

Der industrielle Kernraum – Krise und Restrukturierung

Der industrielle Kernraum Nordamerikas umfasst die südlichen Neuenglandstaaten Massachusetts, Connecticut und Rhode Island, die mittelatlantischen Staaten New York, Pennsylvania und New Jersey, die Mittelweststaaten Ohio, Indiana, Illinois, Michigan und Wisconsin sowie die Süddeile der kanadischen Provinzen Ontario und Quebec. Dieser Raum, besser als *Manufacturing Belt* bekannt, gilt als der größte industriell geprägte Wirtschaftsraum der Erde – mit einer hohen Verdichtung von Bevölkerung, Siedlungen, Industrie und Verkehrswegen. Er schließt aber auch bedeutende Landwirtschaftsgebiete ein, besonders in Ohio, Indiana und Illinois, sodass er lange Zeit sogar als ein agrarisches Überschussgebiet galt.

Innere Differenzierung. Beim Manufacturing Belt handelt es sich nicht, wie der erste Blick auf eine Atlaskarte vermuten lässt, um eine homogene Industriezone, sondern er setzt sich aus verschiedenen Subregionen mit einem jeweils eigenen wirtschaftlichen Profil zusammen.

Eine Standortgruppe ist der stark verstärkte Raum zwischen Boston und Washington, die so genannte *Megalopolis (Boswash)*. Auf 6% der Landfläche der Vereinigten Staaten leben hier 22% der Gesamtbevölkerung und arbeiten ebenfalls 22% aller Beschäftigten der USA. Wirtschaftlich ist die Megalopolis gekennzeichnet vor allem durch wissensintensive Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, Veredlungsindustrien und das Management großer Firmen.

Anders strukturiert ist eine zweite Standortgruppe, der Großraum Pittsburgh. Auf der Grundlage der Rohstoffe Steinkohle und Erz hatte sich dieser Raum in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Zentrum der Schwerindustrie entwickelt. Auch wenn der Raum Pittsburgh in jüngerer Zeit eine Phase der Deindustrialisierung durchläuft, von der besonders der Bergbau und die Eisen- und Stahlindustrie betroffen sind, gilt er immer noch als „Stahlküche der USA“.

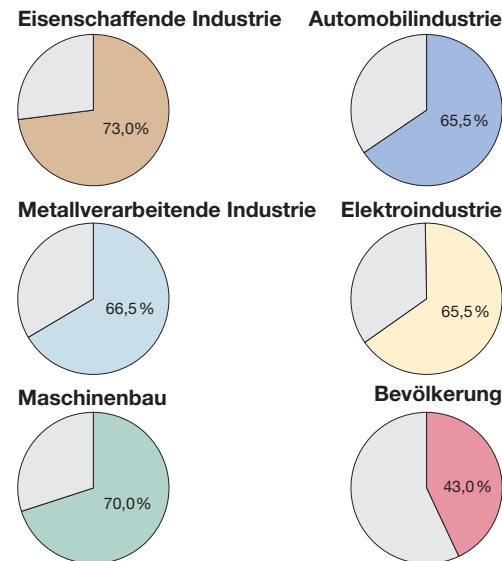
Eine dritte bedeutende industrielle Standortgruppe ist der Großraum Detroit, Schwerpunkt der amerikanischen Automobilindustrie. Auch die-

ser Raum wurde in jüngerer Zeit von einer starken Deindustrialisierung erfasst, die sich in einer überdurchschnittlich hohen Abnahme der Industriebeschäftigung äußert – zugunsten des Dienstleistungssektors, in dem heute über zwei Drittel der Gesamtbeschäftigten Arbeit finden. Eine besonders starke Zunahme konnten hier wiederum die wissensintensiven Branchen verzeichnen.

Einen weiteren Schwerpunkt im Manufacturing Belt bildet der Raum Chicago mit einer äußerst vielseitigen Industriestruktur. Sie reicht von der Schwerindustrie über den Maschinenbau und die Nahrungsmittelindustrie bis zum Druckgewerbe. Als eine der großen Handels- und Finanzmetropolen der USA nimmt die Stadt Chicago eine Sonderstellung ein, auch wegen ihrer günstigen Lage als Umschlagplatz zwischen den Großen Seen und dem Mississippi. Sie war der „Gateway“, durch den viele Einwanderer in den Westen strömten. Heute gilt Chicago als Metropole weltweit operierender Konzerne der Nahrungsmittel- und Investitionsgüterindustrie, bedeutender Dienstleistungs- und Großhandelsunternehmen sowie bekannter Universitäten und Forschungseinrichtungen.

