siegeszug der Dampfkraft begann in den 1820er Jahren. Ohne diesen Technologiesprung wäre das Rheinland abgehängt worden. Die Erfindung von James Watt zog von Nordwesten, von England über das spätere Belgien, hinein zunächst in den Westen Deutschlands.

Die Mechanisierung der Industrie geschah wesentlich in der Montanbranche, die durch verschiedene Erfindungen in den folgenden Jahrzehnten stetig produktiver und größer wurde. In Verbindung mit dem Abbau der Kohle entstanden im ganzen Rheinland, vor allem aber in Aachen, Köln, Düsseldorf, Duisburg und im Oberbergischen Land, Eisen- und Stahlunternehmen, daraus folgend Maschinenbau und Elektrotechnik. Bis 1870 waren Elberfeld und Barmen drittgrößter Produktionsort nach Berlin und Chemnitz für Maschinen. Im Rheinland waren alle Branchen vertreten, aber es gab auch den Trend zur Spezialisierung, wie etwa den Maschinenbau für die Textilindustrie im Mönchengladbach-Rheydter Raum. Nicht nur die heimische, schon seit Jahrhunderten ansässige Textilindustrie in Aachen, Düren, Monschau, im Bergischen Land, am linken Niederrhein und in Köln profitierte davon, sondern am Ende des 19. Jahrhunderts standen rheinische Textilmaschinen auch anderswo in Europa und Übersee. Damit einhergehend fand auf der Abnehmerseite, bei der Textilindustrie, ein Mechanisierungsprozess statt.

Kohle, Eisen, Stahl, Tuche und Garne – ohne eine tatkräftige Finanzwirtschaft wäre der Kapitaleinsatz nicht möglich gewesen. Daher entstanden aus ursprünglichen Handelshäusern, die neben dem Kommissions- und Spekulationshandel mit der Zeit Wechselgeschäfte übernahmen, private Banken, die hohe eigene Kapitalbeteiligungen leisteten und die Beschaffung von Fremdkapital aus dem Ausland übernahmen. Die Frühindustrialisierung ist ohne diese Bankhäuser nicht denkbar. Vor allem in Köln, Elberfeld und Düsseldorf entstanden bis in die 1920er Jahre große Banken, wie Sal. Oppenheim, der A. Schaaffhausen'sche Bankverein, von der Heydt & Kersten, der Barmer Bankverein, die Bergisch-Märkische Bank und Trinkaus. Das 19. Jahrhundert ist auch die Ära der Genossenschaftsbanken und Sparkassen, deren Bedeutung für die Wirtschaft aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg vergleichbar anstieg. Zwischenzeitlich hatten die Großbanken mit Fusionen die rheinischen Bankhäuser „geschluckt“ – zuletzt Sal. Oppenheim, aber das ist eine andere Geschichte. Aber auch bei den Großbanken waren Rheinländer*innen maßgeblich beteiligt: Eine der größten Banken, die Disconto-Gesellschaft, gründete 1851 der Aachener Bürger David Hansemann.

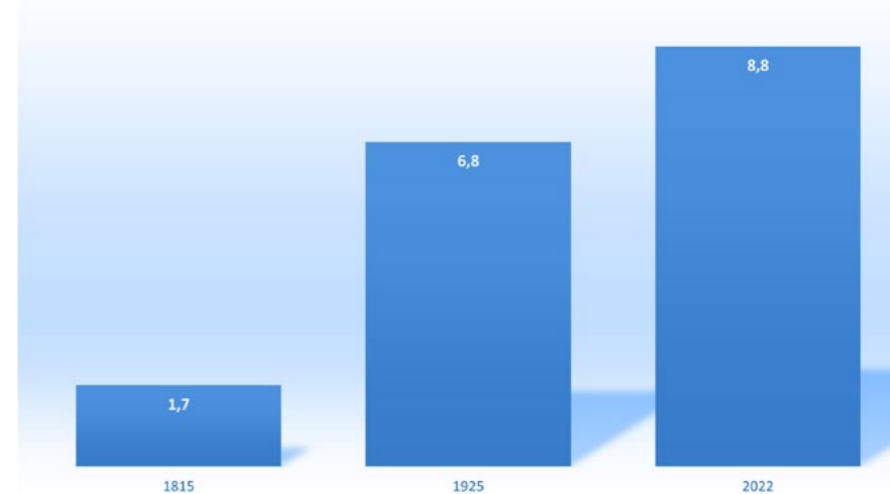
Zurück zur Industrie – ihre Entwicklung war durchgehend bestimmt von Neuanfängen, Innovation und Technologietransfer. Nur ein Beispiel kann ich hier nennen. 1841 kam der Belgier Télémaque Fortuné Michiels nach Eschweiler, wo er mit Aachener Kaufleuten ein Puddelwerk zur Umwandlung von Roheisen in Schmiedeeisen und später Stahl unter seinem Namen ins Leben rief. Von hier aus gründete Michiels die Maximilianshütte in Bayern. 1853 überführte Michiels das Unternehmen in die neu gegründete Phoenix AG für Bergbau und Hüttenbetrieb, die mit ihrem Direktor Charles Détilleux – ebenfalls Belgier – ihren Verwaltungssitz nach Köln verlegte und neue Hochöfen, u. a. in Laar (heute Duisburg) anlegte. Das Unternehmen besaß Hüttenwerke, Gruben und Stahlwerke, vor allem zur Herstellung von Eisenbahnschienen. Später ging es auf die August-Thyssen-Hütte über und wurde 1970 in die

Mannesmann-Röhrenwerke eingebracht. Es war also im ganzen Rheinland vertreten.

