

Die „Großen Zwölf“

- Strukturdaten der Großstädte in der Bundesrepublik
mit mehr als einer halben Million Einwohner -

Wir leben in einer Epoche, die geprägt wird vom Geschehen in den urbanen Kernräumen großer Städte. Fast alle zukunfts-gestaltenden Trends, ob wir sie nun begrüßen oder nicht, nehmen hier ihren Ausgang, alle zivilisatorischen und kulturellen Fortschritte konzentrieren sich in den großen Städten mit Metropolcharakter. Die Citybereiche dieser großen Städte sind Kristallisationspunkte höchster Ordnung. Aufgrund des Strukturwandels in der deutschen Wirtschaft, der unter anderem durch neue weltwirtschaftliche Verflechtungen und eine intensiviertere Arbeitsteilung ausgelöst wurde, haben die traditionell in den Innenstädten von Oberzentren ansässigen Wirtschaftsfunktionen zugenommen. Darüber hinaus wurden die großen Stadtzentren als Identifikationsort und Lebensraum für den Bürger wieder entdeckt: Man ist wieder stolz auf seine Stadt!

Man kann verschiedener Auffassung darüber sein, welche Städte in der Bundesrepublik sich durch metropole Funktionen besonders auszeichnen. Es ist schwer, hier eine Grenze zu ziehen. Selbstverständlich gehören die drei Millionenstädte Berlin (West), Hamburg und München in diesen Kreis. Darüber hinaus gibt es 9 weitere Städte mit mehr als einer halben Million Einwohner, für die das eingangs Gesagte zutrifft. Diese 12 großen Städte sind lagemäßig von Nord nach Süd über die Bundesrepublik verteilt, wie die Kartenskizze nach Seite 230 zeigt, die gleichzeitig auch die Agglomerationsflächen bzw. Ballungsräume um die „Großen Zwölf“ wiedergibt. Drei dieser Städte sind Stadtstaaten: Berlin (West), Hamburg und Bremen. Vier weitere treten als Landeshauptstädte hervor, von Nord nach Süd sind dies:

- Hannover (Niedersachsen)
- Düsseldorf (Nordrhein-Westfalen)
- Stuttgart (Baden-Württemberg)
- München (Bayern)

Die intensivste Anhäufung in einer gemeinsamen polyzentrischen Region ist mit fünf Städten, die über 500 000 Einwohner haben, in Nordrhein-Westfalen gegeben.

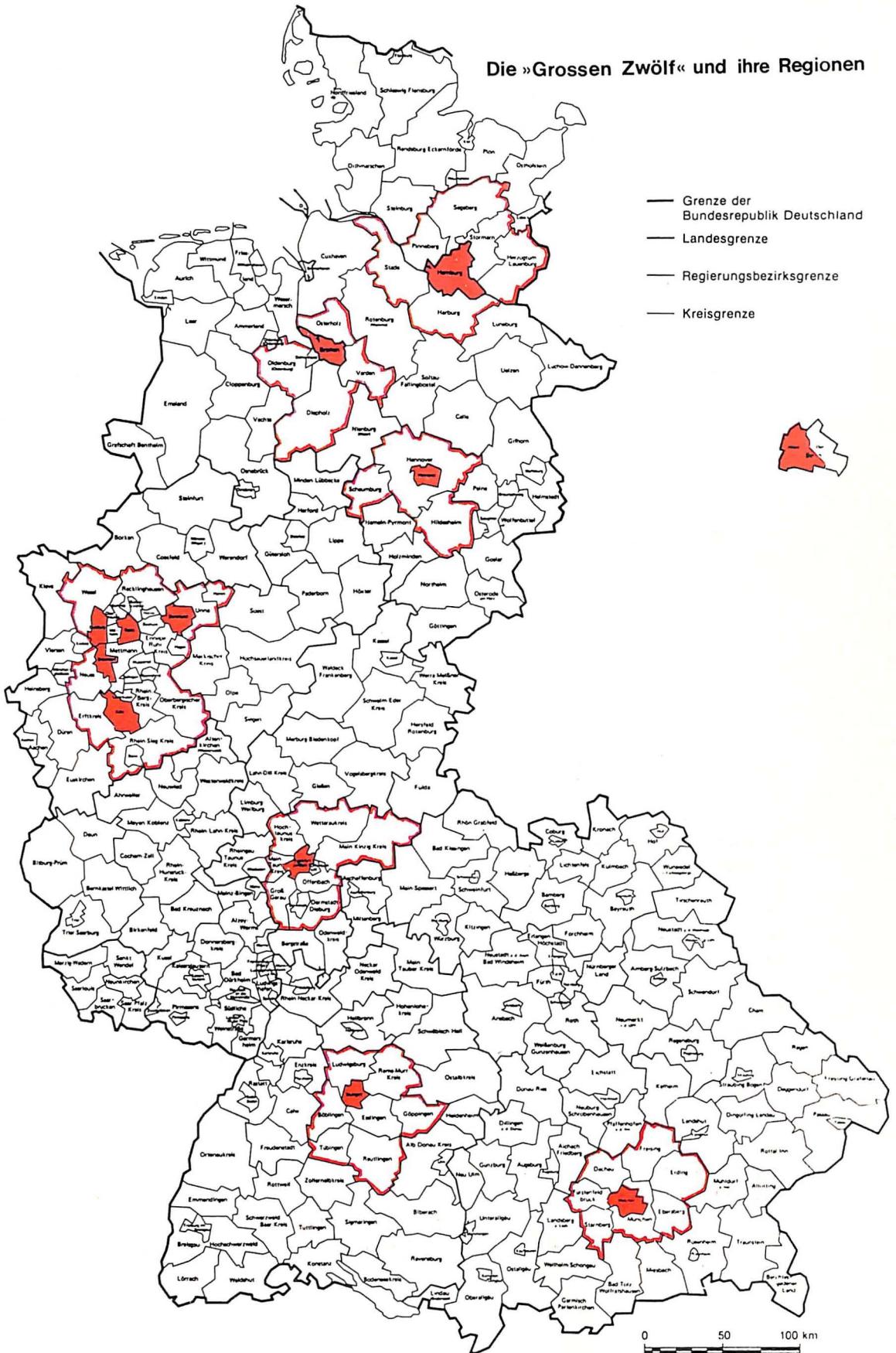
Alle 12 Städte, ob sie nun wie die drei Stadtstaaten Länderstatus haben oder nicht, sind mit ihren Regionen entscheidend für die Wirtschaftskraft in der Bundesrepublik. Hier werden gemeinsam von Forschung und Industrie die Innovationen entwickelt und umgesetzt, die das wirtschaftliche Schicksal der Bundesrepublik ausmachen. Die Finanzkraft auf der einen Seite und die kulturellen Ereignisse sowie die Bildungsmöglichkeiten auf der anderen Seite sind bestimmend für die Möglichkeiten unseres Landes nach innen und nach außen über die Grenzen hinweg.

Die 12 größten Städte in der Bundesrepublik Deutschland haben zum Teil von ihrer Gründung her eine unterschiedliche Entwicklung genommen. Aus heutiger Sicht haben sie jedoch gemeinsam:

- Ihre Metropolfunktion für den jeweils sie umgebenden Raum,
- Konzentrationserscheinung auf den Gebieten der Kultur, der Wirtschaft und des Verkehrs,
- Innovationen auf allen Gebieten gehen überwiegend von ihnen aus.

Dabei hat doch jede einzelne der 12 Städte eine ganz spezielle Geschichte und eine besondere strukturelle Ausprägung. Dies soll in den nachfolgenden Kurzmonographien charakterisiert werden, die geordnet wurden in der Reihenfolge der einwohnerzahlmäßigen Größe der Städte.

Die »Grossen Zwölf« und ihre Regionen



Berlin (West) ist ein gewichtiger Teil der alten Hauptstadt Deutschlands, die um 1230 gegründet wurde. Bereits Anfang des 15. Jahrhunderts war die Stadt Residenz der brandenburgischen Kurfürsten, dann die Hauptstadt Preußens und schließlich die Hauptstadt des Deutschen Reiches.

Die Stadt, geographisch zwischen Ost und West gelegen, war schon immer ein Brennpunkt europäischer Politik. Rasch wuchsen Größe und Bedeutung. Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts war Berlin nach London und Paris die drittgrößte Stadt Europas. Ein weiterer, rasanter Entwicklungsschub setzte ein, als die Stadt 1871 nach der Proklamation König Wilhelm I. zum Deutschen Kaiser Reichshauptstadt wurde. Der damit verbundene Ausbau der Stadt zum Zentrum ganz Deutschlands verursachte eine rege Bautätigkeit von repräsentativen Gebäuden. Ein großzügiges Stadtbild entstand. Der anhaltende Strom nach Berlin Zuziehender verursachte aber auch die Entstehung großer Viertel mit menschenunwürdigen Mietskasernen.

Das Ende des Ersten Weltkriegs bestätigte Berlin in seiner Hauptstadtfunktion, jetzt allerdings einer Republik. Ein Höhepunkt in der Stadtgeschichte mit einer weiten internationalen Ausstrahlung waren die XI. Olympischen Sommerspiele 1936.

