

**Sozialgeographische Abhandlung über die Pendlerströme in
Troisdorf, u.a. von den Mitarbeitern der Dynamit Nobel AG 1963
bis 2018 mit den Nachfolgefirmen**

von der Troisdorferin Ingrid Lehmann, geb. Steyer, veröffentlicht in
„Heimat und Geschichte“, 2, 2020, S.4 – 12, Troisdorf.

Wir denken der Autorin und dem Heimat- und Geschichtsverein Troisdorf
für die Erlaubnis, diese Ausarbeitung auf unserer Homepage zu platzieren.

Industriestadt Troisdorf – ein Magnet in den sechziger Jahren

dargestellt an den Pendlerbewegungen

Der Berufsverkehr, das heißt die Fahrten zur Arbeitsstelle und zurück, führt bis heute zu den Hauptverkehrszeiten zu erheblichem Verkehrsaufkommen. In dem folgenden Artikel werden die Pendlerbewegungen im Raume Troisdorf in den sechziger Jahren dargestellt als Ausdruck eines sozialgeographischen Beziehungsgeflechtes, das durch die Ansiedlung von Industrieunternehmen in Troisdorf sowie den Ausbau des Verkehrswesens geprägt wurde.

Vorbemerkung

In den sechziger Jahren war das Philologiestudium nicht so streng geregelt wie heute. Wir Studenten hatten damals viel Freiheit – und damit auch eigene Verantwortung – bei der Wahl von Vorlesungen, Seminaren und Fachgebieten. Der Blick in benachbarte wissenschaftliche Disziplinen und der Wechsel zu anderen Universitäten gaben neue Impulse für die sich stets weiter entwickelnde Forschungsdiskussion.

Nach dem Studium der Geographie und der Romanistik an den Universitäten von Tübingen, Heidelberg und Paris studierte ich die abschließenden Semester in Münster. Für meine Staatsexamensarbeit schlug mir dort Prof. Joachim Blüthgen ein Forschungsthema aus dem Bereich der Sozialgeographie vor.¹ Diese relativ junge

Fachrichtung der Geographie untersucht die Beziehungen zwischen der menschlichen Gesellschaft und dem Raum.

Um die Kräfte, die das Gefüge eines Raumes gestalten, zu verstehen, ist zunächst ein Blick auf die physisch-geographischen (wie Landschaftstypen und Bodengüte) und die geschichtlichen Gegebenheiten erforderlich. Die darauf aufbauende vielschichtige Sozialstruktur ist an den verschiedenen Handlungsweisen der dort lebenden Menschen zu erkennen. Von besonderer Bedeutung sind Wohnen, Arbeiten, (Aus-) Bildung, Konsumieren, Mobilität, Freizeitverhalten, Zu- und Abwanderung. Aber auch das Verhalten bei Wahlen kann Anhaltspunkte für die sozialgeographische Gestaltung und Gliederung eines Raumes bieten.

Prof. Blüthgen stellte mir die Aufgabe, den Raum Troisdorf-Siegburg zu untersuchen, weil ich dort aufgewachsen und er mir vertraut war. Von der Wohnung meiner Eltern in Sieglar, später Troisdorf, war ich täglich mit dem „Rhabarberschlitten“ von Sieglar, später von Troisdorf, nach Siegburg zum Mädchengymnasium gefahren.² Auch die Arbeitswelt im Raum Troisdorf und Siegburg war mir bekannt, war doch mein Vater bei der Dynamit Nobel AG angestellt und die Väter von Klassenkameradinnen arbeiteten bei den Klöckner-Mannstaedt-Werken (heute Mannstaedt GmbH) oder hier ansässigen mittelständischen Unternehmen.

Nun kam es darauf an, mit Hilfe bereits vorhandener amtlicher Statistiken sowie eigener Nachforschungen und Erhebungen die verschiedenen relevanten Sozialgruppen mit ihren unterschiedlichen Lebens- und Verhaltensweisen zu erfassen und zu beschreiben und die Auswirkungen bei der Gestaltung des Raumes darzustellen.

¹ An der Sorbonne in Paris hatte ich bereits einen Kurs für Doktoranden am Geographischen Institut besucht. Nun wollte Prof. Blüthgen mir ein Stipendium an der französischen Universität Lille beschaffen. Doch nach wenigen Wochen stellte ich fest, dass das mir gegebene Thema „Die sozialgeographische Entwicklung im Raum Lille, Tourcoing und Roubaix“ bereits als Habilitationsschrift in Frankreich bearbeitet wurde.

² Zu meiner Schulzeit gab es im Siegkreis nur 3 Mädchengymnasien, und zwar in Siegburg, Königswinter und Bad Honnef. Erst 1964 wurde das Sieglarer Mädchengymnasium eröffnet. Koedukation an höheren Schulen wurde erst Anfang der siebziger Jahre eingeführt.