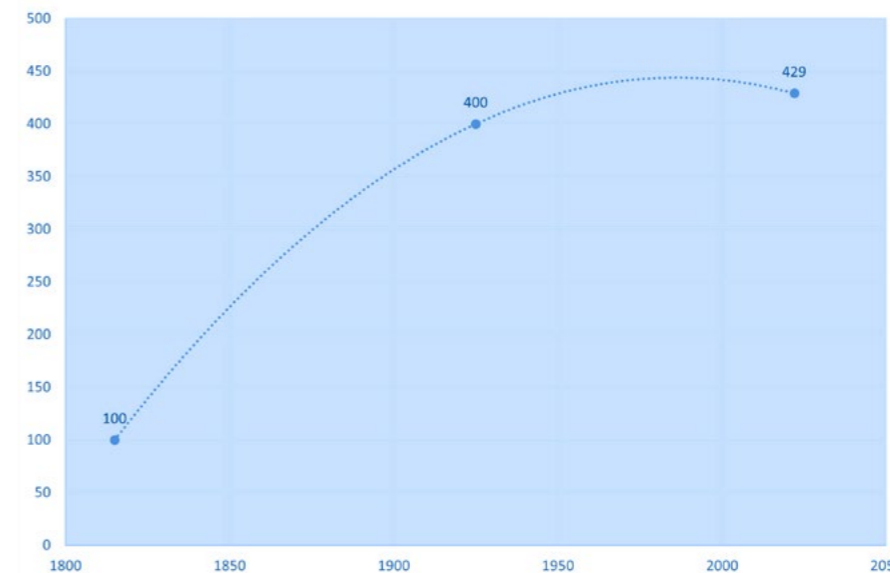
Nicht nur beim Phoenix, sondern auch in anderen Branchen hat der Wandel nie Halt gemacht. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Köln einer der größten Zuckerproduktionsorte mit einer großen Anzahl von Unternehmen, die sich bereits im 19. Jahrhundert im Rheinischen Verein für Zuckerfabrikation zusammenschlossen. Weitgehend wurde Rohrzucker aus Lateinamerika verarbeitet, „Kolonialzucker“ genannt. Mit der Verbesserung der Rübenzuckerherstellung durch Valentin und Eugen Pfeifer und dem kongenialen Eugen Langen gewann aber die heimische Zuckerrübe die Oberhand und Pfeifer & Langen, heute noch bestehend, übernahm nach und nach alle Konkurrent*innen. Aber der Niedergang der einst führenden Industriebranche war nicht zu verkennen. Auch andere Branchen transformierten: Als die Stolberger Kupferunternehmen in der Emaille, im Porzellan und Steingut Konkurrenz für ihre bisherigen Produkte erhielten, wechselten sie in Zulieferungen für die Industrie.

Die Verbindung der regionalen heimischen Industrie mit der ortsansässigen Landwirtschaft beflügelte manches Unternehmen – die Düngemittelherstellung durch Vorster & Grüneberg, der späteren Chemischen Fabrik Kalk, diente der Verbesserung des landwirtschaftlichen Ertrags und der Versorgung der wachsenden Bevölkerung. Mit der Industrialisierung hatte deren Zahl sprunghaft zugenommen – von 1815 bis 1925 stieg sie auf dem Gebiet der heutigen Metropolregion Rheinland von 1,7 auf 6,8 Mio., also um mehr als fünf Millionen, während sie in den darauffolgenden fast 100 Jahren „nur“ um zwei Millionen wuchs. Prozentual wuchs die Bevölkerung hier in der Metropolregion im ersten Jahrhundert um 300 Prozent, danach um 30 Prozent.

Bevölkerung (in Mio.)



Bevölkerung (1,7 Mio. = 100 %)



Zurückzuführen war dies vor allem auf die wachsende Zahl der benötigten Arbeitskräfte in der Industrie. Damals – wie seit den 1950er Jahren bis heute – war die Region auf die Zuwanderung angewiesen. Im 19. Jahrhundert kamen die Menschen aus den Ostgebieten und Polen, in den 1950er und 1960er Jahren aus Südeuropa. Zuwanderung verändert Gesellschaften, aber auch die Wirtschaft. Im frühen 19. Jahrhundert war dies auch bei den Unternehmerinnen und Unternehmern so. Bis 1870 war Köln als Metropole größter Anziehungspunkt. Hier stand der „Schreibstisch des Ruhrgebiets“, der dann mit der Wanderung des Kohlenabbaus nach Nordosten nach Düsseldorf wechselte. Die wichtigsten und innovativen Unternehmer*innen der Frühindustrialisierung kamen vom Bergischen Land, vom Niederrhein und dem Aachener Raum nach Köln, später dann auch nach Düsseldorf, dort auch aus der Eifel (Thyssen und Poensgen). Die meisten waren Protestanten und Protestantinnen – in Köln galt in der Mitte des 19. Jahrhunderts das geflügelte Wort: „Sind Sie vermögend oder katholisch!“. Mitte des 19. Jahrhunderts war Köln nach Berlin und Breslau die Stadt mit den meisten Spitzenverdiener*innen in Preußen.

Doch daneben gab es im ganzen Rheinland eine breite Mittelschicht aus mittelständischen Fabrikbesitzer*innen und Handwerker*innen. Das Handwerk hatte nur vermeintlich die „Goldenen Zeiten“ hinter sich – zwar veränderten sich Berufe und viele Handwerker*innen wechselten in die Industrie, aber gleichzeitig entstanden neue Handwerksberufe, z. B. für Herstellung, Reparatur und Wartung der Anfang des 20. Jahrhunderts aufkommenden Fahrräder und Automobile.