M 59 Die Bedeutung des Manufacturing Belts vor der Rezessionsphase

(Anteile des Manufacturing Belts an der Wertschöpfung der US-Industrie und der Bevölkerung 1970)



Nach Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.): Informationen zur politischen Bildung, Heft 156: Die Vereinigten Staaten von Amerika, Bonn 1973, S. XII

Die Standortgunst und die Rohstoffbasis, die große Masse der Zuwanderer aus Übersee sowie die Marktvorteile und die günstige Konjunkturlage in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts führten dazu, dass im Manufacturing Belt, der nur ca. 11% des Staatsgebietes der USA umfasst, 1950 ca. 40% der Bevölkerung und über 60% der Industriebeschäftigten ansässig waren, die etwa zwei Drittel der industriellen Wertschöpfung erbrachten.

Bedeutungsrückgang. Schon früh war die Schwerindustrie im Raum Pittsburgh in eine Krise geraten. Fortschritte in der Hüttentechnik ließen den Verbrauch von Kohle je Tonne Rohstahl um mehr als die Hälfte sinken. Damit verlor Pittsburgh seinen Standortvorteil „auf der Kohle“, während andere Stahlstandorte an Bedeutung gewannen, wie z.B. Duluth am Oberen See, das die Erze der benachbarten Mesabi-Range verarbeitete, oder Cleveland mit seiner transportgünstigen Lage am Eriesee (Verarbeitung der Erze zunächst der Mesabi Range, später aus Labrador; die Koks-kohle kam per Eisenbahn aus den Appalachen). Als auch der Eisenerzverbrauch aufgrund geänderter Produktionsverfahren (Rohstahlproduktion aus Schrott) zurückging, wurden für die Stahlwerke die Nachbarschaft zu den Abnehmern (vor allem Fahrzeug- und Maschinenbau) sowie die Beschaffungsmärkte für Schrott als Standort entscheidend. Davon profitierten vor allem die industriellen Ballungsräume an den Großen Seen, später auch die Stahlstandorte an der Atlantik- und Golfküste, die hauptsächlich Importerze aus Übersee verarbeiteten.

Absatzeinbußen auf dem Stahlmarkt infolge sinkender Nachfrage (z.B. durch Substitution von Stahl durch andere Werkstoffe) und die Konkurrenz durch Billiganbieter auf dem Weltmarkt (z.B. einige Entwicklungsländer) stürzten in den 1960er Jahren auch die Stahlindustrie in eine Krise, die sich auf den gesamten Manufacturing Belt ausweitete.

Die Krise griff schließlich auch auf andere Industriegebiete des Manufacturing Belts über, wie z.B. auf die Automobilstädte Detroit und Cleveland. Der erste Ölpreisschock von 1973 leitete in dieser Branche den Wandel ein. Die US-Unternehmen erlitten enorme Marktverluste – in gleichem Tempo wie die Auto-Importe, vor allem aus Japan,

stiegen. Es kam zu Betriebsstilllegungen, zu Kapitalabzug aus den produzierenden Unternehmen und zur Entlassung von Arbeitskräften (im Raum Detroit und in der Region um die Großen Seen bis 1982 ca. 230 000 in der Automobilindustrie und weitere 40 000 in der Zulieferindustrie). Hohe Arbeitslosigkeit, Abwanderung von Teilen der Bevölkerung, finanzieller Ruin zahlreicher kleinerer Gemeinden durch fehlende Steuereinnahmen und Verslumung innerstädtischer Viertel waren die Folge. Der Manufacturing Belt geriet in den schlechten Ruf, der „rust belt“ der Vereinigten Staaten zu sein.

M 60 Bedeutungsrückgang des Manufacturing Belts zwischen 1870 und 1980

Jahr	Bevölkerungsanteil im „Manufacturing Belt“	Wertschöpfung der Industrie
1870	56%	ca. 80%
1910	48%	ca. 70%
1948	48%	ca. 69%
1970	44%	ca. 58%
1980	40%	ca. 49%

Aktuelle IRO Landkarte 1984, H. 6, Nr. 40, USA – Industrie, S. 16. München: IRO Kartographische Verlagsgesellschaft

M 61 Arbeitsplätze in ausgewählten Industriezweigen des Manufacturing Belts 1957 und 1982 („Jobs that went up in the smoke“)

Jahr	Stahlindustrie	Autoindustrie	Eisenbahnen	Textilindustrie
1957	791 900	760 500	1 399 800	1 073 200
1982	306 700	533 800	448 400	633 900

Restrukturierung. Dieses Bild hat sich inzwischen jedoch grundlegend geändert. Seit Ende der 1980er Jahre ist sowohl ein Wandel der überkommenen Wirtschaftsstrukturen als auch eine Wiederbelebung (*Revitalisierung*) der städtischen Räume festzustellen. Wie die Abbildung M 62 zeigt, konzentriert sich die Metallerzeugung aber nach wie vor in den Staaten des Manufacturing Belts, vor allem in Ohio, in Pennsylvania und

Indiana. Investitionen japanischer Stahlunternehmen in Indiana und Illinois haben allerdings zu einer partiellen Westverlagerung der Stahlindustrie geführt.