So durchsuchte ich in den Einwohnermeldeämtern der Vorgängergemeinden der Stadt Troisdorf die An- und Abmeldebögen, las in Köln im Archiv des Kölner Stadt-Anzeigers in alten Zeitungsausgaben, freute mich, im seit Jahren unbenutzten Turmzimmer der Burg Wissem einige verstaubte, aber relevante Akten zu finden und auszuwerten und dabei die Aussicht in den Park zu genießen. Sehr interessiert und hilfsbereit war Herr Dr. Fehre am Institut für Raumordnung in Bad Godesberg, der mich gleich für sein Institut gewinnen wollte. Beim Statistischen Landesamt in Düsseldorf wurde mir ein großer Tisch zugewiesen, damit ich die umfangreichen statistischen Hefte und unveröffentlichten Unterlagen ausbreiten und auswerten konnte. Eigene Beobachtungen und Befragung von Schlüsselpersonen in weiteren Behörden, bei Firmen, Pfarrämtern und Schulen führten zu weiteren Erkenntnissen.

Computer, Internet und Google gab es damals nicht. Bleistift und Papier, die gute alte Schreibmaschine sowie ein Zettelkasten für meine Exzerpte waren das übliche Arbeitsgerät. Kopiergeräte standen mir meistens nicht zur Verfügung. Karten und Abbildungen mussten mit Zirkel, Lineal, Tusche und Buntstiften angefertigt werden. Die Beschriftung der Karten erleichterten Schriftschablonen.

Die so nach zwei Jahren entstandene Staatsexamensarbeit „Sozialgeographische Untersuchungen im Raume Troisdorf – Siegburg, Münster im März 1968“ habe ich unter meinem Mädchennamen Ingrid Steyer geschrieben. Sie liegt im Archiv der Stadt Troisdorf, dem ich meine Arbeit übergeben habe.

In dem Zeitraum, den meine Arbeit behandelt, gehörten Siegburg und Troisdorf zum „Siegkreis“. Der Rhein-Sieg-Kreis wurde erst im Zuge der kommunalen Neugliederung 1969 geschaffen. (Der Siegkreis wurde um Teile des Landkreises Bonn erweitert und in Rhein-Sieg-Kreis umbenannt.)

Für die Troisdorfer Jahreshefte greife ich einige Abbildungen und Abschnitte aus dem Kapitel über die Pendlerbewegungen heraus, die ein

wichtiges Kriterium für sozialgeographische Verflechtungen sind. Unter Pendlern werden Berufstätige verstanden, die täglich zwischen ihrem Wohnort und ihrem Arbeitsplatz hin- und herfahren.

Den ursprünglichen Text habe ich bearbeitet und gekürzt. Weitere Karten, Zitate und detaillierte Quellenangaben sind in meiner Arbeit zu finden.

Auslöser der Pendlerbewegungen

Im ganzen Siegkreis herrschte jahrhundertlang die Realteilung für den bäuerlichen Besitz, bei der der Grundbesitz unter den Erben aufgeteilt wird. Der so immer stärker zerstückelte Grundbesitz reichte schließlich nicht mehr als alleinige Lebensgrundlage.

Im bergischen Teil des Siegkreises sahen sich viele Bewohner der kleinen und zumeist verstreuten Höfe bereits Ende des 18. und im 19. Jahrhundert nach anderen oder zusätzlichen Erwerbsquellen um. Neben den Alternativen der Auswanderung nach Übersee (Amerika) und der Abwanderung in die nördlichen Industriegebiete an Ruhr und Wupper wurde schon früh ein Ausweg in der Saisonarbeit gesucht. „Als Hausierer, Erntearbeiter und Maurer zog mancher in die umliegenden Gemeinden, um im Winter wieder in das Heimatdorf zurückzukehren. In einigen Dörfern gab es eine Anzahl von Webern, die oft mit der Kiepe auf dem Rücken bis zu der 50 km entfernten Großstadt wanderten, um dort ihre Waren zu verkaufen.“³

Die Rhein-Sieg-Ebene war Anfang des 19. Jahrhunderts ähnlich wie das Bergland noch rein

3 Pflaum, R. u. Wurzbacher, G.: Das Dorf im Spannungsfeld industrieller Entwicklung, Stuttgart 1954, S. 11/12. In dieser rein sozialwissenschaftlichen Studie ist auf die Nennung der Orte verzichtet worden. Ein Vergleich der verschiedenen statistischen Angaben läßt aber den Schluß zu, daß es sich um Herchen im oberen Siegkreis handelt.

4 1820 betrug die Bevölkerungsdichte in der Rhein-Sieg-Ebene und im Siegtal 80–90 E/qkm, im Bergischen Land und im Niederwesterwald 60–80 nach Künster, K.: Der Siegkreis, Bonn 1959, S. 83.

landwirtschaftliches Gebiet mit einer ähnlich hohen Bevölkerungsdichte.⁴ Die meisten Dorfbewohner waren einfache Bauern mit Kleinstbetrieben, die kaum die Familie ernähren konnten, oder sie waren Tagelöhner auf den größeren Höfen. Einfache Wohnverhältnisse und harte Arbeit kennzeichneten ihr Leben.

Erst mit der im Laufe des 19. Jahrhunderts einsetzenden Industrialisierung des unteren Siegkreises und der damit Hand in Hand gehenden Verkehrsentwicklung vollzog sich eine grundlegende berufliche und soziale Differenzierung und Umstrukturierung der Bevölkerung.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden die Eisenbahnstrecken angelegt. Die Industrieansiedlungen häuften sich; sie nutzten Verkehrsgunst, billigen Grund und Boden und billige Arbeitskräfte. Sie zogen immer mehr Menschen nach Troisdorf und Siegburg, deren Bevölkerung nach langer Stagnation nun rasch anwuchs.