Hatte die chemische Industrie, die bis heute das Rheinland in weiten Teilen prägt, ihren Ursprung bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts mit Teer, Lacken und Farben sowie Pharmazeutik, so wuchs doch mit der ausbreitenden Motorisierung und der wachsenden Konsumgesellschaft – vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg – ihre Bedeutung am Gesamtaufkommen der rheinischen Wirtschaft.

Die durch die Industrialisierung gestiegene Kaufkraft der Bevölkerung schuf neue Handelsformen – am bekanntesten sind die Warenhäuser. Vorreiter im Rheinland und weit darüber hinaus war Leonhard Tietz, der 1889 in Elberfeld und 1891 in Köln seine ersten Filialgeschäfte eröffnete, die alsbald zu Tempeln der Konsumkultur gerieten. Ein anderes Beispiel: Aus Viersen kamen Kaiser's Kaffee-Geschäfte, die 1912 bereits 1.400 Filialen besaßen. Dabei war Handel schon seit dem Mittelalter ein Schwerpunkt der rheinischen Wirtschaft. Seit 1800 entstanden bedeutende Handelshäuser – Köln, Düsseldorf und Duisburg waren Hauptorte des Handels im Rheinland. Wer weiß schon, dass in Köln 1844 mehr Tierhäute, vor allem aus Lateinamerika, umgesetzt wurden als im Hafen von Antwerpen? Köln galt auch als Weinhandelsort. Aachen stand für Wollhandel, im Wuppertal saßen große Handelshäuser, die mit Rohstoffen für die Textilherstellung handelten, bis diese synthetisch hergestellt wurden. Solinger Schneidwaren genossen schon seit dem 18. Jahrhundert Weltruhm, Remscheider Beschläge fanden sich in Amerika an manchen Villen reicher Baumwollplantagenbesitzer*innen.

Andere Wirtschaftsbereiche fanden ebenfalls in dieser Zeit ihren Ursprung: die Medien nahmen immer mehr Bedeutung an und zum Ende des 19. Jahrhunderts erreichten sie auch die Massen. Die „Rheinische Zeitung“, das Organ der Sozialdemokratischen Partei, trug das Rheinland im Namen und verstand sich als Nachfolgeblatt der liberalen Rheinischen Zeitung, die im Vormärz verboten wurde und der Neuen Rheinischen Zeitung, in der Karl Marx 1848/49 als Chefredakteur wirkte. In jüngerer Zeit folgten TV- und Filmstandorte, die Musik und andere Kreativwirtschaftsbranchen sind im Rheinland mit Abstand führend – auch bei Mode und Design blickt das Rheinland auf eine lange Tradition zurück und bietet zudem neuen Unternehmen gute Chancen der Vernetzung.

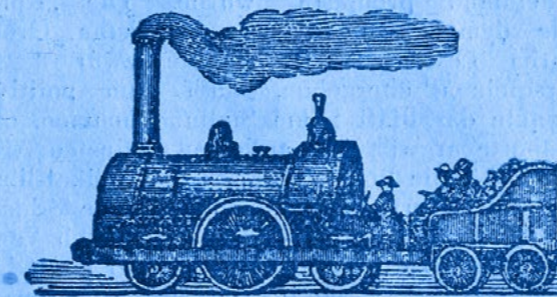
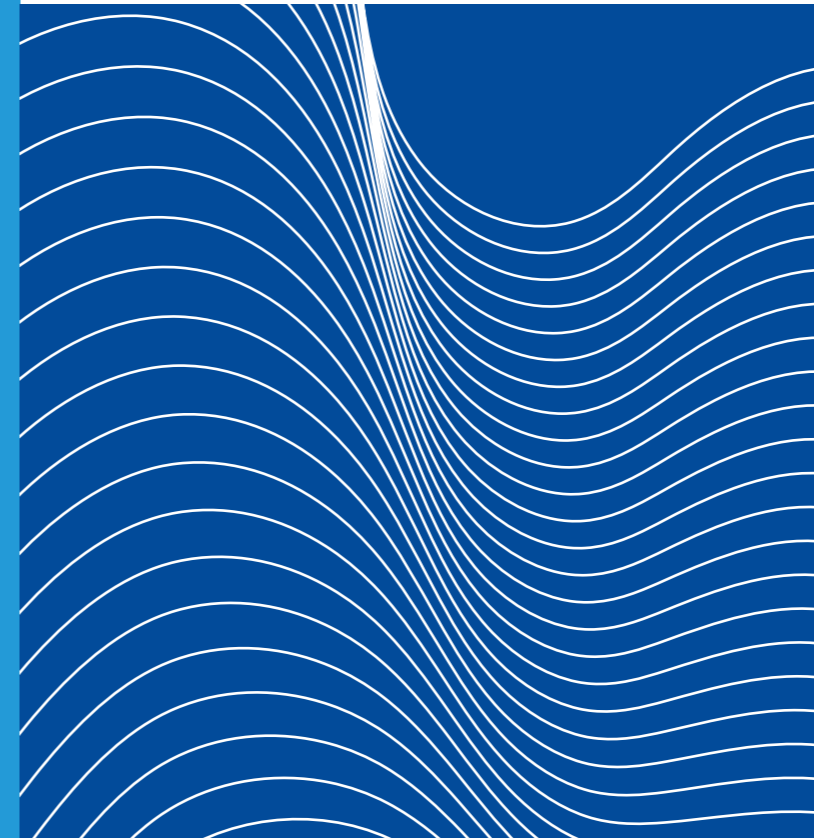
Verschiedene Wirtschaftskrisen und politische Auseinandersetzungen gingen auch an der rheinischen Wirtschaft nicht vorbei – es kann hier nicht auf die Auswirkungen der beiden Weltkriege und auf das verbrecherische Regime im NS-Staat eingegangen werden. Die sogenannte „Arisierung“, so der verharmlosende Ausdruck der Verdrängung und Verfolgung, die dann in der Vernichtung der Juden*Jüdinnen endeten, fand schon früh – unmittelbar nach der Machtübertragung durch die national-konservativen Parteien an die NSDAP – statt. Alle Wirtschaftsbereiche waren davon betroffen, aber es gab auch „Gewinner*innen“ – erst durch die Ausbootung jüdischer Kaufleute, dann durch die Kriegswirtschaft. Als die NS-Machthaber völlig widersinnig die Autarkie durchsetzen wollten, kamen sie auf den Gedanken, Benzin aus Braunkohle zu hydrieren. Die UK (Union Rheinische Braunkohlen Kraftstoff AG) in Wesseling wurde geplant, nahm aber erst nach dem Krieg so richtig ihren Betrieb auf. Das System fand zwar keine Zukunft, aber die Chemieindustrie weiteren Ausbau und ihre Verbreitung im Rheinland durchaus auch Standortqualität. Übrigens ist diese Branche heute wohlort in einer gemeinsamen Pressure Group – in ChemCologne finden sich rheinische Chemieunternehmen zusammen, die ihre gemeinsamen Interessen vertreten.

