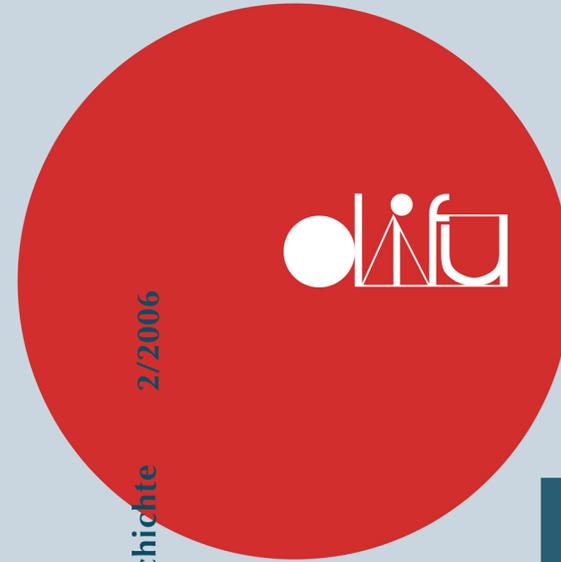




Informationen zur modernen Stadtgeschichte

Themenschwerpunkt

Stadt und Verkehr



2/2006

2/2006

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

IMS

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

2006
Verlagsort: Berlin

2.Halbjahresband

Herausgegeben von
Martin Baumeister, Christoph Bernhardt, Franz-Josef Jakobi, Gerd Kuhn,
Heinz Reif, Jürgen Reulecke, Axel Schildt und Clemens Zimmermann

in Verbindung mit
Christian Engeli, Stefan Fisch, Antjekathrin Graßmann, Wolfgang Hofmann,
Horst Matzerath, Heinz-Jürgen Priamus, Dieter Rebentisch, Adelheid von Saldern,
Dieter Schott, Hans Eugen Specker und Clemens Wischermann

Themenschwerpunkt

Stadt und Verkehr

Verantwortlicher Herausgeber:
Hans-Liudger Dienel

LEITARTIKEL

Hans-Liudger Dienel

Stadt und Verkehr 5

BERICHTE UND AUFSÄTZE ZUM THEMA

Clay McShane

The Ignored Urban Species: Horses in Berlin, Paris, and New York,
1850–1900 15

Mathieu Flonneau

Myth and Realities of ‘Americanization’ in transport history:
The construction of car dependence in the Paris region after
World War II 28

<i>Gunter Heinicke, Hans-Liudger Dienel</i>	
Mobilitätsbiographien und Mobilitätsgenerationen Ansätze für die Erklärung individueller und kollektiver Mobilitätskulturen	43
<i>Christopher Kopper</i>	
Stadtverkehrs- und Fernverkehrsplanung in der Planwirtschaft der DDR.	60
<i>Max Hirsch</i>	
Siegeszüge durch Berlin: Wechselwirkungen zwischen Verkehr, Mobilität und nationaler Identität am Beispiel Berlins vor und nach der Wiedervereinigung	72
<i>Burghard Ciesla</i>	
Die ‚Deutsche Reichsbahn‘ in Westberlin. Vom ‚Zankapfel‘ des Kalten Krieges zum deutsch-deutschen Verhandlungsobjekt	76
<i>Yaprak Tütün</i>	
Moderne Verkehrsmittel und Mobilität im osmanischen Istanbul im Spiegel der zeitgenössischen Karikaturen (1908–1923)	80
<i>Deike Peters</i>	
Neue Urbanität durch Dichte? Stadtregionaler Wandel in Los Angeles.....	84
<i>Sven Kesselring</i>	
Das Cosmopolitanities-Network: Der Link zur Mobilitätsforschung in Europa. Einige Bemerkungen zur Zukunft der sozialwissen- schaftlichen Mobilitätsforschung in internationaler Perspektive	87
<i>Gijs Mom, Dick van der Brink</i>	
European Centre for Mobility Documentation	91
<i>Hans-Ulrich Schiedt</i>	
Das Projekt „Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz“ und die Institution ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte	93

F O R U M

Martin Baumeister

- Von den *cento città* zur postindustriellen urbanen Landschaft:
Bemerkungen zur Rolle der Stadt in der Geschichte Italiens
seit der nationalen Einigung..... 97

A L L G E M E I N E B E R I C H T E

Lars Amende, Kersten Krüger, Jörg Vögele, Celina Kress, Rainer Liedtke

- Urban Europe in Comparative Perspective, Stockholm 30.8.-2.9.2006
(Tagungsbericht)..... 111

Marc Schalenberg

- „Metropolis and State in Early Modern Europe“
(ca. 1400-1800), London 27./28.3.2006, (Tagungsbericht)..... 119

Christian Heppner

- Suburbanisierung in vergleichender Perspektive – Workshop
der FZH Forschungsstelle für Zeitgeschichte, Hamburg, 5.5.2006
(Tagungsbericht)..... 123

Florian Urban

- „Divided Cities“ – eine deutsch-amerikanische Konferenz des Center for
Metropolitan Studies (CMS) der TU Berlin, New York,
4.-11.10.2006, (Tagungsbericht) 127

M I T T E I L U N G E N 130

Stadt und Verkehr

Die Aufsätze und Forschungsnotizen in dieser Ausgabe der ‚Informationen zur modernen Stadtgeschichte‘ machen den Versuch, exemplarische und typische Wechselwirkungen zwischen den beiden Systemen Stadt und Verkehr – bzw. dynamisiert der Stadtgeschichte und der Verkehrsgeschichte – zu beschreiben und den gegenwärtigen Stand der Forschung in diesem Bereich auszuloten.

Die Verkehrsgeschichte ist in Deutschland als akademische Disziplin noch weniger entwickelt und etabliert als die ebenfalls institutionell prekäre Stadtgeschichte. Es gibt keine der IMS vergleichbare deutsche Zeitschrift zur Verkehrsgeschichte, keine Lehrstühle oder Studiengänge. Es gibt natürlich die verkehrshistorischen Museen, die zu den bestbesuchten Museen zählen, und die vielen populären verkehrshistorischen Publikationen und Vereinigungen, die sich objekt- und technikbezogen vor allem mit Verkehrsmitteln, etwa Lokomotiven, Schiffen, Autos, Straßenbahnen und Kutschen, beschäftigen. Doch ein moderner, sozial- und kulturhistorischer Zugang zur Verkehrsgeschichte ist hier noch selten, und insbesondere das Thema ‚Stadt und Verkehr‘ ist für die Museen noch neu und ungewohnt. Das in Deutschland führende Deutsche Museum in München baut gerade seine Sammlungen in Richtung eines nicht verkehrsmittel- sondern verkehrszentrierten Fokus um und hat im Oktober 2006 erstmalig eine Ausstellungshalle unter dem Titel „Stadtverkehr“ neben einer weiteren Halle zum Thema Reisen und Freizeitverkehr eröffnet, ein bahnbrechender Schritt.¹ Das Berliner Deutsche Technikmuseum, das frühere Museum für Verkehr und Technik, präsentiert zwar schon seit fünfzehn Jahren Sonderausstellungen zum Stadtverkehr, etwa die Ausstellung „Taxi, Taxi“,² hat aber bisher keine Dauerausstellung zum Thema geschafft.

Im europäischen Ausland und in den Vereinigten Staaten ist das zum Teil anders. Österreich und die Schweiz haben schon seit Jahren integrative Verkehrsausstellungen.³ Die Schweiz hat mit dem Inventar historischer Verkehrswege, der

¹ Bettina Gundler/Michael Hascher/Helmuth Trischler (Hg.), *Unterwegs und mobil. Verkehrswelten im Museum*, Frankfurt 2005.

² Ulrich Kubisch, *Taxi, das mobilste Gewerbe der Welt*, Berlin 1993.

³ *Ausstellungen im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern und Karl Stocker, Otto Hwaletz, Stella Rollig, Verkehr. Steierische Landesausstellung 1999, Graz 1999.*

heutigen ViaStoria, seit zwei Jahrzehnten eine Institution der verkehrshistorischen Forschung, die denkmalpflegerische und kulturgeschichtliche Ansätze verbindet. In England gibt es seit über 50 Jahren das ‚Journal of Transport History‘, das sich in den letzten Jahren von einer national und doch stark auf die Eisenbahngeschichte beschränkten Unternehmung zu einer internationalen, alle Verkehrssysteme, die sozial- und kulturhistorischen Perspektiven und insbesondere die Verkehrsteilnehmer/innen einbeziehenden Zeitschrift für die Geschichte von Mobilität und Verkehr entwickelt hat. Auch in Frankreich, Spanien und den Niederlanden gibt es eigene nationale Zeitschriften oder bedeutende Institutionen für Eisenbahn- und Verkehrsgeschichte.⁴ In den Vereinigten Staaten hat das National Museum for American History (Smithsonian Institution) vor einigen Jahren eine neue, integrative Abteilung für Verkehrsgeschichte eröffnet.