Die Industrieunternehmen brauchten immer mehr Arbeitskräfte. Einige bauten eigene Siedlungen für zugezogene Arbeiter (z. B. die durch die Mannstaedtwerke errichtete sog. Rote und Schwarze Kolonie in Troisdorf).

Ausbau des Verkehrswesens

Die industriellen Arbeitsstätten im Siegburg-Troisdorfer Raum übten über den engeren Raum hinaus auch auf die arbeitssuchende Bevölkerung im oberen Siegkreis einen Sog aus. 1862 wurde die Siegtalbahn eröffnet. Die Arbeitssuchenden, die in der Nähe einer Bahnstation wohnten, konnten nun täglich zwischen ihrem Wohnort und ihrem Arbeitsort pendeln.

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden dann auch die Straßen besser ausgebaut und deshalb von Buslinien,⁵ aber auch vom Individualverkehr mit Fahrrad, Motorrad und Auto stärker genutzt. Das führte dazu, dass sich die Fahrten zur Arbeit erheblich verkürzten. Infolgedessen wurde das Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz auch für die Arbeitssuchenden aus abgelegeneren Dörfern und Weilern des oberen Siegkreises attraktiver.

Die Wegezeiten der Pendler sind nicht nur abhängig von der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort, sondern auch vom Zustand der Straßen und dem Angebot an Verkehrsmitteln. Bei guten Verkehrsverhältnissen konnte die Halbstundenzone, die nach Wortmann⁶ um 1900 nur 4 km, um 1940 bereits 9 km umfaßte, um 1960 infolge der gut ausgebauten Straßen und der Kraftfahrzeuge auf 30 km ausgedehnt werden.

Bei der Volkszählung 1961 wurden in Troisdorf 12.125 Einpendler (und nur 1.947 Auspendler) gezählt. 91,5% von ihnen waren im „produzierenden Gewerbe“, also vornehmlich in der Industrie beschäftigt.⁷ Die Dynamit Nobel AG war mit über 9.000 Mitarbeitern (1961) der größte Arbeitgeber in der Region. Aber auch bei den Klöckner-Mannstaedt-Werken in Friedrich-Wilhelms-Hütte waren 1961 rund 5.000 Menschen tätig.⁸

Aus den Listen für den Gewerbesteuerausgleich von 1963 konnte ich die Anzahl der Pendler pro Wohnort für diese beiden Werke ermitteln. Mit den Daten habe ich eine Karte „Pendler der Troisdorfer Großindustrien“ erstellt; weiße Quadrate bezeichnen Pendler der Dynamit Nobel AG, schwarze Quadrate Pendler der Klöckner Werke. Die Größe der Quadrate gibt dabei die Anzahl der Pendler aus dem jeweiligen Ort an.

Hauptinzugsbereiche der Pendler

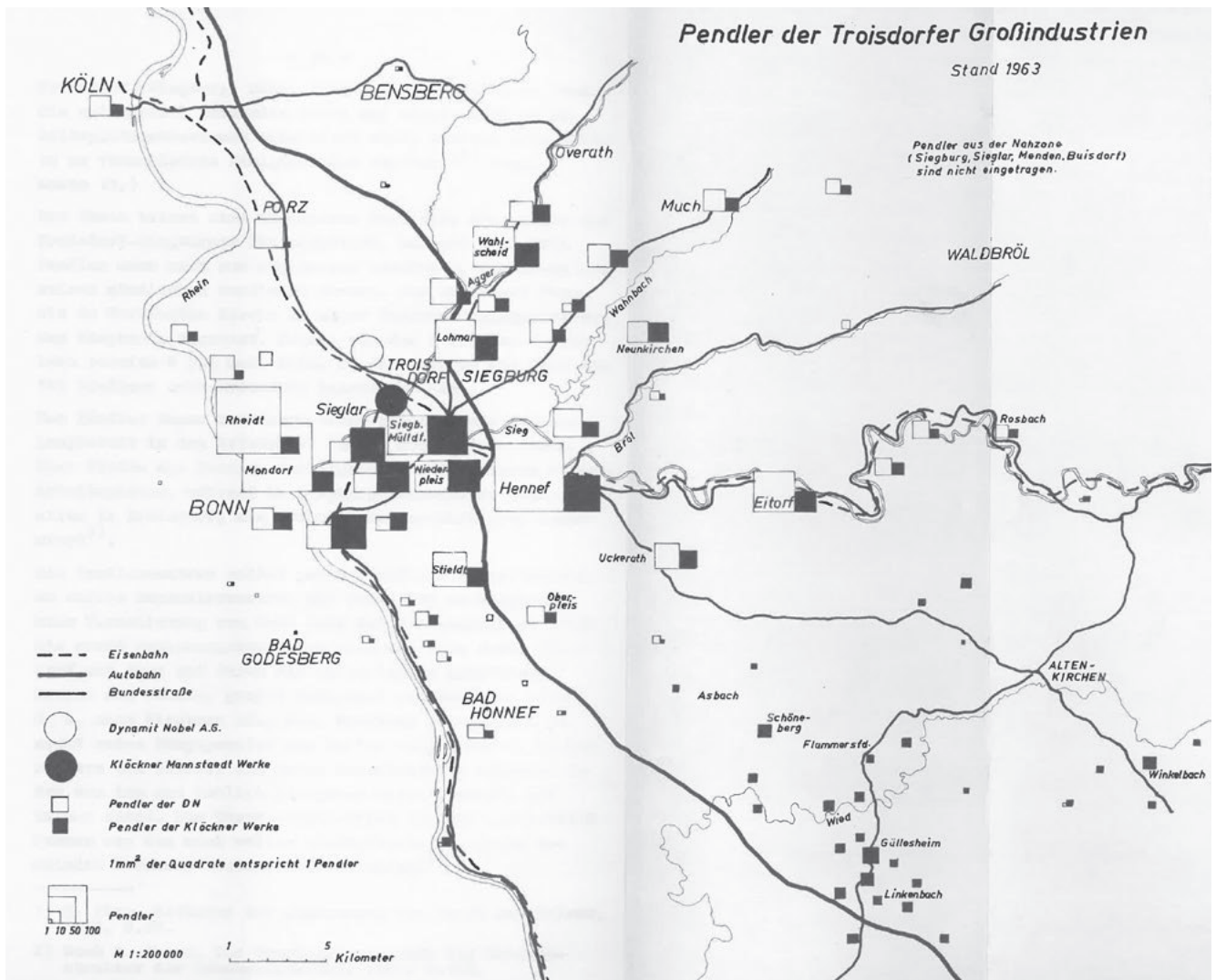
Ein Großteil der Pendler kommt aus der dicht besiedelten Rhein-Siegebene mit einem engeren Verkehrsnetz. Außer den beiden Bahnlinien, der rechtsrheinischen Strecke und der Siegtalstrecke,