Dieser Gedanke führt unweigerlich zu den Unternehmer*innen, die sich heute in Kammern, Kreishandwerkerschaften, Innungen und Verbänden engagieren. Auch hier hatte das Rheinland Vorbildcharakter. Ende des 18. Jahrhunderts gab es in größeren Städten Kaufmannskorporationen – in Köln fand sich 1797 ein Handelsvorstand, aus dem 1803 die erste amtliche Handelskammer wurde. Die Regierung in Paris – das linke Rheinland war seit 1799 de facto, seit 1801 de jure Bestandteil des französischen Staates – genauer gesagt Napoleon, wollte in ganz Frankreich sogenannte Chambres de commerce einrichten. Neben Köln geschah dies 1804 in Aachen, Krefeld und Stolberg. Die Kammer in Köln, die älteste in Deutschland, die die Bezeichnung Handelskammer trägt, überlebte den Regimewechsel – die anderen wurden in preußischer Zeit neu gegründet. Bevor es dazu aber landesweit kam, wurde mit der ersten preußischen Handelskammergründung 1830 in Elberfeld und Barmen – damals schon als eine Handelskammer für zwei Städte – das Statut genehmigt, nach dessen Muster alle nachfolgenden IHKn gegründet und die Kölner umgewandelt wurde. Nunmehr galt die Handelskammer als Beratungsorgan mit Unternehmer*innen, nicht mehr mit dem Bürgermeister, an der Spitze. 1831 folgten Düsseldorf und Duisburg, 1837 Mönchengladbach, 1838 Wesel, 1840 Lennep, Remscheid und Solingen. Vom Rheinland aus wurde der Handelskammer-Gedanke in das restliche Preußen getragen, wo es bis Anfang des 20. Jahrhunderts zu entsprechenden Gründungen kam. In dieser Zeit entstanden per Gesetz die Handwerkskammern – und auch hier setzte das Rheinland Maßstäbe. Fritz Figge, der erste Präsident der Kölner Handwerkskammer, und Jakob Euler, Tischlermeister aus Bensberg und Reichstagsabgeordneter, waren maßgeblich an der Formulierung des Handwerkerschutzgesetzes beteiligt, das die Grundlage der Kammern bildete.

Ohne Verkehr und Logistik keine Produktion und kein Handel

Das Rheinland hat mit dem namensgebenden Fluss eine natürliche Grundlage und aufgrund seiner Breite und Länge sowie seiner enormen Fließgeschwindigkeit einen seit Jahrhunderten funktionierenden Verkehrsweg, der für die Wirtschaft vieles zugleich war: Energiespender, Rohstoff, Träger der Transportmittel – leider lange Jahre auch, und dies hat viele Schäden hervorgerufen, Endstation von giftigen Substanzen. Im 19. Jahrhundert waren es vor allem die Kohlentransporte in Richtung Oberrhein, die die großen Reedereien, wie die ursprünglich aus Koblenz stammende Firma Spaeter in Duisburg, begünstigten. Die heimische Wirtschaft profitierte und profitiert von der Wasserstraße. 1816 fuhr das erste Dampfschiff von der Rheinmündung bis nach Köln. Es folgten Gründungen von Dampfschiffgesellschaften hier und in Düsseldorf, die sich später zur Köln-Düsseldorfer vereinigten. Häfen wurden gebaut, früher auch Sicherheitshäfen gegen Eisgang.

Die Konkurrenz zur Schifffahrt bildete seit Anfang der 1830er Jahre das neue Verkehrsmittel: die Eisenbahn. Zwar war der Rhein seit der Rheinschiffahrtsakte von 1831 de jure frei, aber de facto erhoben die Niederländer noch Schutzzölle. So taten sich in Aachen und Köln, zunächst unabhängig voneinander, Unternehmer*innen zusammen, die eine Landverbindung zum Meer unter Umgehung der Niederlande schaffen wollten. Mit der Gründung des Königreichs Belgien stand der Weg zum Seehafen Antwerpen auf dem Plan – seit der Fertigstellung der Strecke 1841 ist das Rheinland dessen Binnenhinterland. Ludolf Camphausen prägte den Begriff „Eiserner Rhein“. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft, so der verbindende Name, baute in der Folgezeit ihr Streckennetz aus. Andere private Gesellschaften kamen hinzu: die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, die Köln-Mindener Eisenbahn über Düsseldorf und Duisburg später mit Anschlüssen über Ruhrort und Wesel nach Emmerich (NL) sowie die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit zahlreichen Verbindungen und spätere Nebenlinien, wie von Ruhrort nach Krefeld und Mönchengladbach sowie von Aachen über Mönchengladbach und Neuss nach Düsseldorf und Ruhrort – die Grundlagen wurden alle bis Ende der 1840er Jahre gelegt.