Im Jahr 2003 hat sich mit der International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T²M) eine internationale historische Fachgesellschaft für die Verkehrsgeschichte gebildet.⁵ Auch in Deutschland gibt es mit dem Arbeitskreis Verkehrsgeschichte der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte eine Fachgruppe, die jährlich Tagungen zur Verkehrsgeschichte veranstaltet (www.unternehmensgeschichte.de). Seit zehn Jahren existiert auch eine Buchreihe zur historischen Verkehrsforschung.⁶

Diese Ausgabe der IMS blickt in ihrer Darstellung der Wechselwirkungen von Stadt und Verkehr daher bewusst über die nationalen Grenzen hinweg und präsentiert Arbeiten und Netzwerke, die in den Vereinigten Staaten und im europäischen Ausland entstanden sind. Das, was für die Stadtgeschichte zutrifft, gilt für die Verkehrsgeschichte umso mehr: kleine „Disziplinen im Werden“ sind oft international und interdisziplinär besser vernetzt und informiert als zentrale Ecklehrstühle einer Disziplin, die es sich noch leisten können, ihr Forschungsfeld regional, national oder disziplinär borniert zu betreiben.

Insgesamt lässt sich sagen, dass das Wechselverhältnis von Verkehr und Stadt nicht im Zentrum der verkehrs- und stadthistorischen Arbeiten stand und steht. Doch die Situation wandelt sich. In den neuen deutschen Zentren für moderne Stadtgeschichte etwa in Berlin und Darmstadt sind in den letzten Jahren eine Reihe

⁴ Vgl. insbesondere die Zeitschriften und Schriftenreihen des Institut of Railway Studies and Transport History an der University of York (<http://www.york.ac.uk/inst/irs/>), der L'Association pour l'histoire des chemins de fer en France (<http://www.trains-fr.org>), der Fundación de los Ferrocarriles Españoles (<http://www.ffe.es>), des Verkehrshauses der Schweiz (<http://www.verkehrshaus.ch>).

⁵ <http://www.t2m.org>. Die Abstracts der Jahrestagungen dieser internationalen Fachgesellschaft in Eindhoven (2003), Detroit (2004), York (2005) und Paris (2006) liegen dort online vor.

⁶ Helmut Trischler, Christopher Kopper, Hans-Liudger Diemel (Hg.), Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung. Frankfurt 1997ff. Inzwischen ist Band 8 erschienen.

von dezidiert verkehrshistorischen Arbeiten in Angriff genommen worden und wurde der Verkehr stärker in die historische Stadtforschung integriert.

In mancher Hinsicht spiegelt die historische Zerrissenheit von Verkehrs- und Stadtgeschichte die Situation der Planungswissenschaften, in denen die Institute und Studiengänge der Stadt- und Regionalplanung auf der einen und der Verkehrsplanung und -technik auf der anderen Seite auch nicht immer gut vernetzt sind. Zugleich aber sind die Planungswissenschaften insgesamt in ihren Fragestellungen in den vergangenen Jahren immer weicher geworden und haben verhaltensbezogene Perspektiven integriert. Die rund 150 Mitglieder der International Association for Travel Behaviour Research (IATBR) etwa stammen überwiegend aus den Planungswissenschaften und beschäftigen sich mit immer neuen Modellen und Modellierungen auch für das Verhalten im Stadtverkehr (iatbr.org) mit vielen Anregungen für historische Forschungen zu Verkehrsteilnehmer/innen.⁷

In die Lücke mangelhafter Vernetzung von stadt- und verkehrsbezogenen Forschungen stieß Mitte der 1990er Jahre zudem die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung. Sie konnte deshalb in den letzten Jahren in Deutschland einen gewissen Aufschwung nehmen, gefördert auch durch Forschungsprogramme aus dem Bereich Mobilität und Verkehr des Bundesforschungsministeriums zu Freizeitverkehr, Regionalverkehr, Verkehrsmanagement und dem Verkehr in Metropolregionen. Diese durchaus anwendungsorientierte, verkehrsteilnehmerbezogene Forschung hat sich vor allem auf die Suche nach Gründen für den relativen Niedergang öffentlicher Verkehrssysteme nach dem zweiten Weltkrieg und den Aufstieg von Motorrad und später dem Auto begeben, auch politische Verschwörungstheorien formuliert und verworfen und die Chancen und Spielräume einer neuen, nachhaltigeren Stadtverkehrspolitik ausgelotet.⁸ Die historischen Ausflüge blieben aber oft quellenarm und wenig überzeugend. Ein wichtiges Diskussionsforum der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung unter Einschluss der Verkehrsgeschichte ist das Netzwerk „Cosmobilities“, das in diesem Heft von Sven Kesselring vorgestellt wird (www.cosmobilities.net).

Auch von ethnologischer, literaturwissenschaftlicher und philosophischer Seite ist der Verkehr als ein Paradigma der Moderne und Modernisierung zunehmend thematisiert worden. Die Literaturwissenschaft und die europäische Ethnologie

⁷ Schmucki, Barbara, On the Trams. Women, Men and Urban Public Transport in Germany, in *Journal of Transport History* 23 (2002), 60-72. Ahrend, Christine, Mobilitätsstrategien zehnjähriger Jungen und Mädchen als Grundlage städtischer Verkehrsplanung, Münster 2002.

⁸ Winfried Wolf, Berlin, Weltstadt ohne Auto? Verkehrsgeschichte 1848 – 2015, Köln 1994. Andreas Knie, Weert Canzler, Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Wien 1997. Weert Canzler, Gert Schmidt (Hg.), Das zweite Jahrhundert des Automobils. Technische Innovationen, ökonomische Dynamik und kulturelle Aspekte, Berlin 2003.

haben sich dabei besonders auf den großstädtischen Verkehr konzentriert, nicht zuletzt, weil im großstädtischen Verkehr die Modernisierung der Gesellschaft besonders augenfällig wurde und Modernisierungstheorien wirkungsvoll zum Einsatz gebracht kommen konnten.⁹

Wichtige Zugänge zur Geschichte des Stadtverkehrs erschließen sich über die Geschichte der Verkehrsbetriebe, sowie der gebauten Infrastruktur und der Beschleunigung des städtischen Lebens durch neue Verkehrsformen.

Verkehrsbetriebe

Im Jahr 1997 haben Barbara Schmucki und ich einen Sammelband zum Stadtverkehr mit besonderer Betonung des öffentlichen Personennahverkehrs herausgegeben,¹⁰ in dem sich viele bis dahin vorliegende Dissertationen und Habilitationen zum Stadtverkehr in Kurzform präsentierten. Inzwischen liegen zur Geschichte der städtischen Verkehrsbetriebe fast aller großen deutschen Städte Fallstudien, meist in Form von wirtschafts- und sozialhistorischen Dissertationen, vor. Diese Arbeiten sowie die zahlreicheren Festschriften und populärwissenschaftlichen Darstellungen schildern die Entstehung privater Verkehrsbetriebe als pferdebetriebener Straßenbahn- und Busverkehre im 19. Jahrhundert, die Kommunalisierung dieser Betriebe seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, bzw. der Jahrhundertwende und Zusammenfassung als städtische Eigenbetriebe (für Verkehr, Gas, Elektrizität und den Schlachthof), die Wolfgang Krabbe als Munizipalsozialismus bezeichnet hat.¹¹

Die wirtschafts- und unternehmensgeschichtlichen Arbeiten zur Geschichte der Verkehrsbetriebe spiegeln die Konjunkturen des öffentlichen Verkehrs als staatlicher Daseinsvorsorge bzw. als öffentliches Gut: den Aufstieg der Verkehrsbetriebe bis in die 1930er Jahre, ihren anschließenden schleichenden Niedergang mit dem Rückzug der Straßenbahnen bis in die 1970er Jahre und ihrer erneuten Renaissance seither, mit großen Investitionen in die Infrastruktur und dem Aufbau von Verkehrsverbänden, Verkehrsmanagementzentralen und neuer Verkehrstelematik. Einzelthemen sind der relative Aufstieg der Busverkehre auf Kosten der Straßenbahnen, der Bau von Netzwerken, sowie von U- und S-Bahnen in den Agglomerationen, der Niedergang der Verkehrsbetriebe und ihr Wiederaufstieg etwa durch strategische Investitionen in schnelle Verkehrssysteme (U- und S-Bahnen). Die Un-

⁹ Wolfgang Kaschuba, *Die Überwindung der Distanz. Zeit und Raum in der europäischen Moderne*, Frankfurt 2004. Johannes Roskothen, *Verkehr. Zu einer poetischen Theorie der Moderne*, München 2003.