5 1910 löste der erste Kraftomnibus zwischen Siegburg und Much Pferdeomnibus und Pferdekutsche ab.

6 Wortmann, W.: Raumordnungsplan für das Rhein-Neckargebiet, Heidelberg 1963, S. 290.

7 Zum Vergleich: 1961 hatte die Kreisstadt Siegburg 6.341 Einpendler gegenüber 5.239 Auspendlern.

8 Müller, Rolf: Troisdorf 1952–1962, S. 43.



die schon die ersten Pendler im 19. Jahrhundert zu den Fabrikbetrieben brachten, springen auf der Karte zwei Bundesstraßen ins Auge, die Berufstätige aus dem Norden und dem Nordosten des Siegburg-Troisdorfer Raum bringen. Mit der Bundesstraße B 484 wird das Aggertal von Siegburg nach Overath erschlossen, sowohl für den Individual- (Auto, Motorrad), als auch für den öffentlichen Verkehr. Der Generalverkehrsplan für den Siegburg-Troisdorfer Raum weist für 1965 bis Lohmar 52 Busfahrten je Tag und Richtung auf, bis Wahlscheid 30. Auf der Zeitstraße nach Much (B 56) verkehrten bis Seelscheid immerhin noch 18 Buspaare. Während Sieg und Agger den Verlauf von Bahn bzw. Straßen vorgezeichnet haben, verläuft die alte Zeitstraße auf einem Höhenrücken und wurde bereits im Mittelalter als Fernhandelsweg von Bonn über Siegburg, Drabenderhöhe bis nach Dortmund genutzt.

Vergleich der Einzugsbereiche der beiden Industrierwerke

Die Karte zeigt, dass sich für die beiden Werke Dynamit Nobel AG und Klöckner-Mannstaedt von einander abweichende Pendlereinzugsgebiete entwickelt hatten.

Zur Zeit des sogenannten „Wirtschaftswunders“ der 50er und 60er Jahren herrschte Vollbeschäftigung. Jeder Arbeitssuchende konnte eine Stelle finden, die auch weitgehend seinen Vorstellungen und Bedürfnissen entsprach. So standen die Arbeitgeber in einer gewissen Konkurrenz. Sie gaben soziale Anreize, um die notwendigen Mitarbeiter zu bekommen.

Durchweg leichte, saubere und gut bezahlte Arbeit bei der Dynamit Nobel AG übten eine

große Anziehungskraft auf die Arbeitssuchenden in der näheren Umgebung aus. Besondere Sozialleistungen, die ständig erweitert wurden, so 1955 die „Einräumung eines Rechtsanspruches auf die Firmenrente“, wurden geschätzt, Werkswohnungen wurden zur Verfügung gestellt und der Bau von Eigenheimen mitfinanziert. Eine Stiftung stellte Mittel für die Förderung der Berufsausbildung und die Nachwuchsschulung. Die große und vielseitige Werksbücherei wurde gerne genutzt.⁹ Die informative „Dynamit Nobel Werkzeitschrift“ war beliebt. Der Werk-Chor zeichnete sich durch ein hohes künstlerisches Niveau und viele internationale Konzertreisen aus.

Die Arbeitsbedingungen bei den Klöckner-Mannstaedt-Werken waren anderer Art, bedingt durch die anstrengende Arbeit auf der Walzstraße und den vollkontinuierlichen Schichtbetrieb.