Die Luftangriffe des Zweiten Weltkriegs und die „Schlacht um Berlin“ verwandelten die Stadt 1945 fast vollständig in ein riesiges Trümmerfeld. Obgleich der Wiederaufbau unter fast unumenschlichen Anstrengungen der noch verbliebenen Bevölkerung kurz nach dem Zusammenbruch aufgenommen wurde, erlitt die Stadt die empfindlichste Zäsur in ihrer Geschichte: Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie in West- und Ostberlin geteilt und ist seither wie kaum eine andere Stadt den Spannungen zwischen diesen beiden politischen Polen ausgesetzt. Kennzeichen für diese Spannungen ist nicht nur die Teilung der Stadt, sondern vor allem die 46 km lange Mauer, die West-Berlin in eine Insellage versetzt hat.

Trotz dieser Situation konnte sich Berlin auf vielen Gebieten seine Brennpunktfunktion erhalten. So hat sein Kultur- und Theaterleben, haben seine Museen und das Bildungswesen Weltgeltung. Der Berliner Veranstaltungskalender ist das ganze Jahr über dicht besetzt. Neben den historischen Zeugen einer reichen Geschichte gibt es auch zahlreiche neue Sehenswürdigkeiten, wie z.B. das Europacenter.

Hamburg ist als Freie und Hansestadt Kommune und Bundesland zugleich. Die historischen Wurzeln Hamburgs reichen weit zurück: Mit der Gründung des Kastells Hammaburg um 825 wurde die Absicht verfolgt, von hier aus Nordeuropa zu missionieren. Die für den weiteren Weg der Stadt so wichtige wirtschaftliche Entwicklung setzte bereits im 12. Jahrhundert ein. Fernhändler ließen sich nieder; mit der Anlage einer Hafenstadt an der Unterelbe wurde begonnen. Schon 1482 erhielt die Stadt aufgrund des Stapelrechts für Getreide eine Monopolstellung. Der anhaltenden wirtschaftlichen Blüte folgten kulturelle Höhepunkte. 1678 wurde die erste deutsche Oper in Hamburg gebaut, 1767 das Hamburger Schauspielhaus eröffnet, dessen erster Dramaturg Lessing war. Der Hafen wuchs, seine Bedeutung vor allem im Übersee-Handel nach Südamerika und Afrika wurde im vorigen Jahrhundert zum ausschlaggebenden Wirtschaftsfaktor. Seither ist Hamburg Deutschlands wichtigstes „Tor zur Welt“.

Die Grundlage für die heutige Ausdehnung Hamburgs bildete das Groß-Hamburg-Gesetz von 1937. Die Städte Altona (mit Blankenese), Harburg-Wilhelmsburg und Wandsbeck sowie 28 Landgemeinden wurden mit Hamburg vereinigt. Mit seiner Fläche von 754,7 qkm ist Hamburg heute mit Abstand die ausgedehnteste Stadt unter den „Großen Zwölf“.

Im Zweiten Weltkrieg wurden Stadt und Hafen schwer zerstört. Hanseatischer Behauptungswille leitete aber schon bald den Wiederaufbau ein. Dabei blieben Schifffahrt, Handel und Industrie nicht die einzigen Säulen seiner Existenz, auch als Verwaltungszentrum und auf dem kulturellen Sektor nimmt Hamburg wieder eine herausragende

Stellung ein. Im Verkehr ist die Hansestadt eine wichtige Drehscheibe, und zwar sowohl als Knotenpunkt für nationale und internationale Eisenbahnverbindungen, als Brücke nach Skandinavien, wie auch als Luftverkehrszentrum. Zahlreiche Kongresse, Messen und Veranstaltungen sind Motor für den Fremdenverkehr. Einen berühmten Anziehungspunkt bildet nach wie vor auch das Vergnügungsviertel von St. Pauli.

Neben der Bewahrung seiner traditionellen Wachstumslinien hat Hamburg es verstanden, Anschluß an neue Technologien zu finden, und zwar im industriellen Bereich und auf dem Gebiet des Hafenumschlags. Das Container-Terminal Waltershof ist mit fast 3 Mio. qm größer als das Fürstentum Monaco. Das 3,3 km lange und fast 59 m hohe Bauwerk der Köhlbrandbrücke gehört zu den Meisterleistungen der Brückenbaukunst. Das aufwendigste Verkehrsbauwerk der Stadt ist der fast 2,7 km lange neue Elbtunnel, der zu den zwei längsten Unterwasser-Tunneln der Welt gehört, und mit das wichtigste Teilstück der Europastraße 3 zwischen Stockholm und Lissabon ist.

München ist die Landeshauptstadt Bayerns und gehört zu den Metropolen im Alpenraum. Die Stadt verdankt ihren Ursprung handelspolitischen Erwägungen Heinrichs des Löwen. Durch die gewaltsame Verlegung der Salzstraße nach München, einer Siedlung der Benediktinermönche, erfolgte am 14. Juni 1158 die Stadtgründung. München wurde zur Fürstenstadt und stand in einem deutlichen Gegensatz zu den mächtigen freien Reichsstädten Augsburg und Nürnberg, deren Bedeutung sie erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts erreichen konnte. Neben den herrschenden Fürsten wurde die Kirche zu einem zweiten bestimmenden Mittelpunkt. Diese Situation zeigt heute noch eindrucksvoll die Innenstadt durch ihre bauliche Gestaltung. Die Frauenkirche und der Alte Peter bilden gemeinsam mit den gewichtigen Bauten der Residenz und dem Hofgarten entscheidende Dominanten.

Die kleine Fürstenstadt gelangte schon im 14. Jahrhundert eine Zeitlang zu zentraler Bedeutung im „Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation“, als sie Sitz Kaiser Ludwig des Bayern (1314-1347) war. Durch ihn erhielt sie die Reichsfarben schwarz-gold, die heute noch als Stadtfarben gelten. Lange blieb trotz dieses frühen geschichtlichen Höhepunktes die Ausdehnung des Stadtgebietes klein. Erst Anfang des 19. Jahrhunderts wuchs München über sein mittelalterliches Gebiet hinaus. Sehr schnell stiegen dann auch die Einwohnerzahlen, und mit Beginn der Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde München Großstadt. Als königliche Residenz war München bald Sitz zahlreicher Behörden und Dienstleistungsunternehmen, aber auch Standort neuer Industrien und kultureller Mittelpunkt des süddeutschen Raumes. Einen erheblichen Entwicklungsschub bekam München nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Zerstörungen durch Bombenangriffe wurden verhältnismäßig schnell beseitigt, neue Industrien nahmen ihren Sitz in München und auch das Bildungswesen wuchs zu neuer Blüte.

1957 wurde München zur Millionenstadt, 1972 Austragungsort der Olympischen Spiele. Seither hielt die positive Entwicklung an, so daß München in den Medien häufig als die heimliche Hauptstadt Deutschlands bezeichnet wird. Der Fremdenverkehr wächst und die günstige geographische Lage macht München zum Anziehungspunkt für viele. Die besondere Atmosphäre der Stadt liegt nicht zuletzt darin, daß traditionell Überkommenes und innovatives Neues eine harmonische Verbindung eingehen konnten. Weltweit bekannt ist München unter allerlei Attributen, die vom Bier bis zur Bildung reichen und von der leichten Muse bis zur ernsten Kunst.

Köln gehört zu den ältesten historischen Städten in der Bundesrepublik Deutschland. Aus der schon vor unserer Zeitdatierung erfolgten Römergründung entwickelte sich Köln bereits im ersten Jahrtausend seiner Geschichte auf den Gebieten des Handels und

in seiner kirchlichen Vormachtstellung zu einer der zentralen Städte in Niederdeutschland. Um 1250 entstand aus der Kölnischen und der Lübecker Hanse die Deutsche Hanse. Das Stapelrecht, zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch einmal von Napoleon bestätigt, machte Köln zu einer Handelsstadt erster Ordnung. 1815 wurde die Stadt, wie das übrige Rheinland, auf dem Wiener Kongreß Preußen zugesprochen. Die Entwicklung nahm mit der Industrialisierung aufgrund der günstigen Verkehrslage einen erneuten Aufschwung, drei Eisenbahngesellschaften hatten ihren Sitz in Köln, Metallindustrie, vor allem Maschinenbau, Automobilherstellung und chemische Industrie wurden in Köln ansässig. Im Zuge der Eingemeindungen erweiterte sich die Stadtfläche in verschiedenen Etappen bis in die jüngste Zeit.

Im Zweiten Weltkrieg erlitt die Stadt schwere Schäden bei zahlreichen Luftangriffen, die die Innenstadt zu 90 % zerstörten. Schon bald begann der Wiederaufbau. Städtebauliche Lösungen wurden gefunden, die Köln wieder sehenswert machten. Der Dom ist wieder Mittelpunkt der geschäftigen City geworden. Um die Innenstadt gruppieren sich Gewerbebereiche, die Köln zu einem Industrieplatz ersten Ranges machen. Auch die Bedeutung Kölns als Messestadt ist in den ausgedehnten Messeanlagen auf dem rechten Rheinufer wieder neu belebt worden. Neben Banken, Industrie- und Handelshauptverwaltungen haben eine Waren- und Produktbörse sowie 50 Versicherungsgesellschaften hier ihren Hauptsitz. Auch kulturell nimmt Köln in Westdeutschland einen hohen Rang ein. Neben der Universität gibt es weitere Hoch- bzw. Fachhochschulen, zahlreiche Forschungsinstitute, Archive, Bibliotheken, bedeutende Museen und ein hervorragendes Theater- und Konzertleben. Verschiedene Rundfunkanstalten und ausländische Kulturinstitute haben ihren Sitz in Köln. Verkehrsmäßig hat die Stadt am Rhein nach wie vor eine zentrale Funktion inne. Neben dem Binnenschiffahrtsverkehr weisen vor allem der Hauptbahnhof und die dezentralen Güterbahnhöfe das stärkste schienenbezogene Verkehrsvolumen in der Bundesrepublik auf.