¹⁰ Hans-Liudger Dienel, Barbara Schmucki (Hg.), *Mobilität für alle. Geschichte des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt zwischen technischem Fortschritt und sozialer Pflicht*, Stuttgart 1997.

¹¹ Wolfgang Krabbe, *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert. Eine Einführung*, Göttingen 1989.

terstützung der Öffentlichkeit für die staatliche Subventionierung des öffentlichen Personennahverkehrs unterscheidet sich von Kommune zu Kommune, doch es ist deutlich, dass übergreifend gute öffentliche Verkehrsverbindungen auch von Menschen, die sie gar nicht benutzen, gewünscht werden, weil sie zu der Vorstellung von einer europäischen Stadt dazugehören. Allerdings verschob sich die Gewichtung der Gründe für die Aufrechterhaltung bzw. den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs von der Daseinsfürsorge über ökologische Argumentationen bis hin zur Wirtschaftsförderung durch Infrastrukturförderung. Nach einer Welle der Privatisierungsbereitschaft haben die teilweise negativen Erfahrungen mit privatisierten Verkehrsinfrastrukturen, etwa in englischen Großstädten, in denen strategische Investitionen ausblieben, die Haltung gegenüber den (halb)staatlichen Infrastrukturen wieder verändert.

Geschichte der Straße und städtischen Infrastrukturen

Eine zweite Perspektive auf den Stadtverkehr ist eher technik- und kulturhistorisch und artefaktbezogen und beschäftigt sich mit der Geschichte der Straße und des Straßenbaus. In diesem Bereich ist durch das schon genannte Inventar historischer Verkehrswege die Schweiz in Europa führend. Hierher gehört auch die Geschichte der Straße als öffentlicher Raum, als Lebens- und Verkehrsraum. Aus kunsthistorischer Perspektive liegt seit kurzem der von Karin Sagner herausgegebene Frankfurter Ausstellungsband zur „Eroberung der Straße“ vor, der vor allem die Wirkung des großstädtischen Boulevards des 19. und frühen 20. Jahrhunderts thematisiert, der stärker als heute neben der Verkehrsfunktion weitere Funktionen als öffentlicher Raum bediente, und als Inkarnation des Städtischen und Ort für das Flanieren, Spielen, Einkaufen und Verkaufen, das Versammeln und Demonstrieren diente.¹²

Für die Nachkriegszeit gibt es eine Reihe von historischen Studien zur Geschichte der städtischen Verkehrsplanung in Zeiten der Planungseuphorie, die auch den städtischen Verkehr erfasste.¹³ Weniger historisch untersucht als die gebauten Visionen des Straßenraums als Boulevard und die Verkehrsplanung der 1960er Jahre sind die stadtbezogenen Wirkungen der neuen Verkehrssysteme und des städtischen Verkehrs in den 1970er Jahren. Dazu gehören etwa die technologisch enthusiastischen Konzepte der 1970er und 1980er Jahre zu neuen intelligenten Nahverkehrssystemen. Sie haben bis auf den einen oder anderen führerlosen „People Mover“ auf einem Flughafen nur wenige Niederschläge im Stadtbild hinterlassen,

¹² Karin Sagner u.a. (Hg.), Die Eroberung der Straße von Monet bis Grosz, München 2006.

¹³ Barbara Schmucki, Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich, Frankfurt 2001.

spielten aber für einen bestimmten Zeitraum eine Rolle in den Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepten. Diese fast ausnahmslos gescheiterten Konzepte versuchten, den öffentlichen Verkehr zu individualisieren, modernisieren und zu flexibilisieren, etwa durch Schienenbahnen bis in jedes Einfamilienhaus. Erfolgreicher waren dagegen die Konzepte zur organisatorischen Individualisierung des öffentlichen Personenverkehrs, durch Kleinbusse und PKWs sowie flexible und angenehmere Bedienformen (Rufbusse, Bürgerbusse, Cash-Cars, Handy-Ticketing).

Zwischen dem dramatischen Wachstum der europäischen Städte in der Industrialisierung und dem Ausbau der Verkehrssysteme gibt es eine enge Wechselwirkung. Dazu gehört das Wachstum der Städte entlang der radialen Verkehrsachsen, meist regionaler Eisenbahnen Straßenbahnen und später auch S-Bahnen, sowie die enge Zusammenarbeit von Terraingesellschaften und Gartenstadtgesellschaften mit Verkehrsbetrieben. Der Frankfurter Kulturhistoriker Ralf Roth näherte sich über einer Geschichte des städtischen Bürgertum dem städtischen Verkehr und damit der Funktion der Eisenbahn für die wirtschaftliche Stellung von Städten, der Randwanderung des Bürgertums aus den Städten heraus entlang der radialen Eisenbahnverbindungen und dem Freizeit- und Urlaubsverkehr des Bürgertums.¹⁴ Erst mit dem Auto wanderte die Suburbanisierung dann in die Breite und Fläche, weg von den meist radialen Schienensträngen.

Verkehr und die Beschleunigung des Lebens

Seit dem späten 19. Jahrhundert und erneut in den 1920er Jahren, als Berlin als die „schnellste Stadt der Welt“ galt, entdeckten und thematisierten Literatur, Kunst und Wissenschaft am Beispiel des Stadtverkehrs den Zusammenhang von Verkehr und Beschleunigung des Lebens. Hunderte von Romanen, Gemälden, Zeichnungen und viele vor allem essayistische Studien der jungen Sozialwissenschaften schilderten einen prinzipiell ähnlichen Zusammenhang: Positiv als Dynamisierung, Befreiung (der Frau), Individualisierung, Internationalisierung und negativ als Entwurzelung, Hektik, Oberflächlichkeit, hoctouriger Leerlauf, als „Rassengrab“ und Zerstörung des Menschen. In der Wiederaufbauphase nach dem zweiten Weltkrieg, blieb für einen im Rückblick erstaunlich langen Zeitraum das Bild der Beschleunigung der dann schon „autogerechten Stadt“ positiv.¹⁵ Die strukturelle „Unwirtlichkeit unserer Städte“, so ein bekannter Buchtitel von Alexander Mitscherlich aus dem Jahr 1965 geriet erst seit Mitte der 1960er Jahre erneut stärker ins

¹⁴ Ralf Roth, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800 – 1914, Ostfildern 2005.

¹⁵ Peter Borscheid, Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung, Darmstadt 2004.

Bewusstsein und leitete in der Folge eine neue städtische Verkehrspolitik ein. Der bekannte Ausdruck von Alexander Mitscherlich beschreibt die Zerstörung urbaner Atmosphäre, des öffentlichen Raums, der Ruhe- und Rückzugsmöglichkeiten und des „Streifraums“ von Kindern und Jugendlichen vor allem durch den Autoverkehr. Doch schon im 19. Jahrhundert finden wir Reaktionen auf den wachsenden Verkehr und die Größe der Städte durch die Schaffung neuer inselartiger Stadträume, etwa den Passagen im 19. Jahrhundert, des Kaufhauses und dann – seit den 1960er Jahren – der Fußgängerzonen und ihrer Entwicklung zu nächtlich toten Einkaufszonen.¹⁶ In jüngerer Zeit geht die Stadtentwicklungspolitik daher den Weg zurück hin zu einer sozialverträglichen Mischung von Nutzungen und Verkehrsformen. Auch die Revitalisierung und Modernisierung der öffentlichen Nahverkehrssysteme und die Konzeption (allerdings nur sehr selten die Umsetzung) autofreier Wohngebiete gehören hierher. Vielfach stehen diese städtischen Konzepte, die sich explizit gegen die Zerstörung urbaner Lebensräume durch den Autoverkehr richteten, allerdings weiterhin in der Tradition der Entmischung von Funktionsräumen für Verkehr, Wohnen, Arbeiten. Fußgängerzonen, so stellte sich heraus, sind in gewisser Weise und vor allem zu gewissen Stunden ähnlich unwirtlich wie Ausfallstraßen. Mindestens seit Mitte der 1990er Jahre haben integrative Konzepte für die Mischung der städtischen Funktionen Boden gut gemacht und werden neue urbane Kompromisse ausprobiert.