Um mehr Arbeitskräfte anzuziehen, wurden ähnlich wie bei der Dynamit Nobel AG soziale Einrichtungen gefördert: 1961 gab es bereits 1.200 werkseigene Wohnungen. In den Werksiedlungen wurden zwei werkseigene Kindergärten unterhalten. Ein Gesangsverein, ein Turnverein mit eigener Turnhalle und Sportplatz, eine eigene Bücherei und die Zeitschrift „Pütt und Hütte“ (Ausgabe Troisdorf) standen den Werksangehörigen zur Verfügung.

Trotz aller sozialen Angebote konnte Klöckner-Mannstaedt im näheren Troisdorfer Umfeld nicht genügend Arbeitskräfte gewinnen. So sah sich das Werk gezwungen, mit einem eigenen Busverkehr Arbeiter aus abgelegenen Orten heranzuholen, insbesondere aus dem Westerwald (Altenkirchen, Hachenburg und Weyerbusch). 1956 wurden täglich etwa 100

Arbeiter aus dem Westerwald zum Arbeitsplatz und wieder zurück befördert, 1961 waren es bereits 400.¹⁰

Um der sich ständig verschärfenden Lage auf dem Arbeitsmarkt zu begegnen, stellte Klöckner-Mannstaedt ab 1960 in Troisdorf ausländische Gastarbeiter, vorwiegend Griechen, ein. 1964 waren 525 ausländische Arbeitskräfte beschäftigt. Das entsprach 5,3 % der Belegschaft.¹¹

Klöckner-Mannstaedt beschäftigte fast ausschließlich männliche Arbeitskräfte.¹² Bei der Dynamit Nobel AG bestand ein Drittel der Arbeiterschaft aus Arbeiterinnen. Sie verrichteten körperlich leichtere Arbeiten, die jedoch Präzision und „flinke Hände“ erforderten.

Heutzutage fahren Frauen ebenso wie Männer mit dem eigenen Auto zu ihrer Arbeitsstätte. 1961 jedoch benutzten laut Volkszählung nur wenige Frauen ein „selbst zu steuerndes Kraftfahrzeug“ (PKW oder Motorrad). Sie bevorzugten öffentliche Verkehrsmittel wie Bus oder Straßenbahn. Die dadurch bedingten langen Anmarschwege dürften einer der Gründe sein, weshalb aus dem Westerwald oder aus Dattenfeld, Herchen und Ruppichterath nur wenig Frauen kamen. Zudem waren die Frauen in den ländlichen Gebieten/Gemeinden weitgehend im landwirtschaftlichen Nebenerwerb tätig.

Wegstrecken und Verkehrsmittel

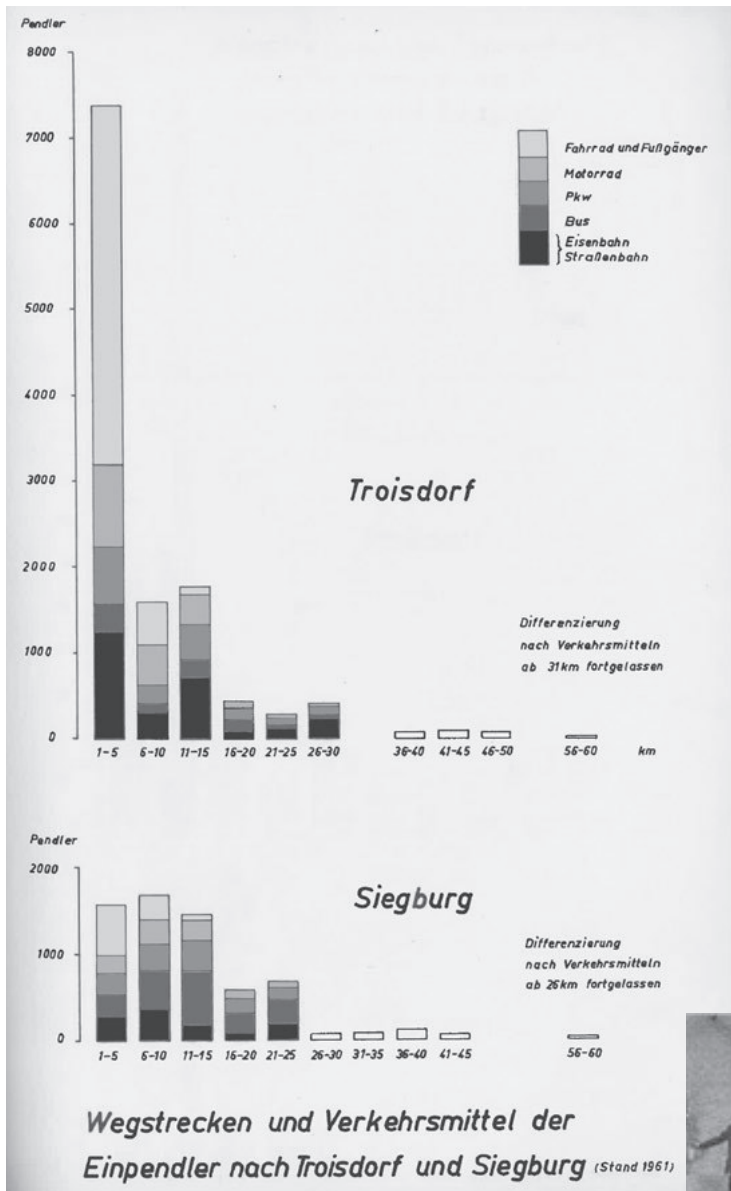
Die Abbildung „Wegstrecken und Verkehrsmittel der Einpendler nach Troisdorf“ unterscheidet sich dadurch von der Karte „Pendler der Troisdorfer Großindustrien“, dass ich hier auch die 1961 bei der Volkszählung als Einpendler eingestuftten Beschäftigten berücksichtigt habe, die aus der Nahzone Troisdorfs kamen. Zu dieser Nahzone gehörten insbesondere die Ortschaften der damaligen Gemeinden Sieglar und Menden. Vor der kommunalen Neuordnung von 1969 lagen die Dynamit Nobel AG zu 68 % auf Sieglarer und die Klöckner-Mannstaedt-Werke zu 93 % auf Mendener Gebiet. Da die Hauptverwaltungen