Essen ist die größte Stadt des Ruhrgebiets und zugleich eine seiner ältesten Ansiedlungen. Die Keimzelle der Stadt ist das um 846 gegründete Damenstift St. Maria, Cosmas und Damian, das sich seit der Förderung durch das ottonische Kaiserhaus im 10./11. Jahrhundert als Reichsabtei ein kleines Territorium schuf. In Verbindung mit dem Stift entstand im ausgehenden Mittelalter eine Kaufmanns- und Handwerkersiedlung. Bereits 1317 ist auf Essener Gebiet der Kohlenbergbau bezeugt, Kohle wurde zunächst im Bereich der Ruhr im Tagebau gewonnen. Seit dem 15. Jahrhundert war Essen ein Mittelpunkt der Büchsenmächerei.

Die Reformation brachte zahlreiche Auseinandersetzungen. Der Rat der Stadt erklärte sich als evangelischer Reichsstand. 1670 erlangte Essen politische und wirtschaftliche Selbständigkeit. Die Abtei fiel 1802/03 der Säkularisation zum Opfer. 1813 nahm Preußen von Essen Besitz. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann man mit dem Abteufen der ersten Zechen, der industrielle Aufschwung aber begann mit der Entwicklung der Krupp-Werke, die sich im Westen der Stadt ausbreiteten. Weitere Pioniere des industriellen Zeitalters machten Essen zu einer Industriegroßstadt schlechthin. Um die Jahrhundertwende war eine Einwohnerzahl von 400 000 erreicht. 1910 zählte Essen bereits zu den Halbmillionenstädten mit mehr als 552 000 Einwohnern. Das Stadtgebiet erfuhr durch zahlreiche Eingemeindungen eine wachsende Ausdehnung. Dadurch waren neben innerstädtischer Bebauung, den Industrie- sowie Wohnvierteln auch Waldgebiete, Grünanlagen und der Baldeneysee willkommene Erholungsflächen in der Stadt.

Im Zweiten Weltkrieg erlitt die Stadt erhebliche Zerstörungen, die dazu führten, daß nach dem Krieg das Zentrum völlig neu gestaltet wurde zu einer City mit Fußgänger-einkaufsstraßen und modernen Hochhäusern. Während die Grundlagen der wirtschaft-

lichen Entwicklung Essens Steinkohle, Eisen und Stahlindustrie waren, bewirkten die Kriegszerstörungen, die Demontagen und die Produktionsverbote im Zusammenwirken mit der zu Beginn der 60er Jahre einsetzenden Bergbaukrise einen Wandel der Wirtschaftsstruktur hin zum tertiären Bereich. Bedeutende Unternehmen der Energiewirtschaft, wie die Rheinisch-Westfälische Elektrizitäts AG und die Ruhrgas AG, nahmen ihren Verwaltungssitz in Essen. Handel, Banken und Versicherungen gewannen an Bedeutung, und die Ausweitung vorhandener sowie die Ansiedlung neuer Betriebe der Bau-, Elektro- und Textilindustrie, aber auch der chemischen Industrie gaben der Wirtschaft eine weitere Grundlage.

Weiten Ruf genießen die Bildungs- und Forschungseinrichtungen der Universität und der Folkwangschulen. Das Museum Folkwang beherbergt Meisterwerke der Kunst des 19. und 20. Jahrhunderts. Die Villa Hügel, der frühere Wohnsitz der Familie Krupp oberhalb des Baldeneysees, dient seit 1953 Kunstausstellungen, Konzerten und Empfängen von überörtlicher Bedeutung.

Frankfurt am Main, die hessische Metropole, ist eine internationale Handels- und Messestadt. Sie gilt als der kommerzielle Mittelpunkt der Bundesrepublik und als ihr Wirtschaftsbarometer. Diese Zentralfunktion der Stadt wird sichtbar durch die Hauptverwaltungen vieler Großbanken und zahlreicher bedeutender Unternehmen, die mit ihren imposanten Hochhäusern Frankfurt zur „amerikanischsten“ Stadt in der Bundesrepublik Deutschland gemacht haben.

Der Name der Stadt ist belegt seit 794. Sie erhielt eigenes Stadtrecht nach der Stadtrechtsaufzeichnung von 1297. Als kaiserliche Münzstätte war Frankfurt am Main seit dem 12. Jahrhundert häufig Ort von Königswahlen und seit 1562 fanden im Dom die Kaiserkrönungen statt. Im 13. und 14. Jahrhundert wurden die Wurzeln zur internationalen Bedeutung von Handel und Messe gelegt. Ab 1815 war Frankfurt Sitz des Deutschen Bundestages und 1848/49 Ort der Nationalversammlung in der Paulskirche. In der Wirtschaftskonjunktur der Gründerzeit entwickelte sich Frankfurt durch das Zusammenreffen von Kapital und einem großen Arbeitskräftepotential zur modernen Industriegroßstadt. Bereits im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts stieg die Einwohnerzahl auf über 400 000 an.

Die Zertörungen im Zweiten Weltkrieg konnten relativ schnell beseitigt werden. Hand in Hand mit dem Ausbau des zentralen Großflughafens der Bundesrepublik wuchsen die Repräsentanz internationaler Wirtschaftsverbände und der Fremdenverkehr. Das Bildungswesen nimmt ebenfalls einen hervorragenden Platz ein, vor allem die Frankfurter Universität, die nach dem berühmtesten Sohn der Stadt, Johann Wolfgang von Goethe, benannt wurde. Die Theaterlandschaft, zahlreiche Museen und Galerien und das traditionelle Vergnügungsviertel „Altsachsenhausen“ stellen weitere Attribute dar, die die Stadt zu einem Anziehungspunkt erster Ordnung gemacht haben. Auf dem Gebiet der Messen haben vor allem die Frankfurter Buchmesse und die Internationale Automobilausstellung überregionale Bedeutung.

Dortmund gilt als die größte Stadt Westfalens und nach Essen die zweitgrößte des Reviers. Sie ist gewissermaßen der östliche Eckpfeiler des Reviers im Bereich des Hellwegs. Die Stadt entstand in Anlehnung an einen karolingischen Königshof am Hellweg, der hier von einer Nord-Süd-Straße gekreuzt wurde. Dank seiner verkehrsgünstigen Lage entwickelte sich Dortmund rasch zum Handelsort, der wohl vor 900 schon das erste Marktrecht erhielt. Seit 1220 als Reichsstadt bezeugt, blieb sie die einzige zwischen Rhein und Weser. 1332 erhielt die Stadt durch das „Privilegium Ludovicum“ ihre Rechte bestätigt. Im Rahmen der Hanse wuchs die wirtschaftliche Bedeutung, allerdings nicht ohne einige Rückschläge. Durch die Wirren der Reformation sank Dortmund zeitweise zu einer

Ackerbürgerstadt herab, kam 1803 an die Oranier, dann an das Großherzogtum Berg und schließlich 1815 an Preußen.

In der Gründerzeit setzte ein großer wirtschaftlicher Aufschwung ein. 1895 zählte Dortmund bereits 110 000 Einwohner, eine Zahl, die sich bis 1925 fast verdreifacht hatte. Industriebetriebe von Weltruf und zahlreiche Großbrauereien setzten Akzente im Wirtschaftsleben, bis die Stadt im Zweiten Weltkrieg stark zerstört wurde (die Altstadt sogar zu 95 %).

Der Wiederaufbau stand traditionsgemäß in erster Linie wieder im Zeichen der Industrie und zunächst auch des Steinkohlebergbaus. Große Eisen- und Stahlwerke und angegliederte Walzwerke bekamen Weltruf, aber mit den Einbrüchen in der Stahlerzeugung auch entsprechende Probleme. Ungebrochen ist jedoch die Bedeutung Dortmunds als „Stadt des Bieres“. Durch Einführung der bayerischen Braumethode wurde der Grund von Dortmunds Bedeutung auf diesem Gebiet gelegt. Dortmunds Biere werden in sieben Großbrauereien hergestellt. Außerdem ist die Stadt führend im Großhandel Westfalens mit einer bedeutenden Getreide- und Produktenbörse.

In Bildung und Wissenschaft gewinnt die Dortmunder Universität immer mehr an Bedeutung. Ebenso die Max-Planck-Institute für Arbeitsphysiologie und Ernährungsphysiologie. In diesen Bereich gehört auch das Institut für Spektrochemie und angewandte Spektroskopie. Ein Opernhaus, ein Schauspielhaus und umfangreiche Bibliotheken machen die Stadt auch zu einem kulturellen Anziehungspunkt. Das Stadion „Rote Erde“, die Westfalenhalle und eine Pferderennbahn sind Mittelpunkte des westdeutschen Sportlebens und zahlreicher Großveranstaltungen.