Vernachlässigte Themen zur Wechselwirkung von Stadt und Verkehr

Ein bisher in der historischen Stadtforschung und umso mehr in der Verkehrsgeschichte nahezu ausgeblendetes Thema ist die Verkehrsgeschichte der Klein- und Mittelstadt, ihre urbane Atmosphäre, und verkehrliche Struktur. Die Geschichte des Stadtverkehrs ist bisher zu metropolenorientiert, lebt doch die große Mehrheit der Stadtbürger/innen in Deutschland in kleinen und mittleren Städten mit anderen Problemen und Herausforderungen.¹⁷

Auch der historische Rückblick auf die Wechselwirkungen von Verkehr und Stadt vor Beginn der Industrialisierung ist zu selten. Dazu gehören die Verkehrsgeschichte mittelalterlicher Städte, die Geschichte der Beleuchtung des Straßenraums, die Entstehung und Abgrenzung des Bürgersteigs und die sich wandelnden Stadt-Land-Beziehungen. Ein unterbelichtetes Thema der städtischen Verkehrsgeschichte

¹⁶ Hermann Knoflacher, Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren, Wien 1993 (2. Aufl. 1996). Ders., Fussgeher- und Fahrradverkehr : Planungsprinzipien, Wien 1995.

¹⁷ Christine Hannemann, Marginalisierte Städte : Probleme, Differenzierungen und Chancen ostdeutscher Kleinstädte im Schrumpfungsprozess, Berlin 2004.

ist weiterhin der städtische Güterverkehr. Dies gilt bis in die jüngste Vergangenheit, zu den Versuchen des Güterverkehrsmanagements, mit modernen Güterverteilzentren den LKW nach Möglichkeit aus dem städtischen Verkehr herauszuhalten. Wenig Arbeiten gibt es auch zum dem seit den 1950er Jahren politisch immer wichtiger werdenden Thema der Verkehrssicherheit. Der dramatische Anstieg der Unfallopfer führte letztlich zur weitgehenden Trennung der Verkehrswege und beförderte die Trennung von Funktionen – Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholen –, wie sie in der Charta von Athen als Leitbild formuliert und in den folgenden Jahrzehnten umgesetzt wurde. In diese Richtung war auch das diesjährige Thema der Jahrestagung der ‚International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility‘ in Paris formuliert: Safety and Sustainability of Transport. Neben das Thema Verkehrssicherheit im Sinne von Unfallverhütung tritt seit einigen Jahren politisch die Sorge um die Sicherheit des Stadtraums und kommunaler Verkehrssysteme vor Verbrechen und politisch motivierten Anschlägen. Für die Wahl von Verkehrsmitteln spielt das subjektive Sicherheitsempfinden eine wachsende Rolle (www.urbaneye.net, www.surveillance-and-society.org).

Ein weiterer, unterbelichteter Bereich ist die historische Forschung zu Verkehr und Stadt im interkontinentalen Vergleich. Der weltweite Zuwachs von Städten, die damit verbundene Landflucht und vor allem die großen und schnell wachsenden Agglomerationen betrifft viel weniger Europa oder den Westen als die Länder der sogenannten Dritten Welt, insbesondere einige Schwellenländer. Diese „Megacities“ haben bis heute in ihrer Urbanität mehr Ähnlichkeiten mit der europäischen Stadt, die durch einen belebten öffentlichen Raum und einen Mix von Verkehrsformen von Fußgängern bis zu Autofahrern gekennzeichnet ist, als der idealtypischen „amerikanischen“ Autostadt. Hier bieten sich bisher nicht genutzte Perspektiven für die Kooperation einer international vergleichenden historischen Forschung zu Stadt und Verkehr.

Blick auf die Beiträge im Themenheft

Diese unterschiedlichen und zum Teil nur programmatischen Perspektiven sollen in den Beiträgen und Forschungsnotizen exemplarisch aufleuchten. Clay McShane, Stadthistoriker an der Northeastern University in Boston, stellt im Auftaktartikel den urbanen Verkehr mit Pferden und Pferdefuhrwerken im 19. und frühen 20. Jahrhundert vor der Einführung des Automobils vor und präsentiert hier einen vergleichenden Blick einerseits auf New York und andererseits einige europäische Metropolen. McShane betont für das kommunale Pferdezeitalter den engen Stadt-Land-Bezug nicht zuletzt über die notwendige Heuproduktion für den Pferde-

bestand. Kurz nach der Jahrhundertwende waren deutlich mehr als 50% der Ackerflächen der Neu-England-Staaten für die Heuproduktion reserviert; - eine raumpartnerschaftliche Stadt-Land-Struktur, die heute unter veränderten Vorzeichen als regionale Biokraftstoffproduktion für städtische Automobile neu diskutiert und geplant wird. Der französische Verkehrshistoriker Mathieu Flonneau beobachtet in seinem Beitrag zu den Verkehrsplanungen für den Großraum Paris eine breite Akzeptanz für die radikalen automobilfreundlichen Konzepte in den 1960er Jahren. Er untersucht die verkehrs- und raumplanerischen Diskussionen und Visionen insbesondere im Zusammenhang mit der Gründung des *District de la region parisienne* und entdeckt neben der für diesen Zeitraum zu erwartenden Bereitschaft zu radikalen Planungen für automobilen Verkehrsachsen aber auch Akteure und Strukturen der Kontinuität, welche die Urbanität der gewachsenen Metropole Paris und ihren öffentlichen Nahverkehr bewahren wollen.

Gunter Heinicke und Hans-Liudger Dienel stellen biografische und generationale Ansätze zur Erklärung von Verhaltenskontinuitäten im Verkehr vor, die von bisherigen historischen und sozialwissenschaftlichen Forschungen zu Verkehrsteilnehmer/innen oft übersehen werden. Ihr kulturhistorischer Ansatz schlägt auch eine Brücke von der Verkehrsgeschichte über die angewandte Verkehrsforschung bis hin zu konkreten Modellierungen und Modellen des Verkehrsverhaltens.

Christopher Kopper analysiert die (Stadt-)Verkehrsplanung der DDR und kann exemplarisch auch für andere sozialistische Verkehrssysteme zeigen, wie und warum der Verkehr, der nicht als Produktivkraft galt, notorisch zu wenig Investitionsmittel und staatliche Aufmerksamkeit erhielt. Damit verspielten die sozialistischen Staaten Osteuropas ihre gegenüber dem Westen eigentlich größeren Gestaltungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich. Koppers Beitrag macht implizit die systemübergreifenden gemeinsamen Trends in der Verkehrsplanung deutlich, wie auch die spezifischen Unterschiede, an denen der Osten festhielt, insbesondere der zunehmenden Subventionierung des öffentlichen Nahverkehrs.

In den Forschungsskizzen berichtet die türkische Stadthistorikerin und -architektin Yaprak Tütün über ihr historisches Dissertationsprojekt zur kritischen Bewertung der neuen Straßenbahnen durch die Istanbuler Bürgerschaft (1908-1923). Ihre Quellengrundlage sind die zahlreichen Satirezeitschriften, die nach dem Ende des Osmanischen Reichs in der Türkei aus dem Boden schossen. Deike Peters, Post-Doc am Berliner Centrum für Metropolenforschung beschäftigt sich mit dem Wandel der Stadtregion Los Angeles durch den Autoverkehr und den verkehrspolitischen Konsequenzen.

Zweimal ist der Stadtverkehr in der DDR Thema in den Forschungsberichten: ihre kommunale Verkehrspolitik macht durch den Vergleich mit dem Westen die

Handlungsspielräume staatlicher Verkehrspolitik deutlich. Max Hirsch, Doktorand an der Harvard Graduate School of Design, präsentiert mit seinem Beitrag über die „Geisterbahnhöfe“ Berlins in der Mauerzeit ebenso wie Burghard Ciesla mit seiner Arbeit über die Deutsche Reichsbahn in Westberlin zwei instruktive Beispiele für die ideologischen Zielfunktionen der DDR Verkehrspolitik.

Gijs Mom und Dick van den Brink, beide vom Europäischen Zentrum für Mobilitätsdokumentation in Eindhoven, stellen die Ressourcen und Arbeit ihres verkehrshistorischen Zentrums vor. Hans-Ulrich Schiedt, einer der Leiter von ViaStoria an der Universität Bern präsentiert die Erfolge des Schweizer Ansatzes im Bereich der Straßengeschichte und der Bewahrung von Straßen als Kulturdenkmäler. Sven Kesselring hat mit europäischen Kollegen das Netzwerk für sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung „Cosmobilities“ gegründet, das sich seither mit regelmäßigem Newsletter, Tagungen und internationalen Forschungsvorhaben kräftig entwickelt. Dieses interdisziplinäre Netzwerk ist bisher von Soziologen und Politologen bestimmt, die neuere Verkehrsverhaltensmodelle diskutieren, von denen die Verkehrsgeschichte methodisch profitieren könnte.