⁹ Müller, Rolf: S. 37: „... rund 3.000 Werksangehörige gehören zu den regelmäßigen Besuchern der Bücherei.“

¹⁰ nach Müller, Rolf; S. 44.

¹¹ Klöckner-Werke AG Duisburg und Tochtergesellschaften: Bericht über das Geschäftsjahr 1963/64.

¹² Bei der Volkszählung 1961 wurden 4.304 männliche und 195 weibliche Arbeitskräfte gezählt.



dieser Kleinbahn (dem alten Rhabarberschlitten) der Anteil der Dynamit Nobel AG-Pendler bei weitem denjenigen der Pendler zu den Klöckner-Werken übertraf. Dagegen lag das Haupteinzugsgebiet der Klöckner-Mannstaedt-Werke in den südlich der Sieg liegenden Orten Siegburg-Mülldorf, Niederpleis, St. Augustin und sogar Beuel. Von Beuel konnte die Eisenbahn nach Troisdorf benutzt werden, die in Friedrich-Wilhelmshütte, also bei den Mannstaedtwerken, einen Haltepunkt hatte.

Mit der Zunahme des Wohlstandes nahm auch die Bedeutung des PKW als Verkehrsmittel zur Fahrt zur Arbeit stark

13 Die Erwerbspersonen, die in der Nahzone wohnten und in Troisdorf arbeiteten, waren keine Pendler, wenn wir in großstädtischen Kategorien denken oder das flächenmäßig vergrößerte Troisdorf nach 1969 zugrunde legen.

der beiden Werke aber auf Troisdorfer Boden standen, wurden die Beschäftigten, die in den Gemeinden Sieglar und Menden wohnten als Pendler eingestuft.¹³

1961 wohnten rund 70% der Troisdorfer Pendler in der dichtbesiedelten Nahzone mit Anmarschwegen bis zu 8 km; nur 12% hatten einen weiteren Anfahrtsweg als 15 km. Dies erklärt den in der Abbildung erkennbaren hohen Anteil der Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer (s. Foto 1: Schichtschluss bei der Dynamit Nobel AG). Hoch ist auch der Anteil der Pendler, die mit den Straßen- bzw. Kleinbahnen Bonn-Siegburg und Siegburg-Sieglar-Lülsdorf kamen. Da eine Haltestelle direkt bei Tor 1 der Dynamit Nobel AG lag, wundert es nicht, dass aus den Orten längs



Quelle: Heinz Müller



Quelle: I. Steyer

zu. Davon zeugten auch die großen Werksparkplätze an den Industriestandorten (s. Foto 2: Parkplatz Dynamit Nobel AG).

Blick über den Tellerrand

Verflechtung und Überlagerung von Pendlereinzugsbereichen der Nachbarstädte

Wir haben gesehen, wie schon die Pendlereinzugsbereiche der beiden großen Troisdorfer Werke miteinander konkurrieren und sich überlagern. Das gilt in weit ausgeprägterem Maße für die vielen dicht beieinander liegenden unterschiedlichen Arbeitsplatzzentren in der Kölner Bucht (Köln, Leverkusen, Troisdorf, Siegburg, Bonn, Porz, Hennef, Beuel). Die Erwerbstätigen eines Ortes sind nicht auf einen einzigen Arbeitsplatzschwerpunkt angewiesen und orientiert. Beruf, Qualifikation und Wunschvorstellungen der Arbeitnehmer müssen mit den Angeboten und Anforderungen des jeweiligen Arbeitsplatzes möglichst weit übereinstimmen. Daraus ergab sich 1961 eine enge Verflechtung und auffällige Überlagerung der Pendlereinzugsbereiche im Siegkreis.

Auch die Pendlerzentren selbst geben Arbeitskräfte an andere Zupendlerzentren ab. Dabei konnte ich anhand der statistischen Unterlagen der Volkszählung von 1961 im Siegkreis eine

Verschiebung von West nach Ost feststellen. Infolge der großen Anziehungskraft von Köln und Bonn sowie Lülsdorf und Porz und wegen der nahegelegenen natürlichen Grenze des Rheins, griff Troisdorf stärker nach Osten, d. h. nach Siegburg hin aus. Siegburg seinerseits bezog seine Hauptpendler von weiter siegaufwärts, insbesondere aus Hennef, das seine Arbeitskräfte wiederum in den von ihm aus östlich gelegenen Orten Uckerath und Eitdorf suchte. Die Hauptpendlerströme Eitdorfs schließlich kamen

aus den noch weiter flußaufwärts gelegenen Gemeinden Herchen, Rosbach und Dattenfeld.