Rheinische Eisenbahn.

Bekanntmachung.

Am nächsten Mittwoch den 19. d. Mts. werden die gewöhnlichen Nachmittagszüge, welche von Köln um 3 Uhr und von Aachen um 3 1/2 Uhr, von Düren aber nach beiden Richtungen um 4 1/2 Uhr abgehen, eingestellt werden, und es wird an diesem Nachmittage eine Beförderung von Reisenden auf der rheinischen Eisenbahn nicht Statt finden.

Köln, den 16. Januar 1842.

Die Direktion der rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Anzeige Rheinische
Eisenbahn, 1842

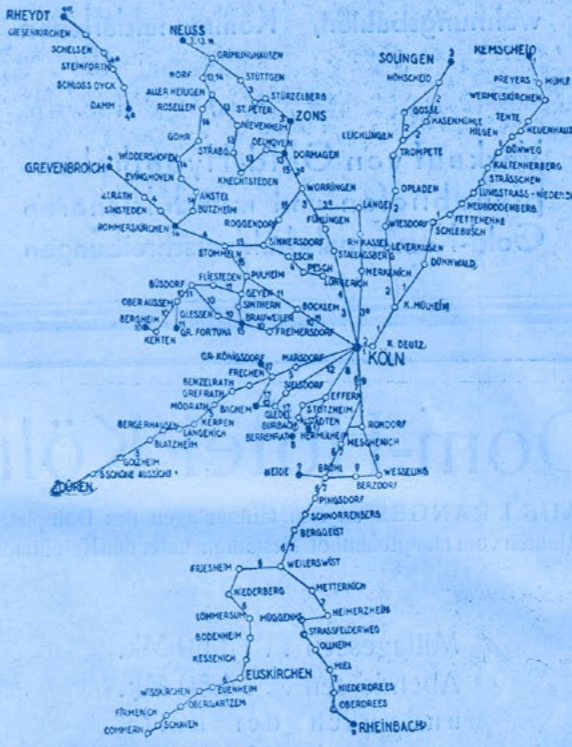
Nicht nur mit privatem Kapital, sondern auch mit öffentlichem: an der Bergisch-Märkischen Eisenbahn beteiligte sich der preußische Staat mit 25 Prozent (1 Mio. Taler). Bis zur kompletten Verstaatlichung zwischen 1879 und 1884 entstand im Rheinland ein Netz von Eisenbahnen, dessen Ursprungsstrecken Bahnfahrer*innen heute noch kennen. Bereits vor der Eisenbahn hatte der Staat 1823 die Schnellpost per Kutsche von Köln über Düsseldorf und Elberfeld nach Berlin eingeführt. Nicht nur diese Strecke war stark genutzt, auch das Netz der elektrischen Telegraphie, das 1848 errichtet wurde. Den höchsten Telegrammverkehr hatte die zweitgrößte Stadt im Rheinland: Elberfeld. Ein Teil der Infrastruktur wurde im 19. Jahrhundert privat finanziert und später an die öffentliche Hand verkauft. Das Rheinland war bis in das 20. Jahrhundert aufgrund des starken Wirtschaftsstandortes ein stetig wachsender Infrastrukturstandort. Kein Wunder, dass Deutschlands erste Autobahn – die so nicht hieß, sondern kreuzungsfreie Kraftfahrstraße – 1932 zwischen Bonn und Köln errichtet wurde. Übrigens war dies nicht, wie häufig kolportiert wird, eine Erfindung von Konrad Adenauer, sondern des Landeshauptmannes der Rheinprovinz, Johannes Horiön. Das NS-Regime ließ diese Straße in der ab 1933 folgenden Propaganda in der Versenkung verschwinden, hätte sie doch bewiesen, dass nicht Hitler der Erfinder der deutschen Autobahnen war. Die Köln-Bonner-Kraftfahrstraße war Folge des zunehmenden Verkehrs, vor allem auch mit Lastkraftwagen, die in den 1920er Jahren enorme Zuwächse zu verzeichnen hatten. Die Ansiedlung von Citroën und dann Ford brachte die Automobilindustrie in das Rheinland – es wundert nicht, dass 1901 die Kölner Agrippina-Versicherung als erste Gesellschaft in Deutschland eine „Fahrzeug-Unfall-Versicherung“ auf den Markt brachte, die vom Umfang her bereits der heutigen Kaskoversicherung entsprach.