Im Ergebnis sollte sich aus meiner Sicht die historische Erforschung der Wechselwirkungen von Stadt und Verkehr folgend entwickeln: stärker international, interdisziplinär und mit problemorientierten, auch aktuellen Bezügen. In dieser Richtung haben historische Forschungen zu Stadt und Verkehr ein wachsendes fachwissenschaftliches und öffentliches Auditorium und neue Chancen der Etablierung des Forschungsfeldes, nicht zuletzt auch in neuen Masterstudiengängen, wie der historischen Urbanistik an der TU Berlin. Themen und Methoden der Beiträge in diesem Heft zeigen dabei die Breite, Dynamik und das Potenzial des Forschungsfeldes.

Dr. Hans-Liudger Dienel, wissenschaftlicher Geschäftsführer des Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin und des nexus Instituts für Kooperationsmanagement, E-Mail: Dienel@ztg.tu-berlin.de

The Ignored Urban Species: Horses in Berlin, Paris, and New York, 1850–1900¹

For most of human history, mobility came largely from horses, even in big cities. Humans mastered the biological long before they mastered the mechanical. The climax of human exploitation of horses was in the nineteenth century and came, paradoxically, in the most human of habitats, big cities, and accompanied the first major mechanical forms of mobility. The new steam ships and railroads moved vast quantities of freight. Trade centers at junctions of the new travel networks in the age of steam were not just reliant on horses for local deliveries and local transit, but required horses for leisure, for massive construction programs and for maintenance of the social order. In the words of one distinguished British economic historian: “The whole world depended more on horses at the beginning of the [twentieth] century than ever before.”²

Humans had domesticated horses at least four millennia earlier, but what was new in the second half of the nineteenth century was that “fleets [of urban horses] became highly organized enterprises with scientific horse feed management (its composition being continuously adjusted to market prices of the various ingredients) and a modern personnel management [of equine, as well as human workers] no less impressive than the big railway companies.”³ To this we might add biological modification as well as better working equipment.

This study focuses on the ways in which this newly industrialized and urbanized biological technology was used in three of the four largest and fastest growing cities in the Atlantic world. London is a somewhat different case because of its vast size and the very early deployment of a subway system.⁴

¹ Author’s note: I would like to thank Dorothee Brantz, Reiner Flik, Gijs Mom and Hanna Wolf for their help with German language sources.

² Theodore Cartwell Barker, *The Delayed Decline of the Horse in the Twentieth Century*, in: Francis M[ichael] L[ongstreth] Thompson (ed.), *Horses in European Economic History: a Preliminary Canter*, Reading 1983, p.101.

³ Gijs Mom, *Competition and Coexistence: Motorization of Land Transportation and the Substitution of the Horse*, Unpublished conference paper 1999, in the author’s possession.

⁴ Frank Edward Huggett, *Carriages at Eight: Horse-Drawn Society in Victorian and Edwardian Times*, New

TABLE 1

	Berlin	Paris	New York
1850 : Population (000s)	0.4 (1852)	1.0	3.5
Density (Persons/KM ²)	7,290 (1852)	16,154	14,286
1900 : Population (000s)	1.9	2.7	3.5
Density (Persons/KM ²)	29,792	25,841	32,468
1850–1900 : Growth Rate	475%	270%	700%

Note: For a variety of reasons, such as arbitrary municipal boundaries and the varying size of bodies of water and of parks in each city, these should only be taken as approximations. The 1900 New York data is for Manhattan only. For our purposes, it is enough to know that all three were very big and very fast growing. Sources are listed.⁵

The three cities, it should be noted, did not exist in an economic and intellectual vacuum. As all nineteenth century science and technology, the evolution of the horse as a power source was transnational. Ideas, experts and even the animals themselves flowed from country to country and city to city with little impediment. In the American case, where the best data exists, horses were urbanizing more rapidly than humans between 1850 and 1900. In the words of Ghislaine Bouchet: “more and more horses were used more and more intensely.”⁶

York 1979; Theodore Cardwell Barker/Dorian Gerhard, *The Rise and Rise of Road Transport*. 1700–1990, London 1993; Theodore Cartwell Barker/Michael Robbins, *A History of London Transport*, Vol. 1, London 1963 and W[illiam] J[ohn] Gordon, *The Horse World of London*, London 1871 contain relevant London materials.

⁵ Demographia: Ville de Paris: Population & Density From 1365, <http://www.demographia.com/dm-par90.htm> (visited May 5, 2005); Demographia: City of New York & Boroughs Population and Population Density Since 1790, <http://www.demographia.com/dm-nyc.htm>, (visited May 5, 2005).

Kenneth T. Jackson (ed.), *Encyclopedia of New York City*, New Haven/New York 1995;

Making the Modern World, http://www.makingthemodernworld.org.uk/learning_modules/geography/04.TU.01/?section=3 (visited April 4, 2005). The density figures reflect constant boundaries.

Also see: Kaiserliches Statistisches Amt (Hrsg.), *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*, Berlin verschiedene Jahrgänge.

⁶ “The Failure of the Steam Automobile”, Chapter 2 in Clay McShane, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York Columbia University Press 1994; John P. McKay, *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton 1976, p. 31; Nicholas Papayanis, *Horse-Drawn Cabs and Omnibuses in Paris: The Idea of Circulation and the Business of Public Transit*, Baton Rouge 1993, p. 128. *Street Railway Development*, *Street Railway Journal* III, February 1886, p. 111 reported that the Nord tram line in Paris operated a steam engine for \$9.79 per kilometer per day, but, when it switched to horses, costs fell to \$4.45 per kilometer. The quotation is from Ghislaine Bouchet, *Le Cheval de Paris de 1850 a 1914*, Geneve 1993, p. i.

Unfortunately only sporadic data on horse populations exist. In 1881 Paris had 79,000 horses, one for every 31 people. Twenty years later Berlin had 51,204 horses, (4,423 were in the military), one for every 37 people. In 1900 Manhattan had 130,000 horses, one for every 26 people (and that was after electrification of tram service had eliminated many horses). One would assume that New York was more horsed because of the higher cost of human labor compared to the lower cost of horse labor.⁷

Humans not only increased the numbers of the other species, but also modified them biologically to increase their size and reliability, much as machines were modified and improved. New harnessing techniques evolved to facilitate horse use and, largely because of a transformation in metallurgy, vehicles were also modified in the nineteenth century to improve their capacity. The combination of biological and mechanical improvements enormously increased the pulling power of each horse. Humans increasingly thought of them as a kind of technology. Maurice Bixio, President the Parisian cab monopoly, said: “Considering the horse as a motor, it must be submitted to the ordinary rules of mechanics, that is to say, one must seek to produce the greatest sum of work possible, with the least expense possible.”⁸ Prominent New York engineer Robert Thurston, the first president of the American Society of Mechanical Engineers, wrote an elaborate treatise, *The Animal as A Machine and a Prime Mover* (N.Y.: John Wiley and Sons, 1894) in which he noted (p. 37): “The engineer regards the animal system with peculiar interest, as a machine of singularly complicated structure. Apart from intelligence and will... it is a self-contained prime mover.”

Thurston drew on the research of European scholars in his studies – already there was a global network in business and technology. All three countries accepted the experimental results first reported in Desgaulier’s *Experimental Philosophy*, which concluded that the drawing power of a horse equaled seven men, a valuable comparison for those figuring out which motive power to use.⁹ When James Watt developed the steam engine, he used the horse power as the base line or measuring strength. Over 100 English language works on animal fatigue appeared in the nineteenth century, often borrowing from French treatises. They cited, for example, Etienne-Jules Marey, who measured the gait of horses and wrote that he was studying

⁷ Seventh Census of the U.S.: 1850, Washington D.C. 1852, p. 112–121; Twelfth Census of the U.S. Taken in the Year 1900, Washington, D.C.: 1902, vol. V, p. 59; *ibid*, vol. I, lxxvi; Papayanis, p. 79; Demographia: Ville de Paris; David Clay Large, Berlin, New York 1905, p. 281.

⁸ Bixio is quoted in Papayanis, p. 159.

⁹ Motive Power: Discussion About Horses-Force of Horses and Men Compared, in: Transactions of the American Institute, Proceedings of the Polytechnic Association 1860, pp. 220–1.