Düsseldorf, die Landeshauptstadt von Nordrhein-Westfalen, wurde 1288 durch Graf Adolf von Berg zur Stadt erhoben. Die Bedeutung der an der Mündung der Düssel in den Rhein gelegenen kleinen Stadt wuchs, als die Grafen von Berg zu Herzögen erhoben wurden und weitere Landesteile in ihrer Hand vereinigten. Sie machten Düsseldorf zur Hauptstadt eines neuen niederrheinischen Staates. Kurfürst Johann Wilhelm von der Pfalz und Kurfürst Karl Theodor waren weitere wichtige Repräsentanten, die durch zahlreiche Bauten Düsseldorfs Stellung als Residenzstadt festigten.

Nach den Wirren der Napoleonischen Zeit kam Düsseldorf 1815 an Preußen und wurde Sitz des Regierungspräsidenten des gleichnamigen Bezirks Düsseldorf und gleichzeitig Sitz des Provinziallandtags.

Mitte des 19. Jahrhunderts setzte mit großer Beschleunigung die Entwicklung zu einer herausragenden Handels- und Industriestadt ein, die sich bis zum Zweiten Weltkrieg fortsetzte. Durch den Bombenkrieg wurde Düsseldorf zu gut 50 % zerstört, fast unmittelbar nach der Beendigung des Krieges begann jedoch der Wiederaufbau mit aller Macht. Düsseldorf entwickelte sich nach 1945 konsequent vom „Schreibtisch des Ruhrgebietes“ zu einem Welthandelszentrum mit besonderer Präsenz Japans.

Vom Stadtbild her ist die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt großzügig angelegt mit Parkanlagen, Promenaden und eleganten Geschäftsstraßen, von denen die Königsallee („Kö“) weltbekannt ist. Besonders zu erwähnen ist auch die Altstadt, die mit ihrem speziellen Charakter niederrheinischer Lebensart durch die Ansammlung vieler gemütlicher Lokale häufig auch als die „längste Theke Europas“ bezeichnet wird.

Mit seinen Museen und Sammlungen, der berühmten Kunstakademie, einer Universität, einem über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus bekannten Schauspielhaus sowie der „Deutschen Oper am Rhein“ und anderen kulturellen Einrichtungen ist Düsseldorf ein wichtiges Kulturzentrum.

Als Landeshauptstadt ist Düsseldorf Sitz vieler Behörden und sonstiger Körperschaften des öffentlichen Rechts sowie vieler Verbände und Organisationen von überörtlicher Bedeutung. Hervorzuheben sind dabei die Konzernverwaltungen aus dem Bereich von

Stahl und Eisen, die Verwaltungen der Großbanken und die rheinisch-westfälische Börse. Obgleich die Stadt den Ruf einer eleganten Kunst- und Gartenstadt hat, befinden sich auch zahlreiche Großbetriebe innerhalb ihrer Grenzen, die zu den Branchen Stahl-erzeugung und -verarbeitung, Maschinenbau, Glasherstellung und Chemie (Henkel) gehören.

Stuttgart, die Landeshauptstadt von Baden-Württemberg, erstreckt sich aus einem verhältnismäßig engen Talkessel die umliegenden Höhen hinauf und verdankt dieser Lage den Ruf, eine der landschaftlich schönsten deutschen Großstädte zu sein. Die Stadtgründung soll auf ein 950 gegründetes Gestüt, den sogenannten „stuotgarten“ zurückgehen. Als städtische Ansiedlung im engeren Sinn wird Stuttgart erst ab 1229 genannt und wurde um die Mitte des 13. Jahrhunderts von Graf Ulrich I. zur Stadt erhoben. Sie wurde Hauptstadt der Grafschaft Württemberg. Schwere Zeiten, Kriege und Blütezeiten – vor allem im 15. Jahrhundert – wechselten miteinander ab. Herzog Friedrich II. wurde 1803 Kurfürst und 1806 König von Württemberg. Stuttgart wurde entsprechend erst kurfürstliche, dann (bis 1918) königliche Residenz.

Gewerbefleiß der Bürger und innovatives Denken machten die Stadt bereits im vorigen Jahrhundert bald zu einer bedeutenden Industriestadt. Vor allem die Automobilindustrie brachte Stuttgart Weltruf ein. Hand in Hand mit dem industriellen Aufschwung entstanden repräsentative Neubauten und, ausgehend von dem Gefüge der Residenzstadt, auch ein reiches kulturelles Leben. Die Luftangriffe des Zweiten Weltkrieges fügten besonders der Innenstadt schwere Schäden zu. Fast alle historischen Gebäude wurden zerstört, in der Nachkriegszeit aber bald wieder aufgebaut. Zum modernen Wahrzeichen der Stadt wurde der Fernsehturm auf dem Bopser.

Neben der herausragenden Automobilindustrie sind in Stuttgart die Elektrotechnik, die Feinmechanik, Papierverarbeitung, Druckereien, Nahrungsmittel- und Bekleidungsindustrie nennenswert. Das blühende Handwerk hat in Stuttgart eine besondere Bedeutung als Zulieferer der Industrie und konnte mit dem industriellen Aufschwung Schritt halten.

Für die große wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung Stuttgarts sprechen neben der Tatsache, daß die Stadt Sitz international bekannter Industrieunternehmen ist, auch die Konzentration von rund 160 Verlagen. Zahlreiche internationale Fachmessen werden in Stuttgart abgehalten. Zwei Universitäten, bekannte Museen und ein hervorragendes Theater- und Musikleben machen Stuttgart auch zu einem Zentrum von Bildung und Kultur.

Hannover, die Landeshauptstadt Niedersachsens, findet in der Geschichte bereits früh Erwähnung. Die günstige Lage im Schnittpunkt uralter Handelsstraßen machte die Stadt um die Jahrtausendwende schon zu einem beachtlichen Markt. 1189 wurde die stadthähnliche Siedlung fast völlig zerstört, jedoch bald darauf wieder aufgebaut und mit Gräben und Mauern umwehrt.

Nach Verleihung der Stadtrechte im Jahr 1241 erstarkten Handel und Bürgertum derart, daß die Stadt 1367 Mitglied der Hanse wurde. Die selbständige Stellung wurde in Auseinandersetzungen gegen die Landesherren mit Erfolg verteidigt. Im Jahre 1636 wurde Hannover jedoch erneut wider den Willen der Bürger zur Residenz. Aber gerade in dieser Zeit nahm die Stadt ihren Aufschwung, besonders zu Beginn des 18. Jahrhunderts, als unter Kurfürst Ernst August die königlichen Gärten in Herrenhausen entstanden, und der große Philosoph Leibniz am Hofe weilte. Damals zählte Hannover zu den geistigen, politischen und künstlerischen Zentren Europas. Nach Auflösung der Personalunion mit England und nach dem Krieg von 1866 zwischen Österreich und Preußen wurde Hannover als Provinz Preußen einverleibt.

In den Gründerjahren gewann in Hannover die Industrie an Boden. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Stadt stark zerstört, jedoch in der Nachkriegszeit bald nach vorbildlichen städtebaulichen Grundsätzen wieder errichtet. Hannover wurde niedersächsische Landeshauptstadt und besitzt einen neuen Kern mit großen Kaufhäusern, Hotels und Banken, ein großzügig angelegtes Regierungsviertel sowie ein gut ausgebautes Straßennetz, das in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehrsnetz einen weitgehend reibungslosen Verkehrsfluß garantiert. Zur Entlastung für den innerstädtischen Verkehr wurden Tangenten – zum Teil als Hochstraßen – für den Fernverkehr errichtet. Durch die günstige verkehrsgeographische Lage wuchs die Bedeutung der Stadt immer weiter. Sie erlangte als Standort der „Hannover-Messe“ mit dem größten Messegelände Europas internationale Bedeutung.

In der Industrie dominieren der Maschinen- und Fahrzeugbau. Weltbekannt wurden auch die Gummiindustrie, große Werke des Bürobedarfs sowie Unternehmen der Nahrungs- und Genußmittelindustrie. Kennzeichnend für die Lagegunst Hannovers ist seine Stellung als Eisenbahnknoten und vor allem der auf den Bedürfnissen des Berlin-Verkehrs aufgebaute Flughafen Hannover-Langenhagen. Zahlreiche wissenschaftliche und kulturelle Einrichtungen, bedeutende Museen, mehrere Theater, darunter das Landestheater mit Oper und Schauspiel, machen Hannover auch zu einem kulturellen Mittelpunkt Niedersachsens.

Duisburg, der westliche Eckpfeiler des Ruhrgebietes ist bekannt geworden durch seine Häfen, die das größte europäische Binnenhafensystem bilden. Ursprünglich eine fränkische Königspfalz und vom 11. bis zum 13. Jahrhundert Reichsmünzstätte ist Duisburg zum ersten Mal 1129 als Reichsstadt bezeugt und kam 1290 an das Herzogtum Kleve.

