

hundertmitte zeichnete sich ferner eine Tendenz ab, die für den weiteren urbanen Werdegang konstitutiv war: In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war das Neunkircher Stadtgebiet gewissenmaßen untergliedert in mehrere Siedlungsschwerpunkte, die sich nun allmählich durch weiteren Ausbau aufeinander zu bewegten. Der Bahnhof bildete dabei einen Kern siedlerischer Verdichtung.²⁶⁵ Wie Joachim Jacob unter Hinweis auf die Interessen der im Gemeinderat stark vertretenen Grundeigentümer betont, war in Neunkirchen lange Zeit, auch während der Phase intensiveren Wachstums, keine geordnete Stadtplanung möglich. Bis 1890 unterscheidet er jedoch zwei Wachstumsphasen. Zunächst sei zwischen 1850 und 1870 die Bebauung der zentralen Nord-Süd-Achse erfolgt, sodann nach 1880 eine Ausweitung der Besiedlung in die breite Fläche. Klar durchgeplante Straßenzüge entstanden erst nach 1890.²⁶⁶ Insgesamt wurden dem Stadtwachstum durch die Industrieanlagen, vor allem durch die Anlagen der Hütte, Grenzen und Richtung vorgegeben. Die defizitäre Stadtplanung und ‚Städtetechnik‘²⁶⁷ zeigte sich deutlich im Häuserbau, wo mehrstöckige neben einstöckigen Gebäuden ohne klare Grenzziehung oder Raumaufteilung standen. Trotz einzelner Maßnahmen hielten die Probleme bis in die Zwischenkriegszeit an.²⁶⁸

Die städtische Infrastruktur wuchs dennoch kontinuierlich. Seit 1907 besaß Neunkirchen ein eigenes Elektrizitätswerk, im gleichen Jahr nahm die Straßenbahn, deren Netz in der Zwischenkriegszeit noch wesentlich ausgebaut wurde, den Betrieb auf.²⁶⁹ Bereits 1875 war ein Wasserwerk eingerichtet worden, 1892 folgte ein großer Schlachthof.²⁷⁰ Um 1910 verfügte Neunkirchen des Weiteren über vier Krankenhäuser und zwei Gymnasien, bereits seit 1879 war die Stadt Sitz eines Amtsgerichts.²⁷¹ Auch der gewerbliche Sektor expandierte, den gewachsenen Versorgungsansprüchen einer steigenden und

²⁶⁵ Zur Siedlungsentwicklung bis etwa zur Jahrhundertmitte vgl. JACOB 1991, S. 33. Rolf Wittenbrock zufolge habe der Bahnhof wie ein „Magnet“ die Siedlungsentwicklung gesteuert. Er sei zu einem „Kristallisationspunkt [geworden], der ein Zusammenwachsen beider Ortsteile [Ober- und Niederneunkirchen] zur Folge hatte“. Siehe WITTENBROCK 1989, S. 85 f.

²⁶⁶ Vgl. dazu detailliert auch FRÜHAUF 2005.

²⁶⁷ Zum Begriff der ‚Städtetechnik‘, der unter anderem die städtische Infrastrukturplanung beinhaltet, vgl. REULECKE 1985, S. 56–62.

²⁶⁸ Die Bebauung und deren Defizite während der Hochindustrialisierung beschreibt JACOB 1993a, S. 130 f.; DITTMANN 2005, S. 563 f.

²⁶⁹ Vgl. STADTVERWALTUNG NEUNKIRCHEN (Hrsg.) 1955, S. 360 f. Zur Straßenbahn vgl. SEBASTIAN, Johannes: Die Neunkircher Straßenbahn – einmalig in Europa, in: KNAUF, Rainer/TREPESCH, Christof (Hrsgg.): Neunkircher Stadtbuch, Neunkirchen 2005, S. 197–208. Der Omnibusbetrieb lief dann ab 1925. Siehe ebd., S. 205.

²⁷⁰ Vgl. JACOB 1991, S. 33.

²⁷¹ Vgl. JACOB 1993a, S. 136. Zum Schul- und Krankenhauswesen vgl. auch KRAJEWSKI 1981, S. 42 f. Speziell über das Krankenhaus- und weitere Gesundheitswesen und dessen stetigen Ausbau informiert ein zweiteiliger Aufsatz im Neunkircher Stadtbuch von 2005: LIEBERMEISTER, Hermann: Wohlfahrts- und Gesundheitswesen – Teil 1, in: KNAUF, Rainer/TREPESCH, Christof (Hrsgg.): Neunkircher Stadtbuch, Neunkirchen 2005, S. 263–274; STUMM, Dieter: Wohlfahrts- und Gesundheitswesen – Teil 2, in: KNAUF, Rainer/TREPESCH, Christof (Hrsgg.): Neunkircher Stadtbuch, Neunkirchen 2005,