“the efficiency of animal motors” and that “the muscle is a tool...”¹⁰

Biological modification mostly took the form of controlled breeding. The ancient wild horse had weighed about 200–300 kg.¹¹ By the middle of the nineteenth century large draft horses weighed 650 kg.

Castration, first practiced on human slaves in ancient China, was another biological modification, one that reduced antagonistic behavior. Almost all urban horses were geldings – only the largest males were allowed to breed.¹² Other modifications included horseshoes, a medieval invention, but one that was adapted for urban use by adding cleats (calks) and pads. Blinders, apparently a development of the 1850s, reduced the perception of sudden movement that sometimes scared horses in crowded city streets.¹³

Better vehicles also improved the carrying capabilities of horses. In the 1850s coachmakers increased the durability and comfort of their vehicles by using newly mass-produced steel to make wearing parts, springs, and even grooved rails that could be laid level with the street surface, creating smooth surfaces for trams. Freight vehicles changed also. Four wheeled wagons took over from carts because they could carry more freight. In 1848 an American technical periodical reported on a new wagon that was far lighter than any predecessor. The wagon included an iron axle, double elbow springs, and a fifth wheel (to pivot the front axle). The builder claimed it could pull 4.5 tons at eight miles per hour with just one horse, more than double what a cart horse could pull. Thus better wagons also reduced the cost of transport. Two horses could pull a brewery dray with three barrels in 1850. Thirty years later a two-horse wagon could hold 12–20 barrels because of larger draft animals and stronger wagons. By 1880 the triumph of four wheelers was clear. To judge from iconography, carts lingered longer in Berlin and Paris, perhaps because of the power of the carters’ guilds.¹⁴

¹⁰ Etienne-Jules Marey, *La Machine Animale*, Paris 1873, p. 9; Anson Rabinbach, *The Human Motor. Energy, Fatigue and the Origins of Modernity*, Berkeley 1990, pp. 3–30 is the best summary of this literature.

¹¹ University of Michigan, Animal Diversity Web, http://animaldiversity.ummz.umich.edu/site/accounts/information/Equus_caballus_przewalskii.html (visited June 1, 2005).

¹² Klippert, *Agricultural Tour in Europe*, p. 256 noted that French farmers did not like to geld, but market forces were changing that. The Parisian omnibus company was trying to switch from stallions to gelded Percherons, apparently for safety reasons.

¹³ By 1878 Parisian firms were using mass-produced horseshoes with cleats (or calks, as they were often called) on the American model. See Bouchet, p. 155. Evidently Berlin stables never adopted calks (A Berlin Street Railway Stable, in: *Street Railway Journal IV*, January 1888, p. 3). Henry Stephens, *The Farmer’s Guide to Scientific and Practical Agriculture. Detailing the Labors of the Farmer, in: All Their Variety, and Adapting Them to the Seasons of the Year as They Successively Occur*, New York 1853, p. 157, has the earliest mention of blinders that I have seen.

¹⁴ John H. Klippert, *Size of Domestic Animals*, in: *Annual Report of the State Board of Agriculture of Ohio*,

There were significant differences in the ways that New York, Berlin and Paris applied horses to transit. In the mid-nineteenth century as urbanization took off, mass transport became an obvious use for horses, initially in the form of the omnibus (from the Latin meaning ‘for everyone’), the forerunner of the modern bus. Within four years of their first deployment in Nantes in 1825, Paris, London and New York all had lines. Berlin got its first line in 1846.¹⁵

Napoleon III and his prefect of the Seine, Baron Haussmann, encouraged the development of omnibuses in Paris. In 1855 they chartered an omnibus monopoly for Paris, the *Compagnie General des Omnibus (CGO)*. By 1860 the new firm was carrying 68 million passengers, expanding to 113 million passengers in 1873. In 1889, the peak year, the CGO owned 17,323 horses. In 1858 the purchase of larger horses made 28 seat buses possible. The omnibus was not for everyone, as its name suggests. French law opened it to all, but conductors could exclude those “dressed in a manner disturbing to the other riders.” Both fares and line location discriminated against the poor.¹⁶ Similar rules would apply elsewhere. For example, blacks were banned from some tram lines in New York.

New York would have seemed a more promising venue for the new travel mode because its broad, gridiron streets would have seemed a better operating medium. This was not so. New York’s pavements were so poor that horses had to work much harder. The omnibus never had the impact that it did on Paris. There were few buses and they charged a fare roughly double what Parisian omnibuses did.

The late arrival of the omnibus in Berlin was probably because it was the small-

1863, pp. 223–243; Kihm Winship, *Horses in Brewing History*, in: *All About Beer Online*, <http://al-laboutbeer.com>; G. A. Tripp, *The History of Coaches*, New York/London 1877, p. 95; A. B. Allen, *Advantage of Increased Power and Greater Size in the Horse for City Work*, in: *National Livestock Journal* XII, November, 1881, p. 487; *Two Horse Wagons*, in: *American Agriculturist* VII, 1848, p. 32; Albert Russell Erskine, *History of the Studebaker Corporation*, South Bend 1911, passim; Bouchet, p. 122; Henry Vizetelly, *Berlin Under the German Empire: its institutions, inhabitants, industry, monuments, museums, social life, manners, and amusements*, 2 vols. New York 1968 reprint of the original 1879 London edition, I, p. 23, describes a heavy beer dray that could carry over 100 barrels. It was too long to turn corners, but changed direction by moving the horses and driver from one end to the other.

¹⁵ Roy Shadwell, *Horse Omnibus*, London: Self-published 1994, pp. 4–5. McKay is the best survey of the origins of mass transit in Europe.

¹⁶ Papayanis, pp. 64, 65, 97; Bouchet, p. 89; McKay, pp. 49–136; A. Martin, *Etudes historique et statistique sur les moyens de transport dans Paris*, Paris 1894, p. 8; Michael Cremona, *Haussmann: His Life and Times and the Making of Modern Paris* (Chicago: Ivan R. Dee, 2002), p. 397, notes that Haussman increased the length of streets in Paris from 385 kilometers in 1852 to 845 in 1870. 172 kilometers of the new roads were *grands boulevards*.

est of the three places, hence the worst market. Likely its residents were also relatively poor, therefore unlikely to afford an expensive travel mode. Nor does Berlin seem to have been very well paved.¹⁷

In 1852 a French engineer, Alphonse Loubat, who was residing in New York, developed a grooved street rail. This allowed the construction of rails flush with a city street, since the grooves were large enough to hold the flange of a railway wheel, but not large enough for the wheel of a carriage or wagon, so it did not interfere with other street traffic as earlier rail systems had.¹⁸ Horses could pull three times the load on rails as on Manhattan's ill-paved street surfaces. By 1880 11,760 horses pulled cars on New York's trams ('street railways' in American usage). They carried 161 million passengers. The system had the transforming effect that the municipality wanted opening northern portions of the narrow island for lower density settlement.¹⁹

Paris essentially rejected the new technology. Loubat tried to operate a horse tram when he returned home but the CGO chose not to invest capital in trams, and eventually bought him out, even though dynamometer tests showed that horses needed double the tractive effort on pavements.²⁰ In 1873 the Prefecture of the Seine did allow some trams, but only in the suburbs.²¹

TABLE 2: HORSE-POWERED RIDES PER INHABITANT AND DATE²²

Mode	Berlin (1880)	New York (1870)	New York (1880)	Paris (1873)
Omnibus	10	0	0	60
Tram	46	122	171	1
Combined	56	122	171	61

¹⁷ Vizetelly, I, 1.

¹⁸ As early as 1832 New York allowed rails on one street, but these were raised above the pavement, interfering with cross traffic. The municipality would not allow any others until Loubat's innovation.

¹⁹ David M. Scobey, *Empire City: Making and Meaning of the New York City Landscape*, Philadelphia 2002, pp. 122–6.

²⁰ Bouchet, p. 95; John H. White, Jr., *Horsecars, Cable Cars and Omnibuses*. All 107 Photos from the John Stephenson Company Album, 1888, New York 1974.

²¹ Papayanis, pp. 126–30, McKay, 7–23; James E. Vance, *Capturing the Horizon. The Historical Geography of Transportation since the Transportation Revolution of the Sixteenth Century*, New York 1986.

²² Sources: Elfi Bendikat, *Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890–1914. Strukturbedingungen, Politische Konzeptionen und Realisierungsprobleme*, Berlin u.a. 1999, p. 112; New York, in: 10th Census, 1880: Report on the Social Statistics of Cities Compiled by George E. Waring, Jr., Expert and Special Agent, Washington 1884, n.p.; Papayanis, p. 118. These data should be taken as orders of magnitude, not precise measurements, since the methods of counting fares and population varied from place to place. Ridership could also vary with fluctuations in the economy and weather.