Im Laufe seiner Geschichte hatte Duisburg ruhige Perioden, vor allem, als sich seit dem 13. Jahrhundert der Rheinlauf von Duisburg wegverlagerte, wodurch der Handel stark beeinträchtigt wurde. Als dieser Nachteil durch das Ausgreifen der Stadt nach Westen beseitigt werden konnte und eine regelmäßige Schifffahrt nach den Niederlanden aufgenommen wurde, setzte eine Neubelebung von Handel und Spedition ein. Seit Mitte des vorigen Jahrhunderts kam die eisenschaffende Industrie zu großer Bedeutung. Im Zuge der Industrialisierung und durch zahlreiche Eingemeindungen wuchs Gebiet und Bevölkerung der Stadt. Durch die Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg wurde die Altstadt fast völlig vernichtet, im Zuge der Aufbaumaßnahmen konnte Duisburg aber bald seine Bedeutung als Industriegroßstadt und als Hafenumschlagplatz wieder erlangen. Die günstige Verkehrslage der Stadt förderte die Weiterentwicklung der großen Industriebetriebe, unter denen die Stahl- und Walzwerke die bedeutendsten sind. Neben den Hüttenwerken- und Walzwerkerzeugnissen sind Eisenkonstruktionen und Werkzeugmaschinen weitere wichtige Produkte der Duisburger Industrie. Aber nicht nur die Produktion, auch bedeutende Industrieverwaltungen und Speditionsunternehmen haben den Sitz in der Stadt.

Im kulturellen Bereich nehmen das Bildungswesen und das Theaterleben einen bedeutenden Raum ein. Ein bekannter Tierpark und ausgedehnte Sportanlagen sind weitere Akzente der Stadt.

Bremen hat als Freie Hansestadt eine lange Geschichte, die auf einer Flußdüne im Urstromtal der Weser begann. Hier ließ Bischof Willehad im Jahr 787 eine Kirche erbauen, an der Stelle, wo auch heute noch das Herz des modernen Bremen mit Dom, Rathaus und Markt schlägt. 847 wurde der Sitz des von den Dänen zerstörten Erzbistums Hamburg nach Bremen verlegt, das damit die Aufgabe der Missionierung des skandinavischen Nordens übernahm. Die Stadt erhielt Marktrechte und erlangte ihre erste Blütezeit

unter Erzbischof Adalbert (1043-1072). Im 13. Jahrhundert machte sich Bremen von der geistlichen Herrschaft unabhängig und erlangte durch ihren 1358 erfolgten Beitritt zur Hanse eine neue glanzvolle Zeit, in der auch der berühmte „Roland“ als Symbolfigur errichtet wurde.

Nach heftigen Glaubenskämpfen wandte sich Bremen im 16. Jahrhundert einem gemäßigten Calvinismus zu, der auch die an Holland angelehnte Architektur für die nächsten Jahrhunderte prägte.

Die 1646 erlangte Reichsfreiheit konnte nur unter großen Verlusten gegen Schweden und Hannover verteidigt werden. 1815 trat Bremen als freie Hansestadt dem Deutschen Bund und 1866 dem Norddeutschen Bund bei, bevor es 1871 Bundesstaat wurde. Schifffahrt, Börse und Handel brachten Bremen einen großen wirtschaftlichen Aufschwung, der durch die Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg einen starken Rückschlag erlitt. In der Nachkriegszeit konnte im Zuge der Aufbaumaßnahmen Bremen jedoch seine Stellung als bedeutendster deutscher Seehafen nach Hamburg festigen. Eine dominierende Rolle spielten neben dem Schiffbau auch die Nahrungs- und Genußmittelindustrie, Stahlherstellung, Elektrotechnik und Flugzeugbau. Seine günstige Verkehrslage macht Bremen zu einem wichtigen Knotenpunkt im Norden der Bundesrepublik. Als Verwaltungszentrum ist die Stadt Sitz der Landesregierung, zahlreicher Bundes- und Landesbehörden und vieler zentraler Einrichtungen für die Seeschifffahrt. Bedeutendste Bildungseinrichtung ist die 1971 eröffnete Universität.

Das Bremer Rathaus, der mächtige, dreischiffige St.-Petri-Dom, der bereits 1042 begonnen wurde, und die einzigartige Atmosphäre der Böttcherstraße, der altbremischen Schnoor und bedeutende Museen haben Bremen auch im Fremdenverkehr wieder zu einem Anziehungspunkt erster Ordnung gemacht.

Soweit die kurze skizzenhafte Vorstellung der „Großen Zwölf“. Die geschichtliche Entwicklung von teilweise großer Eigenständigkeit und die sich aus der heutigen Größe dieser Städte ergebende urbane Toleranz haben einen neuen Typ von Stadtbürgern geprägt. Insgesamt lebten, wie die Addition der Einwohnerzahlen in Tabelle 1 auf Seite 240 zeigt, zu Beginn dieses Jahres innerhalb der „Großen Zwölf“ 10 215 548 Einwohner, das sind 16,7 % der Bevölkerung der Bundesrepublik. Wie sich diese Einwohnerzahl auf die zwölf Städte aufteilt und die Flächengröße dieser Städte, die maßgebend ist für die Einwohnerdichte, geht aus Tabelle 1 im einzelnen hervor.

Wie die Angaben in der Tabelle unter anderem zeigen, ist die flächenmäßige Ausdehnung der Städte, vielleicht mit Ausnahme von Hamburg, relativ begrenzt, so daß durchweg hohe Einwohnerdichtewerte entstehen. Entsprechend waren in großen Städten – diese Erscheinung gilt für ganz Europa – Abwanderungen in das Umland (etwa seit Beginn der 70er Jahre) üblich geworden, mit anderen Worten: Ein Teil der Stadtbürger wohnt unter günstigeren Bedingungen außerhalb der Stadtgrenzen, geht aber seiner Arbeit bzw. seiner Ausbildung in der zentralen Kernstadt nach; die in der Regel auch Mittelpunkt seiner kulturellen Bedürfnisse, seiner Einkaufsaktivitäten usw. blieb. So bildeten sich um die „Großen Zwölf“ Regionen, die den eigentlichen Lebensraum dieser Städte ausmachen.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Regionen der „Großen Zwölf“, ihre Fläche und ihre Einwohnerzahl. Die Tabelle läßt erkennen, daß die Fläche dieser Regionen zusammengekommen fast 41 000 qkm ausmacht, das sind 16,4 % der Gesamtfläche der Bundesrepublik, auf der mit insgesamt fast 25 Mio. Einwohnern 40,6 % der Bundesbevölkerung lebt. Diese Zahlen verdeutlichen das Gewicht, das den zwölf metropoliten Räumen innerhalb unserer Nation, aber auch unserer Volkswirtschaft zukommt.

Fläche und Einwohnerzahl der „Großen Zwölf“

Tabelle 1

Stadt	Fläche km ²	Einwohner am 1. 1. 1986	Einwohnerdichte je km ²
Berlin (West)	480,0	1 860 084	3 875
Hamburg	754,7	1 579 884	2 093
München	310,4	1 281 613	4 129
Köln	405,1	965 274	2 382
Essen	210,3	624 625	2 970
Frankfurt am Main	248,6	613 588	2 467
Dortmund	280,2	576 796	2 059
Düsseldorf	217,1	564 473	2 600
Stuttgart	207,4	554 178	2 673
Hannover	204,0	536 194	2 628
Duisburg	232,8	532 462	2 287
Bremen	326,7	526 377	1 611
Zusammen	3 877,3	10 215 548	

Fläche und Einwohnerzahl der Stadtregionen um die „Großen Zwölf“

Tabelle 2

Gebiet	Fläche in km ²	Bevölkerung in 1 000 am 1. 1. 1985
Region Hamburg	7 339,49	2 779,6
Region München	4 699,98	2 224,1
Region Frankfurt	5 086,82	2 637,9
Region Stuttgart	5 267,74	2 755,8
Region Hannover	4 170,05	1 491,6
Region Bremen	4 979,62	1 229,6
Großregion Rhein/Ruhr	8 888,23	9 816,2
Berlin (West)	480,00	1 860,0
Regionen insgesamt	40 911,93	24 794,8

Zu Tabelle 2 ist ergänzend noch folgendes zu bemerken: Die Regionen Hamburg, München, Frankfurt, Stuttgart, Hannover und Bremen tragen jeweils den Namen ihrer zentralen Kernstadt, denn hierbei handelt es sich im wesentlichen um monozentrische Agglomerationen. Bei der Großregion Rhein-Ruhr ist dies nicht möglich; sie gruppiert sich als polyzentrische Agglomeration um die Landeshauptstadt Düsseldorf und die vier weiteren Kernstädte Köln, Essen, Dortmund und Duisburg. Außer den genannten Städten, die zu den „Großen Zwölf“ gehören, hat dieser Ballungsraum noch weitere Städte oberhalb der Großstadtgrenze, die aber nicht in dem Bereich der Vergleichsstädte dieses Beitrags aufgenommen wurden. Wenn man von dem Begriff der Oberzentren ausgeht, sind es eindeutig die fünf im Vorstehenden genannten Städte, die diese Großregion prägen.

Für Berlin (West) konnte kein Umland ausgewiesen werden durch die Insellage dieser Stadt. Die Flächengröße von Berlin (West) hat aber Dimensionen, die es zulassen, diese Stadt gewissermaßen gleichzeitig als Agglomeration zu führen, mit anderen Worten: Das Umland von Berlin (West) befindet sich innerhalb der Grenzen des Stadtstaates.