Auswirkungen der Pendlerbewegung auf die Wohngemeinden

Die Pendlerströme von Troisdorf und Siegburg haben die Sozial- und die Infrastruktur im Siegkreis entscheidend beeinflusst. Selbst in den peripheren Bereichen, z. B. in den Berglandgemeinden des Siegkreises, die bei den Pendlerzahlen der großen Werke zahlenmäßig weniger ins Gewicht fielen (s. Karte), waren Auswirkungen der Pendlerbewegungen auf die Heimatgemeinden spürbar.

Man hat Landflucht, Zerstörung des ländlichen Volkslebens durch die Verstädterung und eine Entwurzelung der aus manchen alten Bindungen losgelösten Menschen vielfach auf die Industrialisierung zurückgeführt. Eine Untersuchung des UNESCO-Institutes für Sozialwissenschaften Köln von 1954 hat dagegen am Beispiel von Herchen auf die enge Bindung der ländlichen Pendler an ihre Wohngemeinden hingewiesen: „Der neue Typus des Fabrikarbeiters“ ist „nicht wie sonst so oft in einem einzigen Zug in die neue Welt der Fabriken und Maschinen eingestoßen, von allem, das er vorher kannte, abgeschnitten und mit anderen entwurzelten Fremden zusammengedrängt worden. ... Er ist in das Spannungsfeld städtischer Einflüsse und städtischer Arbeitsweisen eingegliedert worden, ohne seinen ländlichen Wohnort zu verlassen.“¹⁴

¹⁴ Pflaum, R.: Das Dorf im Spannungsfeld, 1954, S. 294.

Die gewerblichen Arbeitnehmer, die 1961 in die Troisdorf-Siegburger Industrien pendelten, waren weitgehend bodenständig und zeigten daher bei den großen Werken im Gegensatz zu den Angestellten nur eine geringe Fluktuation. (Höhere Angestellte neigen eher dazu, den Arbeitsplatz um des Aufstiegs in der Karriere willen zu wechseln.) Große Felder wurden Anfang der sechziger Jahre von den in der Industrie gut bezahlten Pendlern freilich nicht mehr bewirtschaftet, aber außer dem Haus behielten die Arbeiter doch noch ein kleines Stück Land, das ihnen eine landwirtschaftliche Eigenzuegung ermöglichte oder auf dem sie, besonders in der Rhein-Siegebene zwischen Eschmar und Niederkassel, Spezialkulturen (Spargel, Erdbeeren, Rhabarber und Kirschen) betrieben. Drohte der Arbeiter in den Städten in einer anonymen Masse unterzugehen, so lebte der Pendler in den ländlichen Gemeinden in einer gewachsenen sozialen Gemeinschaft von Verwandten, Nachbarn und Freunden.

Die Pendler haben zur Sanierung der Landwirtschaft beigetragen: Da die Pendler mit ihren Familien Ende der fünfziger Jahre Landwirtschaft nur noch im Nebenerwerb betrieben und den größten Teil ihres Landes verpachteten oder verkauften, konnten die verbliebenen hauptberuflichen Bauern größere Betriebe aufbauen.

Ein- und Auspendler im heutigen Troisdorf

Seit der kommunalen Neuordnung von 1969 haben sich die Wirtschaftsstruktur Troisdorfs und damit auch die sich daraus ergebenden Pendlerbewegungen sehr verändert.

In den 1950er und 1960er Jahren, den Jahren des „Wirtschaftswunders“, hatte Troisdorf ein stetiges starkes Wirtschaftswachstum verzeichnet. Von den 70er und 80er Jahren an mußten sich die Industriebetriebe aber den Herausforderungen der Globalisierung und damit dem einsetzenden Strukturwandel stellen.

Durch Rationalisierung, Steigerung der Produktivität und betriebliche Umstrukturierungen verringerte sich der Personalbedarf der Industrie-

betriebe. Die Dynamit Nobel AG, die in den sechziger Jahren in Troisdorf bis zu 9.000 Mitarbeiter zählte, erlebte mehrere Verkäufe und Umfirmierungen, bis „2004 der einstige Weltkonzern, der seit 1938 seinen Sitz in Troisdorf hatte, aufgelöst wurde“.¹⁵ Auch die Klöckner-Mannstaedt-Werke wechselten infolge konjunktureller und struktureller Krisen mehrfach den Eigentümer. Die heutige Firma Mannstaedt GmbH hat aktuell noch ca. 750 Mitarbeiter in Troisdorf.¹⁶ Anfang der siebziger Jahre waren es zeitweise bis zu 4.000 Menschen gewesen.