Parisians wound up riding far less than New Yorkers. Why? Fares in New York were five cents, roughly 20 per cent less than the 30 centimes charged by the Parisian omnibuses.²³ Parisians suffered because of the inefficiencies of omnibuses and monopoly pricing. New Yorkers had higher incomes and desired lower population densities as well.²⁴ Berlin's pattern resembles Paris, although the tram was adopted faster. But, at this date Berlin was a smaller and poorer place, the flat topography of which made walking easier.²⁵

The new transport innovation probably did not alleviate housing congestion for the working class very much, despite the promises of its promoters, although it probably did allow a change in leisure patterns in each city because of better access to new parks distant from the popular quarters like the Bois de Boulogne, Tiergarten and Central Park. One careful American study estimates that more transit riders used the trams to travel to parks and shops than work.²⁶

All three cities also had two other forms of public transportation: carriage rentals and cabs. Rentals were too expensive to have much of an impact on the overall transportation picture. The bourgeoisie everywhere probably rode them only twice: once for their weddings, once for their funerals. Parisian cabs carried 29 million passengers in 1901, only ten per cent of the CGO ridership.²⁷ Paris had one cab for every 158 residents in 1901. New York probably had many fewer cabs – only one for every thousand residents, according to the 1890 Census.²⁸ Berlin had relatively

²³ Parisian riders could pay a lower fare if they rode on benches located on the roof of the vehicles. On New York, see: *How We Ride in New York*, in: *American Railroad Journal* 36, November 3, 1863, p. 1047; United States Census Office, "New York", in: *Social Statistics of Cities, 1880 Census*, Vols. 17 and 18. This census report was unpaginated, but organized alphabetically by city.

²⁴ Jackson, *Encyclopedia of New York City*, p. 39. According to Papayanis, French city planners aimed mostly at improving circulation. According to the standard works, Sam Bass Warner, Jr., *Streetcar Suburbs. The Process of Growth in Boston, 1870–1900*, New York 1973 and: Kenneth T. Jackson, *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, New York 1984, American city planners mostly sought deconcentration.

²⁵ MacKay, ch. 1. For a brief discussion of the Berlin street railway system, see: *Report on Berlin Transport*, in: *Street Railway Journal II*, July 1886, p. 483.

²⁶ The only detailed estimate of travel destinations in the U.S. estimated that 25% of rides were recreational, 28% shopping, and 37% for the journey to work. Only 17% of workforce commuted. Although this study was not done for any of our three cities, it is hard to believe that the results would be much different. See: Roger Pierce Miller, *A Time-Geographic Assessment of the Impact of Horsecar Transportation on Suburban non-Heads of Household in Philadelphia. 1850–1860*, Unpublished University of California-Berkeley Ph.D. diss. 1979, p. 272.

²⁷ CGV Assemblée Generale, *Compte Rendus*, 1903. Paris had the best records because one firm held a monopoly.

²⁸ U.S. Census Office, Department of the Interior, *Report on the Social Statistics of Cities at the Eleventh Census: 1890*, Washington, D.C. 1895, p. 43. This count seems unreliably low, but travelers accounts

more cabs, to judge from one traveler's account, which reported one cab for every 23 residents in 1872.²⁹

Unfortunately, there is little hard data on animals used to move freight in these cities, although the number was quite high. As late as 1905 there were 52,000 workhorses in Berlin, roughly half the number of New York.³⁰ Ghislaine Bouchet notes a number of new non-travel functions for horses in Paris, beginning in the 1850s including mail, hearses (pulled only by black horses), and municipal service (police, fire, street cleaning and garbage removal). Bon Marche, the department store, owned 150 horses picked for their handsome looks to deliver packages.³¹ Horses served these functions in New York as well and there is some information on the special training required for fire and police horses.³² There are accounts of hitches as large as forty horses to move heavy articles.³³ Iconography suggests similar specialization in Berlin.³⁴

Private carriages became the most visible status symbols in all three cities. The late afternoon drive in an open carriage took place on the Champs Elysees, the Unter den Linden and Fifth Ave. Carriage owners on the latter two roads, explicitly compared them to Baron Haussmann's Parisian boulevards, the earliest example.³⁵ Each municipality built a huge public park with ersatz rural scenery designed mostly to display carriages and their owners. It is striking that they were roughly contemporaneous, all taking their modern shape in the 1850s. Horseback riding was common in Berlin, a garrison city, and, to a lesser extent, in Paris, but Americans generally disdained horseback riding, associating it with militarism and decadent old world aristocracies.³⁶

also suggest a low number of cabs.

²⁹ Vizetelly, *Berlin*, II, p. 373.

³⁰ *Large*, p. 84.

³¹ Bouchet, pp. 112–23.

³² E. Emerson, *Making Policemen of Horses*, in: *Harper's Weekly* 53, January 30, 1909, pp. 27–28; Alfred M. Downes, *Firefighters and Their Pets*, New York: Harper Brothers 1907.

³³ *Forty Horses Unwinding a Cable Rope*, in: *Street Railway Journal* III, December 1887, p. 1040.

³⁴ E. g. the lithographs in: Vizetelly, vol. I, p. 12 and II, p. 373.

³⁵ On the Parisian carriage scene, see: Bouchet, pp. 241–62. See also: Cremona, p. 240 and p. 347. Bouchet notes that the roots of this kind of boulevard and Park planning lay in Napoleon III's anglomania. On New York, see Reiss, pp. 211–12, 245. On Berlin, see Vizetelly, *Berlin*, I, p. 373 and P. Lindau, *Unter den Linden*, in: *Scribner's Magazine* 11, May 1892, p. 580.

³⁶ [Isaac] D[elaney] Ware, *The Coach-Makers' Illustrated Hand-Book*, Philadelphia 1875, p. 352; Harold B. Barclay, *The Role of the Horse in Man's Culture*, London 1980, p. 156.

Infrastructure for the Horse

Horses, like all other residents of dense mammalian habitats, require an infrastructure to deal with such requirements as shelter, feed, waste removal and disposal of the dead.

New York in the 1860s had lax building codes and poor business practices in regard to stables, which were often one horse shacks behind tenement houses, or, in some cases, in basements.³⁷ Tram companies had quite large wooden stables, in one case exceeding 1200 stalls. Large stables constructed from wood also posed fire hazards. On May 27, 1887 1,185 horses perished in a fire at the stables of the Belt Line Street Railway in New York City.³⁸ The *New York Times* reported on at least four other fires where more than 300 horses died. Paris and Berlin seem to have had less trouble in this regard, probably because of stronger building codes.

Many historians have depicted the matter of manure disposal as an enormous problem.³⁹ A large urban draft animal could produce 35 kilos of manure daily or 11,775 kilos annually. However, modern writers problematize this issue too much. Nineteenth century cities were poor and could not pass up recycling opportunities. Stable owners found a ready market for manure among suburban fruit and vegetable growers. Bouchet estimates that the volume of manure leaving Paris every day was about equal to the volume of fruit and vegetables coming in and there are similar reports for New York. There were some problems when manure prices declined late in the century with the advent of guano fertilizers.⁴⁰ Cities had very few problems removing dead horses, either. In New York, and likely elsewhere, a business firm paid the city for the right to remove dead horses, guaranteeing removal within three hours (after that time rigor mortis made their hides useless for leather). The firm then rendered the carcass into parts with commercial value. The hair was used to stuff furniture and stiffen plaster, the hide for tanning,

³⁷ New York Citizen's Association, Report of the Council of Hygiene and the Citizen's Association Upon the Sanitary Condition of the City, New York 1865, passim. According to the: New York City Board of Health, Annual Reports, conditions had improved considerably by the end of the century.

³⁸ *New York Times*, May 28–31 1887.

³⁹ E.g., David Rosner, Portrait of an Unhealthy City. New York in the 1800s, <http://www.fathom.com/feature/121636/> (visited June 2, 2005).