Zu Tabelle 2 ist weiterhin noch zu bemerken, daß die Flächen- und Einwohnerangaben der Region München von anderen Regionsstatistiken in dieser Veröffentlichungsreihe leicht abweichen. Der Vergleichbarkeit halber wurden diese Zahlen aus dem Beitrag „Bevölkerung in Großstadtreionen“ in der Veröffentlichungsreihe „Städte in Zahlen“, Heft 3 - Bevölkerung - entnommen.

Tabelle 3 zeigt die Vorgänge der Bevölkerungsbewegung in den zwölf großen Städten der Bundesrepublik im Jahr 1985. Die Zahlen lassen erkennen, daß die Mobilität innerhalb der großen Städte relativ hoch ist. An der Spitze lagen Berlin (West) mit fast 100 000 Zuzügen und München mit über 90 000 Zuzügen. Wie die Angaben in der Tabelle zeigen, standen diesen Zuzügen auch nennenswerte Fortzüge gegenüber. Trotzdem hatten die beiden Städte jeweils einen so hohen Wanderungsgewinn, daß der Sterbeüberschuß mehr als aufgefangen werden konnte und sich sowohl in Berlin (West) wie auch in München die Einwohnerzahl vergrößerte, in Berlin (West) um 11 499 und in München um 4 244 Personen. Außerdem hatte in der Vergleichsreihe dieser Untersuchung nur Frankfurt am Main einen Bevölkerungszuwachs von 1 527 Personen. Die übrigen neun Städte mußten aus den schon eingangs erwähnten Gründen Einwohnerverluste hinnehmen, die besonders hoch ausfielen in Hamburg, Dortmund und Duisburg, wie die Angaben der Tabelle im einzelnen nachweisen. Geburtenfehlbeträge bzw. Sterbeüberschüsse waren in allen großen Städten zu beobachten, insofern bestätigt sich auch hier, was in den meisten anderen Metropolen international beobachtet werden kann: Mit zunehmender Größe der Stadt sinken die Geburtenziffern.

Vorgänge der Bevölkerungsbewegung im Jahr 1985

Tabelle 3

Stadt	Geborene	Gestorbene	Geburten- bzw. Sterbe- überschuß	Zuzüge	Fortzüge	Wande- rungs- gewinn bzw. -verlust	daraus ergibt sich eine Be- völkerungs- zu-/abnahme von ... Personen
Berlin (West)	17 921	32 614	- 14 693	98 676	72 484	26 192	11 499
Hamburg	12 711	22 266	- 9 555	56 784	59 792	- 3 008	- 12 563
München	9 786	13 288	- 3 502	90 231	82 485	7 746	4 244
Köln	8 339	10 945	- 2 606	42 412	40 582	1 830	- 776
Essen	5 090	8 496	- 3 406	17 382	19 444	- 2 062	- 5 468
Frankfurt am Main ..	5 001	7 424	- 2 423	40 859	36 909	3 950	1 527
Dortmund	4 991	7 681	- 2 690	16 347	20 587	- 4 240	- 6 930
Düsseldorf	4 580	7 455	- 2 875	26 107	28 120	- 2 013	- 4 888
Stuttgart	4 367	5 915	- 1 548	36 386	35 874	512	- 1 036
Hannover	3 782	6 650	- 2 868	27 843	27 028	815	- 2 053
Duisburg	4 721	6 678	- 1 957	15 488	20 245	- 4 757	- 6 714
Bremen	4 226	6 802	- 2 576	19 036	20 603	- 1 567	- 4 143

Diese Erscheinung findet auch ihren Niederschlag, wenn man das Verhältnis der wichtigsten Altersgruppen zueinander betrachtet. Tabelle 4 zeigt die prozentualen Anteile nach verschiedenen Lebensstufen. Die erste Spalte gibt den Anteil der Kinder unter 6 Jahren wieder, die zweite die Gruppe im wichtigsten Schulpflichtalter (6 bis unter 15 Jahre). In der großen Gruppe der 15- bis unter 45jährigen wurden die Jahrgänge der sogenannten ersten aktiven Altersphase zusammengefaßt. Dazu gehören diejenigen, die in der qualifizierten Ausbildung und, oder der aufsteigenden Phase des Berufslebens stehen. Die folgende Gruppe (45 bis unter 65 Jahre) umfaßt die Jahrgänge der zweiten aktiven Phase oder Konsolidierungsphase. Die letzte Gruppe schließlich, mit den Angaben für die Bevölkerung vom 65. Lebensjahr an, kann man als die Phase des Rentenalters bezeichnen.

Die prozentualen Anteile wichtiger Altersgruppen in den „Großen Zwölf“

(Stand 1984)

Tabelle 4

Stadt	Unter 6 Jahre	6 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
Berlin (West)	5,4	8,1	45,9	21,5	19,1
Hamburg	4,7	7,8	44,5	25,2	17,8
München	4,2	6,4	49,9	24,3	15,2
Köln	5,2	8,5	47,0	24,9	14,4
Essen	4,9	8,5	42,7	17,0	17,0
Frankfurt am Main	5,0	7,7	46,7	24,7	16,0
Dortmund	5,3	8,9	43,7	26,9	15,2
Düsseldorf	4,6	7,6	44,8	26,7	16,4
Stuttgart	4,9	7,6	46,2	25,0	16,3
Hannover	4,6	7,5	45,1	24,6	18,3
Duisburg	5,5	9,9	42,6	27,6	14,4
Bremen	4,9	8,9	44,3	24,8	17,1

Die prozentualen Anteilswerte wurden auf der Basis vergleichbarer absoluter Werte für die vorgegebenen Altersgruppen errechnet, die für alle Städte dieser Untersuchung mit Stand vom 1. 1. 1984 vorlagen. Da sich seither die Altersproportionen in den Städten höchstens so geringfügig verschoben haben, daß dies in den Relativzahlen gar nicht zum Ausdruck kommt, hat die Tabelle auf der Basis der Jahresanfangswerte von 1984 auch heute noch eine gültige Aussage.

Die einzelnen Werte in Tabelle 4 zeigen, daß in den westdeutschen Großstädten und in Berlin (West) die Gruppe der Kinder unter 6 Jahren durchweg stärker besetzt ist als in den Küstenstädten und im süddeutschen Raum. Vor allem in München mußte, mit einem prozentualen Wert von 4,2, der niedrigste Wert registriert werden. Auch die Altersgruppe 6 bis unter 15 Jahre ist in München mit 6,4 % wieder am schwächsten besetzt, hingegen in den westdeutschen Großstädten am stärksten, bis zum Spitzenwert von 9,9 % in Duisburg. In der ersten aktiven Altersgruppe (15 bis unter 45 Jahre) holt München dann aber stark auf mit einem prozentualen Anteil von 49,9. Etwa die Hälfte der Münchener Bevölkerung gehört damit dieser Altersgruppe an. Hier zeigt sich die Anziehungskraft der bayerischen Metropole auf junge Menschen. Die hohen Studentenzahlen (siehe auch Tabelle 6) und die Wirkungen vieler Arbeitsplätze in innovativen Bereichen kommen hier zum Ausdruck. Die geringsten Anteile in dieser Altersgruppe wurden mit 42,6 % in Duisburg, mit 42,7 % in Essen und mit 43,7 % in Dortmund registriert. Diese Städte haben zugleich, wie die Angaben in Tabelle 3 zeigen, hohe Wanderungs- bzw. Bevölkerungsverluste. Offensichtlich wandern hier viele jüngere Bürger in Städte mit besseren Berufs- und Ausbildungschancen ab.

In der zweiten aktiven Altersphase (45 bis unter 65 Jahre) kehren sich die Verhältnisse zum Teil um. Hier hat Duisburg mit 27,6 % den höchsten Anteilswert, gefolgt von Dortmund mit 26,9 %. Die höchste Altersgruppe, die der über 65jährigen, ist in Berlin (West) mit 19,1 % am stärksten vertreten. Hier zeigen sich die viel besprochenen Überalterungserscheinungen. Auch Hannover hat mit 18,3 % einen hohen Altenanteil. Die westdeutschen Großstädte haben in dieser höchsten Altersgruppe die niedrigsten Werte, München liegt mit 15,2 % noch im unteren Mittelfeld.

Der Altersaufbau in den Städten hat Auswirkungen auf das Bildungswesen. Tabelle 5 zeigt zunächst die Zahl der allgemeinbildenden Schulen in den zwölf Städten. Damit ragt mit großen Zahlen vor allem bei weiterführenden allgemeinbildenden Schulen Hamburg deutlich heraus. Auffallend ist noch, daß nur in Hamburg die Zahl der Realschulen höher ist als die der Gymnasien, in allen anderen Vergleichsstädten ist das Verhältnis umgekehrt.

Tabelle 5 Allgemeinbildende Schulen in den „Großen Zwölf“

Stadt	Grund- und Hauptschulen	Realschulen	Gymnasien	Gesamtschulen
	am 1. 1. 1985			
Berlin (West)	1) 292	1) 45	1) 70	1) 31
Hamburg	290	134	89	28
München	2) 174	2) 32	2) 50	2) 1
Köln	199	27	34	8
Essen	148	18	25	3
Frankfurt am Main	88	16	21	10
Dortmund	133	16	20	5
Düsseldorf	3) 127	3) 15	3) 22	3) 3
Stuttgart	71	18	32	4
Hannover	78	13	18	5
Duisburg	134	10	19	4
Bremen	114	37	57	5

1) Stand 1. 10. 1984. - 2) Schuljahr 1983/84. - 3) Stand 15. 10. 1984.