Viele der 1961 in den Troisdorfer Großbetrieben Beschäftigten mussten sich umorientieren. Sie mussten andere Arbeitsstätten suchen, die sie nur noch zum Teil in Troisdorf fanden. Sie wechselten deshalb nach Köln und Bonn, in kleinerem Umfang auch nach Siegburg und St. Augustin. Der Pendlersaldo von Troisdorf kehrte sich um. Die hohen Einpendlerzahlen sanken drastisch. Bei der Volkszählung von 1987 hatte Troisdorf noch 2.800 mehr Einpendler als Auspendler. Im Jahr 2000 jedoch, dreizehn Jahre später, waren immer mehr Troisdorfer zu Auspendlern geworden, so dass die Stadt nun umgekehrt 4.434 mehr Auspendler als Einpendler verzeichnete.¹⁷

Um den Verlust der Arbeitsplätze auszugleichen, schuf die Stadt Troisdorf Anreize für die Ansiedlung neuer Unternehmen. Dabei wurde eine breiter aufgestellte Wirtschaftsstruktur mit neuen Investoren angestrebt, „um die Anfälligkeit der Troisdorfer Wirtschaft gegen konjunkturelle und strukturelle Krisen zu verringern.“¹⁸ Es wurden neue Gewerbegebiete für klein- und mittelständische Betriebe im Bereich Spich beidseits der Autobahn A 59 und auf dem Gebiet der ehem. Kaserne Camp Spich sowie im „IndustrieStadt-park“ auf dem ehemaligen Gelände der Dynamit Nobel AG ausgewiesen. Positiv wirkte sich für die Ansiedlung neuer Unternehmen auch die

15 Flächennutzungsplan der Stadt Troisdorf Neuaufstellung 2015, S. 78.

16 „Stahl mit Profil – die Mannstaedt GmbH“ Rundblick vom 7. Sept. 2019, S. 10–13.

17 Flächennutzungsplan s. o., S. 78.

18 Flächennutzungsplan s. o., S. 28.

verkehrsgünstige Lage Troisdorfs aus, begründet durch die Nähe zum Flughafen Köln/Bonn, mehrere Autobahnanschlüsse und die Bahnanbindung mit dichtem S-Bahn-Takt.

Im Jahresbericht 2018 der TROWISTA heißt es: „Troisdorf hat den Strukturwandel von einer Industriestadt mit wenigen großen und dominierenden Unternehmen hin zu einem breit aufgestellten Branchenmix mit einer vielfältigen mittelständischen Unternehmenslandschaft geschafft. Die Stadt erscheint daher heute weniger krisenanfällig als ein monostrukturierter Standort. Drei Branchen stechen aufgrund ihrer Unternehmenszahl und Bedeutung für den Standort heraus: Kunststoffindustrie, Innovative Logistik und Gesundheitswirtschaft.“¹⁹

¹⁹ Jahresbericht 2018 der TROWISTA (Troisdorfer Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing GmbH), S. 23.

²⁰ Alle Zahlen von 2018 aus dem Pendleratlas NRW – Statistisches Landesamt Düsseldorf – URL: <https://www.pendleratlas.nrw.de/> Stand vom 5. März 2020.

Dieser Strukturwandel wirkte sich auch auf die Berufsorientierung der Einpendler nach Troisdorf aus. 2018 waren 68,6% der Einpendler im Dienstleistungsbereich beschäftigt. Damit liegt Troisdorf als Dienstleistungszentrum allerdings hinter Siegburg als Kreisstadt sowie Köln und Bonn. In Siegburg sind knapp 84% der Einpendler im Dienstleistungsbereich beschäftigt, in Köln sind es 86% und in Bonn sogar fast 93%.

Im Produzierenden Gewerbe dagegen ist Troisdorf weiterhin in der Region führend mit einer Einpendlerquote von 31,4% gegenüber Siegburg mit 16,3%, Köln 14% und Bonn 7,2%.

Die Bilanz zwischen Ein- und Auspendlern nach und von Troisdorf ist heute nahezu ausgeglichen. Nach dem Pendleratlas NRW wurden für Troisdorf im Jahr 2018 bei 74.986 Einwohnern 27.625 Einpendler gegenüber 26.473 Auspendler gezählt.²⁰

Einpendler 2018 nach Wirtschaftsbereichen in %				
	Troisdorf	Siegburg	Köln	Bonn
Produzierendes Gewerbe	31,4	16,3	14,0	7,2
Dienstleistungen	68,6	83,7	86,0	92,8

Troisdorf im Bann des Corona-Virus

Im Rückblick mag man kaum glauben, was sich ab März 2020 weltweit, in Europa, in Deutschland, in Nordrhein-Westfalen, im Rhein-Sieg-Kreis und letztlich auch in Troisdorf abgespielt hat. Doch der Reihe nach: Die neuartige Atemwegserkrankung COVID-19 trat erstmals Ende Dezember 2019 in der chinesischen Millionenmetropole Wuhan auf, entwickelte sich dort zur Epidemie und breitete sich schließlich weltweit aus. In Europa war zunächst Italien schwer be-

troffen, später auch Spanien. In Deutschland war anfangs der Kreis Heinsberg ein Hotspot, doch nach und nach kam das gesamte öffentliche Leben zum Erliegen, um die Ausbreitung des Virus zu verlangsamen und so einen Kollaps des Gesundheitssystems zu vermeiden.

Die Einschnitte waren massiv: Zunächst wurden Großveranstaltungen untersagt, dann Schulen und Kindergärten geschlossen. Für Kinder von