Eisenbahnen und Straßen benötigen für die Überwindung natürlicher Grenzen Verbindungen. Diese Funktion kommt den heutigen 28 Rheinbrücken von Bonn bis Emmerich zu. Die erste feste Rheinbrücke seit der Spätantike schufen die Preußen 1859 mit der Kölner Eisenbahnbrücke, deren Nachfolgerin die heutige Hohenzollernbrücke ist. Sie hatte nicht nur Bedeutung für die Rheinische Eisenbahn, sondern schuf eine Verbindung zwischen Aachen und Königsberg. Es folgten mit dem Bau von Kanälen zwischen den 1890er und 1910er Jahren auch Verbindungen des Rheinlands nach Norden auf dem Wasserweg. Die gute Flughafen-Infrastruktur, die das Rheinland aufweist, dient ebenfalls der Wirtschaft und wird dringend benötigt. Zur Infrastruktur gehören auch viele Initiativen der Kommunen, die teilweise privat begannen, aber deren Fortführung und Ausbau bis in die heutige Zeit nur öffentlich erfolgen können. Die Gasbeleuchtung in den Städten machte seit den 1850er Jahren den Anfang, es folgten erst Pferde- und dann Straßenbahnen, seit 1900 elektrisch – die E-Mobilität ist schon älter. 1913 stand das Rheinland mit 59 Straßenbahnen und 1260 km Streckenlänge an erster Stelle von allen preußischen Provinzen. Nicht zu vergessen die Investitionen, die die Kommunen in die Wasserversorgung und -entsorgung, die Abfallbeseitigung und den Straßenbau steckten und stecken – ohne diese Rahmenbedingungen, neuerdings durch Glasfaser verstärkt, könnte Wirtschaft nicht funktionieren. Dies gilt besonders für die Energieversorgung, ein wesentlicher Grundpfeiler ökonomischen Schaffens. Hinzu kommen noch die Messgesellschaften, die für die rheinische Wirtschaft seit 100 Jahren eine willkommene Plattform des Austausches und der Anbahnung von Geschäften darstellen.

Die Rheinische Verkehrsgesellschaft A.G.

betreibt folgende Kraftwagenlinien

<p>Linie 1: Köln–Remscheid 2 Köln–Solingen 3 und 3a Köln–Neuß 4 Köln–Grevenbroich 4a Rheydt–Damm 5 Köln–Düren 6 Köln–Blankenheim 7 Köln–Rheinbach 8 Köln–Berrénrath</p>	<p>Linie 9 Köln–Heide 10 Köln–Bergheim 11 Köln–Fortuna 12 Köln–Bachem 13 Neuß–Dormagen 14 Neuß–Rommerskirchen 15 Brauweiler–Dormagen 17 Groß Königsdorf–Hermülheim</p>
---	---



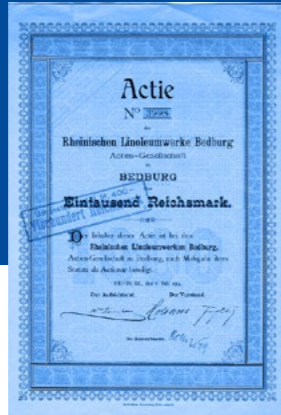
und weiter nach Blankenheim

Fahrpläne werden durch unsere Kraftfahrbediensteten (Kraftwagen-Linienverkehr) unentgeltlich ausgegeben. Auf Anfordern werden diese portofrei zugesandt. SONDERWAGEN von 12 bis 60 Sitzplätzen stehen für Vereine, Gesellschaften usw. bei billigster Berechnung zur Verfügung.

Rheinische Verkehrsgesellschaft A.G., Köln
 Weißbüttengasse 35/43 Fernsprecher 21 03 51

Rheinische Unternehmen?

Zum Schluss noch einige Bemerkungen zu den Besonderheiten des rheinischen Unternehmertyps. Auch wenn mit Christine Englerth eine der wenigen Frauen früh in der Verantwortung war, blieben es in erster Linie Männer. Die „Rheinischen Liberalen“, an der Spitze Camphausen, Beckerath und Hansemann, waren engagierte und politisch agierende Wirtschaftler, die sich in Stadtrat, Handelskammer, Parlament und dann auch in der Regierung für freiheitliche Werte einsetzten. Aus ihrer Zeit heraus zu verstehen waren es keine Revolutionierende – das blieb auch so bis in die Weimarer Republik, als sich mancher Unternehmer selbst aus der Kommunalpolitik zurückzog, weil mit der Auflösung der Monarchie Arbeiter*innen und Revolutionierende mit am Tisch saßen. Nichtsdestotrotz engagierten sich viele in Kammern und Verbänden für die Wirtschaft, aber auch für das Gemeinwohl. Spielte das Rheinland eine gewichtige Rolle in ihrem Denken? Auch wenn die Zugehörigkeit zu Preußen anfangs unbeliebt war – ein beiderseitiges Gefühl der Ohnmacht –, wuchs die Zustimmung auch aufgrund einer klugen Politik des Ermöglichens und der langen Leine. Eine wichtige Rolle spielte dabei der Provinziallandtag, der Vorgänger der LVR-Landschaftsversammlung. Die Rheinländer*innen wurden erst gute Preußen, dann gute Deutsche – Absetzungstendenzen, etwa in der Weimarer Zeit während der französischen Besatzung, waren chancenlos. Dennoch war die Nähe zu Preußen nicht so ausgeprägt, dass gleich Unternehmensnamen darauf abgestimmt waren. Das war dann beim Schlagwort „Rheinisch“ schon anders.



Neben den Unternehmer*innen in Handwerk, Industrie, Handel und Dienstleistungen waren es die Arbeitnehmer*innen, die die Wirtschaft und den Standort geprägt haben und weiterhin prägen. Noch heute sind neben der verkehrlichen Infrastruktur die gut ausgebildeten, nicht selten von rheinischen Bildungsanstalten kommenden Fachkräfte ein Grund, warum auch ausländische Investoren in das Rheinland kommen. Die reiche Bildungslandschaft hat eine eigene Geschichte, die eng verwoben ist mit der der Wirtschaft und diese wäre ein eigener Vortrag wert, aber sie ist eben auch Bestandteil der Standortentwicklung.