Tabelle 6 Die Universitäten der „Großen Zwölf“

Universitäten	Studenten im Wintersemester 1984/85	Personal 1984	
		insgesamt	darunter im wissenschaftl. und künstl. Dienst
Berlin (West)	90 651	27 723	7 440
Hamburg	59 994	15 492	4 315
München	92 891	23 938	6 657
Köln	69 292	10 801	2 835
Essen	18 014	6 482	1 391
Frankfurt am Main	36 385	5 093	1 820
Dortmund	25 237	3 636	1 421
Düsseldorf	24 068	7 456	1 569
Stuttgart	28 271	6 785	2 571
Hannover	35 126	11 351	3 222
Duisburg	11 208	1 511	542
Bremen	13 030	3 218	994

Die große Zahl von Schulen ist kennzeichnend für das breite Bildungsangebot, das aber noch eindrucksvoller sichtbar wird in Tabelle 6, mit den Angaben über die Universitäten in den zwölf größten Städten der Bundesrepublik Deutschland. Über eine halbe Million Menschen studieren in den Hochschulen der „Großen Zwölf“, das sind 38,4 % der Studierenden in der Bundesrepublik überhaupt. Lagen die Universitätsschwerpunkte früher traditionell in kleineren Städten mit berühmten Universitäten wie z.B. in Göttingen, Tübingen oder Heidelberg, hat sich dieses Verhältnis verschoben. Die größten Studentenzahlen haben heute z.B. nicht mehr die typischen Universitätsstädte traditioneller Prägung, sondern die Metropolen mit den entsprechenden Einrichtungen.

Unter den Universitätsstädten nimmt München wiederum die Spitzenstellung ein mit 92 891 Studierenden im Wintersemester 1984/85, gefolgt von Berlin (West) mit 90 651 Studenten. Die hohen Studentenzahlen erklären sich nicht nur aus der Anziehungskraft der großen Städte und dem qualitativ hochwertigen Bildungsangebot, gerade auf dem Gebiet der Forschung, sondern auch in der Vielseitigkeit universitärer Ausbildungsmöglichkeiten.

In Tabelle 7 wird der Wohnungsbestand in den 12 Vergleichsstädten der Einwohnerzahl gegenübergestellt. Insbesondere die letzte Spalte der Tabelle läßt erkennen, daß die Belegung mit im Durchschnitt zwei Personen je Wohnung in Hamburg, Frankfurt am Main, Düsseldorf, Hannover und Bremen beobachtet werden kann. Darunter liegt mit 1,6 Einwohnern je Wohnung nur Berlin (West). Dieser Wert läßt erkennen, daß hier die Zahl der Alleinlebenden eine bedeutende Rolle spielt. In München, Köln und den großen Ruhrgebietsstädten liegt das Verhältnis bei 2,1 bzw. in Köln sogar bei 2,2.

Der Wohnungsbestand der „Großen Zwölf“ im Verhältnis zur Einwohnerzahl

Tabelle 7

Stadt	Einwohner am 1.1.1986*)	Wohnungsbestand 1.1.1986	
		insgesamt*)	Einwohner je Wohnung
Berlin (West)	1 860 084	1 139 682	1,6
Hamburg	1 579 884	809 946	2,0
München	1 281 613	604 769	2,1
Köln	965 274	448 670	2,2
Essen	624 625	296 652	2,1
Frankfurt am Main	613 588	312 800	2,0
Dortmund	576 796	276 581	2,1
Düsseldorf	564 473	284 300	2,0
Stuttgart	554 178	261 151	2,1
Hannover	536 194	264 999	2,0
Duisburg	532 462	248 635	2,1
Bremen	526 377	267 736	2,0

*) Entnommen aus Großstadtvergleich, Gesamtjahrgang 1985.

Tabelle 8 zeigt, in welchem Maße die „Großen Zwölf“ in den Bereichen Industrie und Bauhauptgewerbe als Wirtschaftszentren gelten können. Im Bergbau und im Verarbeitenden Gewerbe sind in den zwölf Städten insgesamt 1 215 914 Arbeitnehmer tätig, die einen Gesamtumsatz von über 372,5 Mrd. DM erwirtschafteten. Im Bauhauptgewerbe sind es zusammengekommen immerhin noch 163 606 Beschäftigte und ein Umsatzwert von über 19,3 Mrd. DM. Das sind Zahlen, die die Stellung der „Großen Zwölf“ innerhalb unserer Volkswirtschaft besonders eindrucksvoll dokumentieren. Die höchste Zahl bei den Industriebeschäftigten hat München mit 175 269. Vom Gesamtumsatz her liegt München mit rund 52,9 Mrd. DM an zweiter Stelle, hier rangiert Hamburg mit rund 91,2 Mrd. DM an erster Stelle. Im Bauhauptgewerbe wurden die höchsten Beschäftigtenzahlen und der höchste Umsatzwert in Berlin (West) registriert, wie Tabelle 8 im einzelnen zeigt. An zweiter Stelle folgt München und an dritter Stelle schon mit deutlichem Abstand Hamburg. Die niedrigsten Beschäftigtenzahlen und Umsatzwerte im Bereich der Industrie mußten in den ehemaligen Industriemetropolen Essen und Dortmund beobachtet werden, hier macht sich der Strukturwandel hin zum Dienstleistungsbereich deutlich bemerkbar.

Beschäftigte und Umsätze in Industrie und Bauhauptgewerbe in den „Großen Zwölf“ im Jahr 1985

Tabelle 8

Stadt	Bergbau und Verarbeitendes Gewerbe		Bauhauptgewerbe	
	Beschäftigte	Gesamtumsatz (1 000 DM)	Beschäftigte	Gesamtumsatz (1 000 DM)
Berlin (West)	163 968	46 301 257	31 738	3 737 030
Hamburg	139 680	91 223 619	17 186	2 168 249
München	175 269	52 920 862	27 364	3 336 746
Köln	104 691	34 500 166	11 194	1 216 157
Essen	49 471	13 084 419	7 393	822 190
Frankfurt am Main ...	103 311	26 227 743	15 733	1 829 482
Dortmund	57 448	10 604 195	12 480	1 123 772
Düsseldorf	77 478	20 247 124	10 448	1 459 743
Stuttgart	123 677	24 158 130	11 511	1 377 536
Hannover	76 897	16 612 921	5 962	691 013
Duisburg	80 024	16 668 873	5 511	666 039
Bremen	64 000	20 016 731	7 086	891 305

Ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in den großen Städten liegt im Fremdenverkehr: Urbanität zieht stets Menschen aus aller Welt an, und zwar beruflich Reisende ebenso wie Bildungs- und Vergnügungstouristen. Auch hier sollen zunächst die zusammengefaßten Werte in Tabelle 9 auf Seite 246 zeigen, welche Größenordnungen von den zwölf Vergleichsstädten abgedeckt werden. Im Jahr 1985 belief sich die Zahl der Übernachtungen auf insgesamt über 24 Millionen, die sich auf fast 140 000 Fremdenbetten verteilten. Dabei wurden fast 8,9 Millionen Ausländerübernachtungen gezählt, fürwahr ein Bild der weltweiten Verflechtung der „Großen Zwölf“.

Der Fremdenverkehr in den „Großen Zwölf“ im Jahr 1985

Tabelle 9

Stadt	Zahl der Fremdenbetten	Zahl der Fremdenübernachtungen		Bettenausnutzung %	durchschnittl. Aufenthaltsdauer Tage
		insgesamt	dar. Ausländer.		
Berlin (West)	26 987	5 468 736	1 064 303	55,5	2,9
Hamburg	19 378	2 979 109	1 082 394	42,1	1,9
München	28 691	5 764 674	2 657 682	55,0	2,1
Köln	12 364	1 771 637	736 568	39,3	1,9
Essen	4 238	577 266	80 395	37,3	2,8
Frankfurt am Main	16 770	3 117 700	1 841 434	50,9	1,8
Dortmund	2 850	329 831	73 014	31,7	1,9
Düsseldorf	11 373	1 441 313	595 068	34,7	1,8
Stuttgart	6 374	1 097 405	362 866	47,2	2,1
Hannover	5 287	747 044	202 880	38,7	1,7
Duisburg	2 042	228 501	47 218	30,7	2,9
Bremen	3 482	546 904	141 145	43,0	1,8

Wie die Angaben in Tabelle 9 im einzelnen nachweisen, steht München auch nach den Werten für das Jahr 1985 eindeutig an der Spitze mit 28 691 Fremdenbetten und fast 5,8 Millionen Fremdenübernachtungen (darunter knapp 2,7 Millionen von ausländischen Gästen). An zweiter Stelle steht im Fremdenverkehr Berlin (West), an dritter von der Bettenzahl her Hamburg, von der Übernachtungszahl her Frankfurt am Main. Hier wird deutlich, wo die Hauptanziehungspunkte in der Bundesrepublik Deutschland liegen. Die niedrigsten Werte im Fremdenverkehr entfallen wieder auf die Ruhrgebietsstädte, die auch die schlechtesten Bettenausnutzungsziffern registrieren mußten. Berlin (West) und München liegen hier ebenfalls eindeutig an der Spitze. Von der Verweildauer her holen die Ruhrgebietsstädte auf: So hat z.B. Duisburg mit 2,9 Tagen den höchsten Wert (gemeinsam mit Berlin), Essen liegt mit 2,8 Tagen an zweiter Stelle. Daraus wird ersichtlich, daß diese Städte vor allem berufsbezogenen Fremdenverkehr haben, der bekanntlich fast immer mit längeren Aufenthalten verbunden ist.