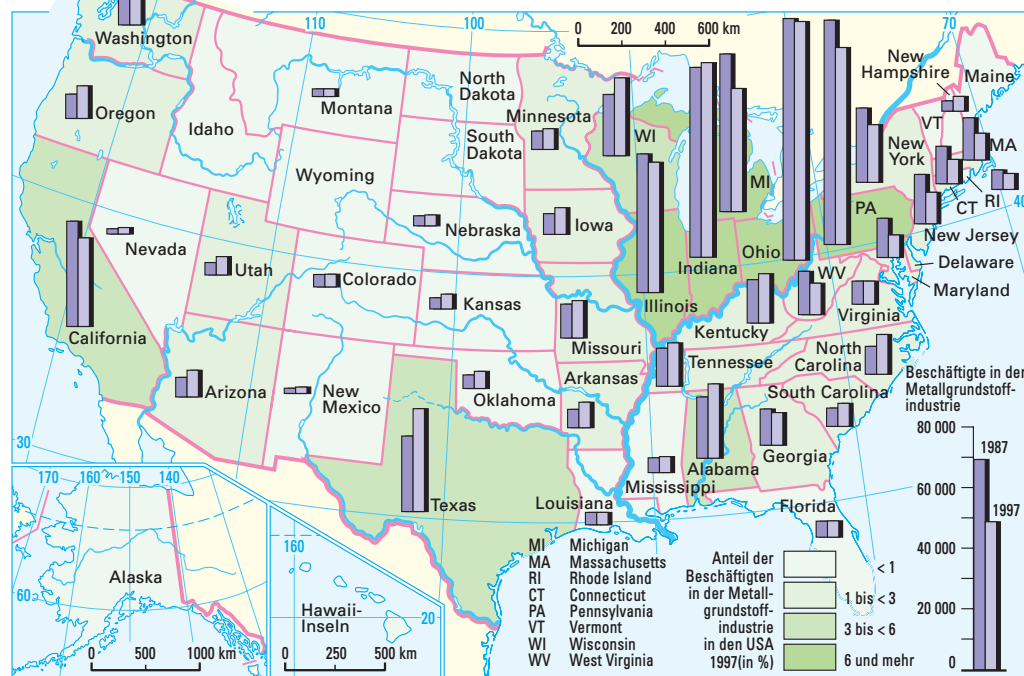
Die verstärkte Ansiedlung von Handels- und Dienstleistungsbetrieben, vor allem aber von High-Tech-Unternehmen schuf die Grundlagen für einen neuen Aufschwung. Damit ist die Beschäftigung in den traditionellen Industriezweigen enorm zurückgegangen, während der Dienstleistungssektor und die wissensintensiven

Branchen der High-Tech-Industrie stark an Bedeutung zugenommen haben. Unterstützt wird der wirtschaftliche Umschwung durch die enge Kooperation der neuen Betriebe mit wissenschaftlichen Institutionen, z.B. der Biotechnologie, der Pharmazie oder der Informationstechnologie. Der Erlass strengerer Umweltschutzverordnungen hat zudem die Umweltsituation verbessert, sodass auch die allgemeine Lebensqualität gestiegen ist. Zum Wiederaufschwung trug schließlich auch der Imagevorteil der Metropolen des Manufacturing Belts bei.

Mikroprozessor-Revolution mit ihren vielfältigen Anwendungen in der Computer-, Kommunikationsgeräte-, Rüstungs- und Raumfahrtindustrie. Entscheidende Impulse gingen dabei einerseits von Staatsaufträgen für die Rüstungsindustrie aus, vor allem zur Zeit des „Kalten Kriegs“ während der Präsidentschaft Reagans, und zum anderen von den bekannten Forschungs- und Bildungsinstituten wie der Harvard Universität und dem Massachusetts Institute of Technology (MIT), die eng mit dem Verteidigungsministerium bzw. den Industrieunternehmen zusammenarbeiten. Viele der neuen Unternehmen – und hier vor allem die Spinn-off-Betriebe – suchten als Standort den 18 km von der Stadtmitte entfernten Autobahnring um Boston, die so genannte „Route 128“. Weitere Betriebe entstanden in der Folgezeit entlang dem 40 km von Boston entfernten Autobahnring 495 – und mit ihnen ergänzende Dienstleistungsbetriebe, wie z.B. Be-