Fazit

Der Standort Rheinland hat eine lange Tradition als Standort der Industrie, aber auch des Handels, der Dienstleistungen, des Verkehrs und der Kreativwirtschaft. Die Unternehmen und Branchen haben Transformationen bereits im 19. Jahrhundert durchgeführt und erleben diese tagtäglich, auch als Folgen der Digitalisierung und der Pandemie. Ein wesentlicher Faktor ist der Mensch, auf den ich hier nicht so vertieft eingegangen bin. Die lebensfrohe und kontaktfreudige Art der Rheinländer*innen kommt bei Menschen von außerhalb gut an. Die Rheinländer*innen beweisen, dass sie nicht nur Karneval – ebenfalls ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, wie auch der Sport – im Kopf haben. Schnell werden Zugereiste aufgenommen – aber es wird auch in Zukunft eine große Herausforderung bleiben, die Integration weiter fortzuführen. Die Unternehmen wissen und praktizieren das seit langem. Innovation, Transformation, Weltoffenheit – das Rheinland hat seine Bedeutung als herausragender Standort in den letzten 200 Jahren gewahrt und anpassen müssen. Dies wird auch in Zukunft gelingen. Damit der Standort aber weiterhin im Wettbewerb mit anderen Standorten einen guten Platz vorne erringen kann, bedarf es des Ausbaus und der Unterstützung von wirtschaftlicher Leistung – mit alten wie neuen Branchen, mit anderen Arbeits- und Lebensformen und mit Mut zum Risiko.

Stiftung Rheinisch-Westfälisches Wirtschaftsarchiv zu Köln (RWWA)



Rettungsstation für historisch bedeutendes Schriftgut

Serviceeinrichtung für die Wirtschaft

Wissenschaftliche Forschungseinrichtung

Metropolregion Rheinland im Überblick

Viele große Herausforderungen unserer Zeit lassen sich besser gemeinsam lösen. Die Region Rheinland als Ganzes ist stärker als die einzelnen Gebietskörperschaften und Institutionen - in diesem Bewusstsein haben sich in der Metropolregion **35 Körperschaften** organisiert und einen Verband zur politischen Interessenvertretung des Rheinlands gegründet.

Seit 2017 ziehen in der Metropolregion Rheinland nun also die **Kreise** und **kreisfreien Städte**, die **Industrie- und Handels-** sowie **Handwerkskammern** und der **Landschaftsverband Rheinland** an einem Strang, um zentrale Interessen und Aktivitäten zu bündeln und so die Region gemeinsam voranzubringen.

Dabei setzt die Metropolregion Rheinland ihre inhaltlichen Schwerpunkte auf die **Themenbereiche Energie & Transformation, Verkehr & Infrastruktur sowie Profilierung & Identifikation**. In den mit jeweils Vertreterinnen und Vertreter von allen Mitgliedern besetzten Arbeitskreisen werden die für das Rheinland drängenden Themen identifiziert und behandelt.

Das nordrhein-westfälische Rheinland ist eine der **wichtigsten Wirtschaftsregionen** Deutschlands und Europas. Es spielt mit einem Bruttoinlandsprodukt von über 390 Mrd. EUR in einer Liga mit Österreich, Finnland und Dänemark. Das Rheinland zeichnet sich durch eine **vielfältige Wirtschaftslandschaft** aus.



Fläche

12.278 km²

Einwohner

8,8 Millionen

Bevölkerungsdichte

710 Pers. pro km²



**GEMEINSAM BESSER
METROPOLREGION
RHEINLAND**

Bruttoinlandsprodukt

393 Mrd. EUR

45.170 EUR pro Kopf

Mitgliederstruktur

11 kreisfreie Städte,

13 Landkreise (inkl. Städteregion),

7 IHKs, 3 HWKs, 1 LVR

Metropolregion Rheinland e.V.
Ottoplatz 1
50679 Köln



T. +49(0)221-989317-0
info@metropolregion-rheinland.de
www.metropolregion-rheinland.de

Hier scannen
und Newsletter
abonnieren:



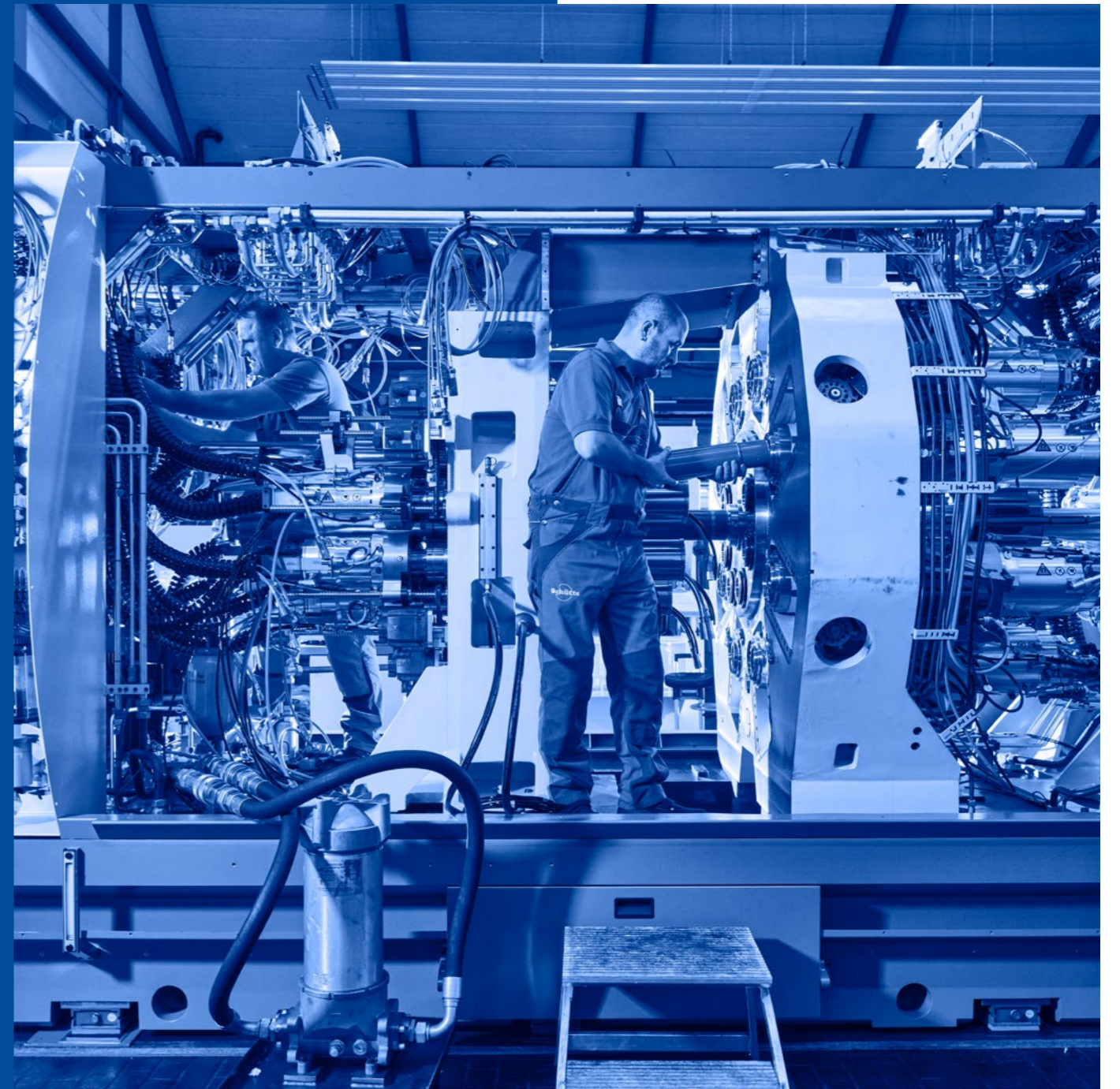
Anders als Metropolregionen wie beispielsweise Hamburg, München oder Nürnberg besitzt die Metropolregion Rheinland eine **polyzentrische Struktur**. Dies impliziert insbesondere auch die **Notwendigkeit von komplexen Infrastrukturen** in den verschiedensten Bereichen. So ergibt sich z.B. im Bereich Verkehr der **Bedarf eines besonders differenzierten ÖPNV-Systems**. Ähnlich herausgefordert ist auch die infrastrukturelle **Energieversorgung der heterogenen Wirtschaftslandschaft**. Um diese polyzentrische Struktur effektiv managen zu können, kommt einer guten Kooperation zwischen den Städten und den angrenzenden Kreisen sowie den entsprechenden Wirtschaftsakteuren in der Metropolregion Rheinland eine besondere Bedeutung zu.

Das Rheinland ist zudem ein besonderer **Ort verschiedener Transformationen**. **Anfangen im Rheinischen Revier**, in dem die Transformation des nordrhein-westfälischen Energiesektors besonders im Fokus steht, **über die Chemiestandorte entlang des Rheins**, an denen sich die Herausforderungen energieintensiver Industrien abzeichnen, **bis hin ins Bergische Land** zu den beispielhaften Bereichen Metallverarbeitung, Kunststoffindustrie und Automobilwirtschaft, bei denen nicht nur die Dekarbonisierung auf der Transformationsagenda steht, sondern die sich zum Teil komplett neu erfinden müssen.

Historisch gewachsen verfügt die Metropolregion Rheinland über **hochgradig integrierte Wertschöpfungsketten**. Neben den Belangen der Großindustrie ist es daher vor allem auch der Mittelstand, der überall im Rheinland vor den gleichen Herausforderungen steht und den es gemeinschaftlich zu unterstützen gilt.

Bei allen strukturellen Veränderungen, die wir im Rheinland in den kommenden Jahrzehnten meistern müssen, **spielt der Rhein vielfach eine zentrale Rolle**. Er ist nicht nur namensgebend für die ganze Region, sondern eine Schlagader für den Güterverkehr, die auch fit gemacht werden muss, um einen **nachhaltigen Beitrag für die Verkehrswende in der Logistik und die Sicherstellung der Energieversorgung** leisten zu können.

Mit Blick auf **starke Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen** und mit der Erfahrung erfolgreicher Veränderungs- und Entwicklungsprozesse, sind wir trotz aller Herausforderungen zuversichtlich, dass wir mit dem Innovationsgeist der Rheinländer*innen alle aktuellen Herausforderungen meistern werden.



Mitglieder der Metropolregion Rheinland



Wir leben in einer Zeit voller Dynamik. Die Wirtschaft in unserer Welt verändert sich rasant. Mobilität wird neu erfunden, Arbeitswelten verändern sich massiv und die Energieerzeugung wird nachhaltig. In vernetzten Regionen gewinnen Städte und auch ländliche Räume zunehmend an Lebensqualität. Das Rheinland steht mitten im Zentrum dieser Veränderungen. Hier wird jeden Tag die Zukunft neu gedacht – optimistisch und weltoffen. Den Herausforderungen der Zukunft wird im großen Stil durch ein enormes Innovationspotenzial begegnet – gemeinsam mit allen unseren Akteuren. In der Metropolregion Rheinland (MRR) ziehen Akteure aus Kreisen und kreisfreien Städten, den Industrie- und Handels- sowie Handwerkskammern, der Städteregion Aachen und dem Landschaftsverband Rheinland an einem Strang. Durch die Bündelung von Interessen und gemeinsamen Aktivitäten bringen wir das Rheinland entscheidend voran.

Metropolregion Rheinland e.V.

Ottoplatz 1

50679 Köln

T. +49 (0) 221 989317-0

F. +49 (0) 221 989317-101

info@metropolregion-rheinland.de

www.metropolregion-rheinland.de