Der Kraftfahrzeugbestand und insbesondere die Pkw-Dichte sind ein wichtiges Kennzeichen der Entwicklung innerhalb der großen Städte. In Heft 4 dieser Schriftenreihe wurde bereits in einem Beitrag unter anderem über die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes in europäischen Großstädten Näheres ausgeführt, wobei die „Großen Zwölf“ durch hohe Steigerungsraten herausragten. Zur Zeit werden die höchsten Pkw-Dichtewerte mit 44,1 bzw. 43,6 in Frankfurt am Main und Düsseldorf beobachtet. Die zentrale Bedeutung dieser Wirtschaftsmetropolen und der Wohlstand gehobener Arbeitnehmerschichten spiegeln sich in diesen Zahlen wider. Die süddeutschen Metropolen Stuttgart und München folgen dicht auf, beide ebenfalls mit Werten über 40 Pkw je 100 Einwohner. Die niedrigste Pkw-Dichte ist in Hannover mit 32,9 und in Berlin (West) mit 34,4 festzustellen. Tabelle 10 auf Seite 247 zeigt die Werte im einzelnen. Sie weist unter anderem in ihrer Summenzeile nach, daß in den 12 Metropolen insgesamt 4,4 Mio. Kraftfahrzeuge zugelassen sind, darunter rund vier Millionen Pkw.

Der Kraftfahrzeugbestand der „Großen Zwölf“ am 31. 12. 1985

Tabelle 10

Stadt	Gesamtbestand ¹⁾	darunter Pkw	Pkw-Dichte je 100 Einw. ²⁾
Berlin (West)	735 116	640 316	34,4
Hamburg	666 745	594 198	37,6
München	580 052	516 774	40,3
Köln	407 648	364 771	37,8
Essen	273 374	246 841	39,5
Frankfurt am Main	301 244	270 479	44,1
Dortmund	252 360	227 413	39,4
Düsseldorf	273 547	246 378	43,6
Stuttgart	265 621	238 154	43,0
Hannover	197 553	176 164	32,9
Duisburg	216 140	195 181	36,7
Bremen	230 261	206 180	39,2
Zusammen	4 399 661	3 922 849	38,4

¹⁾ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. - ²⁾ Einwohner, Gesamtjahr 1985.

Die Tabellen 11 und 12 auf Seite 248 geben Auskunft über die Ergebnisse der Gemeindevahlen im Zeitraum von 1981 bis 1985 und die Verteilung der Ratssitze auf der Basis dieser Ergebnisse. Die prozentualen Stimmenanteile, die die einzelnen Parteien für sich erreichen konnten, zeigen, daß die CDU bzw. CSU in keiner der 12 Großstädte die absolute Mehrheit erlangen konnte. Ihr bestes Ergebnis erreichte die CDU mit 49,6 % in Frankfurt am Main. Die CDU bzw. CSU konnte außerdem beachtliche Stimmenanteile von über 40 % in Berlin (West), München, Düsseldorf und Hannover erreichen.

Die SPD erreichte mit Stimmenanteilen von über 50 % die absolute Mehrheit bei der jeweils letzten Kommunalwahl in Hamburg, Essen, Dortmund, Duisburg und Bremen, wobei sie ihr bestes Ergebnis mit einem Stimmenanteil von 57,9 % in Duisburg verbuchte. Die Stimmenanteile der FDP blieben bei den letzten Kommunalwahlen in allen 12 Vergleichsstädten unter 10 %, während bei den Grünen die 10 %-Grenze jeweils in Köln, Dortmund, Düsseldorf und Stuttgart überschritten wurde. Ihr bestes Ergebnis erreichten die Grünen mit 15,9 % in Stuttgart.

Bei der Verteilung der Ratssitze wird in Tabelle 12 die Dominanz der beiden großen Parteien besonders sichtbar. Nur im Berliner Stadtparlament, das mit 144 insgesamt auch die meisten Sitze zählt, erreichte die FDP mit 12 Sitzen einen nennenswerten Anteil. Die Grünen erlangten mit jeweils 10 Sitzen in Köln und Stuttgart ihre Spitzenwerte. In sieben Städten unserer Reihe kam die FDP nicht ins Stadtparlament, die Grünen fehlen in drei Stadtparlamenten. Lokale Wählergruppen und die Sonstigen treten, wie die beiden letzten Spalten der Tabelle 12 zeigen, in den großen Städten gar nicht, oder nur am Rande (in Hannover mit einem Sitz) in Erscheinung. Die einzige Ausnahme bildet hier Berlin (West), wo die „Sonstigen“ mit 15 Sitzen drei mehr als die FDP erlangen konnten.

Ergebnisse der Gemeindewahlen 1981 – 1985

Tabelle 11

Stadt	Letzte Wahl am	Wähler	Wahlbeteiligung %	Gültige Stimmen	davon entfallen auf					
					CDU CSU	SPD	F.D.P.	Die Grünen	Wählergruppen	Sonstige
					%					
Berlin (West)	10. 3.85	1 259 788	83,6	1 245 004	47,9	33,3	8,3	-	-	10,4
Hamburg	19.12.82	1 041 258	84,0	1 032 813	38,6	51,3	2,6	6,8	-	0,7
München	18. 3.84	530 497	65,0	519 350	42,4	41,9	5,3	7,9	-	8,3
Köln	30. 9.84	385 102	57,9	381 410	37,8	46,4	4,5	10,8	-	0,5
Essen	30. 9.84	305 959	61,0	302 726	35,6	52,3	2,7	-	8,8	0,7
Frankfurt am Main	10. 3.85	301 138	72,5	297 902	49,6	38,6	2,6	8,0	-	1,3
Dortmund	30. 9.84	281 928	62,1	278 733	30,7	55,4	2,3	10,7	-	0,8
Düsseldorf	30. 9.84	264 785	61,1	261 880	43,6	40,1	5,2	10,2	-	0,9
Stuttgart	28.10.84	203 869	54,5	11 654 587	38,8	29,7	8,2	15,9	1,9	5,5
Hannover	27. 9.81	273 993	71,9	805 511	42,5	43,2	6,4	-	6,4	1,6
Duisburg	30. 9.84	227 683	56,9	225 948	30,0	57,9	2,6	8,6	-	0,8
Bremen	25. 9.83	340 988	81,2	337 971	33,4	51,2	4,7	5,5	5,3	-

Gemeindewahlen 1981 - 1985

(Verteilung der Ratssitze)

Tabelle 12

Stadt	Ratssitze insgesamt	davon entfallen auf					
		CDU CSU	SPD	F.D.P.	Die Grünen	Wählergruppen	Sonstige
		Anzahl					
Berlin (West)	144	69	48	12	-	-	15
Hamburg	120	48	64	-	8	-	-
München	80	35	35	4	6	-	-
Köln	91	36	45	-	10	-	-
Essen	83	31	45	-	-	7	-
Frankfurt am Main	93	48	37	-	8	-	-
Dortmund	83	26	48	-	9	-	-
Düsseldorf	83	37	34	4	8	-	-
Stuttgart	60	24	18	5	10	3	-
Hannover	65	28	28	4	-	4	1
Duisburg	83	26	50	-	7	-	-
Bremen	80	30	46	-	4	-	-

Mit den vorstehenden Ausführungen wurde versucht, einen ersten Schritt zu tun in der vergleichenden Darstellung der zwölf größten Städte der Bundesrepublik Deutschland. Struktur und Bedeutung dieser Metropolen sollten dabei in einem kurzen Überblick zum Ausdruck kommen. Was ist zusammengefaßt zu erkennen:

Die „Großen Zwölf“ sind einem hohen Verdichtungsdruck ausgesetzt als Standorte besonderer Verkehrszentralität und steigender Kommunikation. Die wachsende Nutzungsvielfalt macht sie immer interessanter, wobei nicht nur zentrale Verwaltungen und Dienste, Einzelhandel und Gewerbe im weitesten Sinne verstärkt in Erscheinung treten, sondern auch Kultur und Repräsentation. Die großen Städte wurden dadurch wieder zunehmend Lebens- und Erlebensraum für die Bürger von Stadt und Umland. Aber nicht nur die rund 25 Millionen Menschen in den Agglomerationen der „Großen Zwölf“ werden von den urbanen Erscheinungen geprägt, weitere Millionen in unserem Land werden durch die Trends beeinflusst, die von den großen Zentren ausgehen. Die vielseitigen Erscheinungsformen sowie die demografische und wirtschaftliche Entwicklung der „Großen Zwölf“ sollten in Zukunft kontinuierlich untersucht werden. Das Interesse an solchen Arbeiten wächst. Es wird darüber hinaus notwendig sein, in einer Folge von Einzelbeiträgen über spezielle Erscheinungsformen und Entwicklungen in diesen Städten zu berichten.

Prof. Dr. Egon Dheus