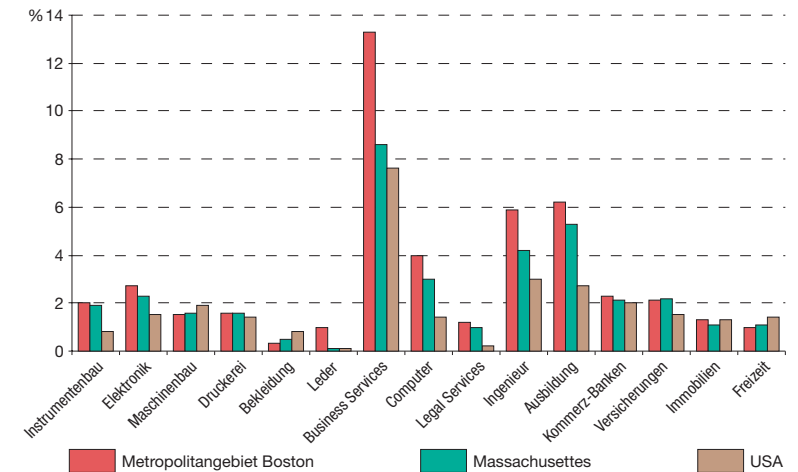
raterfirmen, Patentanwälte, Werbeagenturen oder Systemdesigner. So entwickelte sich ein Netzwerk von High-Tech-Unternehmen, in dem viele Akteure direkt und indirekt zusammenarbeiten und das in einem zweiten Schritt Arbeitsplätze auch in einfacheren Dienstleistungsbereichen nach sich zog, z.B. im Ver- und Entsorgungsbereich oder in anderen Hilfsdiensten. Für Boston selbst hat der Boom jedoch auch seine Schattenseiten. Viele Menschen, vor allem besser Verdienende, verlassen die Stadt und ziehen ins Umland, wo sie in den neu entstandenen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen Arbeit finden. Gleichzeitig wächst in der Kernstadt der Anteil der Einwohner, die Minderheiten angehören – seit 1950 von 5 % auf heute 40 % –, was wiederum für die Stadtverwaltung erhebliche Finanzprobleme schafft, da die Steuereinnahmen in gleichem Maße sinken, wie die Sozialkosten steigen (vgl. S. 97-99).

M 62 Beschäftigte in der Metallgrundstoffindustrie der USA 1987 und 1997



Nach Roland Hahn: a. a. O.

M 63 Beschäftigtenstruktur im Metropolangebiet Boston im Vergleich (1997)



Nach Roland Hahn: a. a. O.

„Massachusetts Wunder“ und „Route 128“. Ein Beispiel für eine gelungene Umstrukturierung bietet der Raum Boston. Die Stadt, einst führender Schiffbauplatz und Wollmarkt der USA sowie Standort einer vielseitigen Industrie, vor allem Nahrungsmittel-, Textil-, Lederwarenindustrie, chemische und Kunststoffindustrie sowie Maschinenbau und Metallverarbeitung, gilt heute als eines der wichtigsten Business-Zentren der USA mit der größten High-Tech-Dichte.

Allein in der Kernstadt (Gesamteinwohnerzahl 1999: 555 000) sind ca. 160 000 Personen im wissensintensiven Dienstleistungssektor tätig, in den unmittelbar umliegenden Counties noch einmal ca. 280 000.

In den 1980er Jahren entstand die Bezeichnung „Massachusetts Wunder“, weil nach einer jahrzehntelangen wirtschaftlichen Depression ein dynamisches Wirtschaftswachstum stattfand. Die Basis für das neue Wachstum bildete die

39. Beschreiben Sie die Industriestruktur der einzelnen Subregionen des Manufacturing Belts und ermitteln Sie die jeweils entscheidenden Standortfaktoren (Atlas!).
40. Beschreiben und erklären Sie den wirtschaftlichen Bedeutungsverlust des Manufacturing Belts und erörtern Sie mögliche Folgen für den Gesamttraum und seine Bevölkerung.
41. Vergleichen Sie die aktuelle Entwicklung des Manufacturing Belts mit der in europäischen Altindustrieregionen, wie z.B. dem Ruhrgebiet und dem mittelenglischen Industriegebiet.
42. „Der Manufacturing Belt – ein Raum im Umbruch“. Beschreiben Sie die wirtschaftliche Entwicklung seit den 1980er Jahren und beurteilen Sie seine Standortgunst für die Ansiedlung moderner Industrie- und Dienstleistungsfirmen.
43. Erstellen Sie ein Schaubild zum Strukturwandel und seinen Folgewirkungen im Raum Boston.