⁴⁰ Bouchet, p. 100; Marc Linder/Lawrence S. Zacharias, Of Cabbages and Kings. Agriculture and the Formation of Modern Brooklyn, Iowa City 1999, pp. 40–50; Jimmy M. Skaggs, The Great Guano Rush. Entrepreneurs and American Overseas Expansion, New York 1994, p. 162. There are some images of manure-filled streets, notably in: George E. Waring, Street-cleaning, and the Disposal of a City's Wastes. Methods and Results, and the Effect upon Public Health, Public Morals, and Municipal Prosperity, New York 1897, but these date from the late 1890s or early twentieth century when the recycling system was beginning to break down.

the hooves boiled for a variety of chemical substances, the blood dried and bones ground for fertilizer. The meat became pet food and the fats were used for candles and soap. The system seems to have functioned quite efficiently throughout the century.⁴¹

European practice was different for one major reason. Humans consumed horsemeat, so horses had to be slaughtered in the municipal abattoir under health inspection. The CGV received fifty francs for dead horses and 115 francs for live ones. So, old and lame horses were paraded through city streets, often after their owners had already shaved their hair, a spectacle that offended many. The meat was set aside for human consumption and the rest of the animal processed more or less as in the U.S.⁴² Parisians consumed 30,000 horses during the siege of 1870, which helped establish the folkway of eating horsemeat.⁴³ Still it seems to have been a food of last resort. In Berlin horsemeat consumption doubled during the difficult economic period at the end of the nineteenth century.⁴⁴ David Clay Large has a graphic account of Berlin housewives tearing the flesh off an animal that had just died in the street during the famine at the end of World War I.⁴⁵

Public Policy

Horses required a number of public policies in street paving, traffic control and anti-cruelty regulation. All three cities rebuilt their street systems around horses. Haussmann's boulevards, which leveled densely populated neighborhoods, were the most remarkable examples of this. Paris' medieval streets were wide enough for a cart or a pedestrian, but certainly not a team pulling a wagon. New York and Berlin did not level existing housing, but planned street systems long in advance of settlement in a gridiron with broad streets.⁴⁶ All three laid the new horse-friendly pavements of the nineteenth century, first macadam gravel on lightly traveled

⁴¹ Sabine Barles, „A Metabolic Approach to the City: Nineteenth and Twentieth Century Paris“ in Dieter Schott, Bill Luckin and Genevieve Massard-Guilbaud, eds. *Resources of the City: Contributions to the City: Contributions to an Environmental History of Modern Europe* (Aldershot: Ashgate Publishing, 2005), 28-48. Perhaps the most detailed description of the rendering process is Lockwood and Everett, *Description of the Recent Improvements of Lockwood and Everett in Steam Rendering Apparatus* (New York, 1871).

⁴² Bouchet, pp. 92, 223–242; *The Dead Horse. How Its Carcass is Utilized in the Manufacturing and Domestic Arts*, in: *Journal of Comparative Medicine and Surgery* XVII, August 1896, pp. 597–598.

⁴³ Bouchet, pp. 92, 223.

⁴⁴ *Consumption of Horseflesh in Germany*, *Scientific American Supplement* LX, August 5, 1905, p. 24743.

⁴⁵ Large, p. 134.

⁴⁶ Jackson, *Encyclopedia of New York City*, p. 1131; Brian Ladd, *Urban Planning and Civic Order in Germany. 1860–1914*, Cambridge, Mass. 1990, pp. 80–81.

streets, then stone blocks with grooves for the calks on horseshoes and finally smooth, soft asphalt.⁴⁷

There was little effective traffic regulation anywhere. Speed limits seem to have gone largely unenforced. Certainly surviving film and photos show few police officers on the street. On the other hand, not much enforcement was needed. Carriages and trams rarely went faster than a genteel trot. Freight vehicles most commonly proceeded at a walk. Any speed limit was unenforceable, since there was no technology to measure speed.

Decline of the Horse

The general pattern of obsolescence in urban horse technology occurred, like most technological transformations, remarkably slowly, except for trams in the U.S. Around 1880 American tram operators, who had resisted mechanization twenty years earlier, became increasingly pessimistic about the future of the horse.⁴⁸ Horse tram managers therefore actively sought alternatives to the horse, no easy task since cities had put many obstacles in the way of steam power, whether on street surfaces or elevated railroads. Cable cars like San Francisco's were prohibitively expensive.⁴⁹ Thus horses initially defeated mechanical technologies.

Electric trolleys, which received their power through an overhead wire and returned it through the rails, provided the system that finally made the horse obsolescent as a power source. Werner von Siemens built a first electric line for the 1879 Berlin Industrial Exhibition, using a third rail and in 1881 he built a suburban line using rails to deliver and return power, but shocks to pedestrians and horses were too common.⁵⁰ Frank Sprague installed the first profitable, overhead wire system in Richmond, Virginia in 1887. The 1890 U.S. Census estimated that trolley operation cost only \$23,750 per kilometer per year, less than the \$31,250 for horse trams.⁵¹ The new mode spread quickly, mostly because suburban real estate developers subsidized the process. By 1893 New York's transit firms had phased out their horses.⁵²

⁴⁷ Cremona, Haussmann, p. 149; Clay McShane, *La Construzione Sociale Della Strade in America*, (translator unknown) in: Mirko Zardini (ed.), *Asfalto: Il Carattere della Città*, Milano 2003, pp. 57–61.

⁴⁸ The first meeting of the American Street Railway Association in October 1892 featured a "Report on Motive Power" devoted to alternatives to the horse.

⁴⁹ *Street Railway Journal* IV, March 1888, p. 97; C. Semsel, *The Mechanization of Pittsburgh Street Railways. 1886–1897*, in: *Pittsburgh History* 77, 1994, pp. 54–67; George W. Hilton, *The Cable Car in America*, Berkeley 1971, passim.

⁵⁰ McKay, p. 37.

⁵¹ Charles H. Cooley, *Statistics of Street Railway Transportation*, in: *Eleventh Census of the United States*, Vol. 22, 1890, p. 683. Cooley clearly understated the cost of electric lines, as did many investors.

⁵² *Ibid.*, 681–5; Clay McShane, *Technology and Reform: Street Railways and the Growth of Milwaukee*,

Paris electrified transit somewhat later, perhaps because of the political clout of the CGO, perhaps because Parisians did not want their streetscapes marred by ugly overhead wires and poles. In Berlin, too there was a lag well into the twentieth century, despite the priority of invention. Apparently there was little European equivalent of the American desire for a single-family home in the suburbs to force the modernization of transit. When Manhattan was completely mechanized only 3 or 4 per cent of the lines in Europe were. The relatively few Parisian tram lines were electrified by 1905, although the CGO did not retire its last horse until 1913.⁵³

The urban horse had allowed the affluent to show their wealth. Here too displacement took a while. Internal combustion and electric cars for the rich became commonplace soon after 1900 and the very wealthy switched to the new adventure machines in much the same way that they had switched carriage styles every few years. Central Park, the premier American display ground for carriages, allowed motor cars in 1899, a sure sign of acceptance by the wealthy.⁵⁴

Paris, with a much larger fleet of cabs and a better automotive industry, started to mechanize cabs soonest (4,000 were mechanized by 1908) but was not fully mechanized until 1928.⁵⁵ While New York's first mechanical cabs appeared in 1899 and proved costly failures, that city lagged behind Paris until the coming of the mass-produced Model T, which had a decisive cost advantage over horses.⁵⁶ Technical refinements in horse-pulled could not keep up with the increased freight demand either. By the mid-1890s, freight rates in big cities were probably increasing much more rapidly than inter-city costs, as the prices of long distance railway operations decreased. As with horse trams ten years earlier, it looked as if horse-pulled freight had reached maximum effectiveness, at least for heavy loads.⁵⁷

A detailed analysis by the American Society of Mechanical Engineers in 1913 recommended motor trucks for loads over 2.2 tons, but motor vehicles did not really serve for heavy freight until the Liberty Truck, developed under government

1887–1900, Madison 1975, ch. 2; U.S. Census, Report on Street and Electric Railways, 1902, p. 12; Warner, Jr., ch. 1.

⁵³ Bouchet, p. 196. McKay, pp. 71, 99, 146.

⁵⁴ The Legal Status of Automobiles, in: Horseless Age 6, May 9, 1900, p. 1612.

⁵⁵ Bouchet, p. 160. See also: Gijss Mom, The Electric Vehicle. Technology and Expectations in the Automobile Age, Baltimore 2004, pp. 70–79. Mom, p. 17, notes that an electric taxicab operated in Paris as early as 1881, six years before Daimler and Benz built their first motor cars.

⁵⁶ David A. Kirsch, The Electric Vehicle and the Burden of History, New Brunswick 2000, pp. 29–84; Editorial, in: International Teamster VI, September 1905, p. 5; C. McShane, The Automobile: A Chronology, Westport, CT 1997, pp. 34–36; Ross D. Eckert/George W. Hilton, The Jitneys, in: Journal of Law and Economics 15, October 1972, p. 72.

⁵⁷ Gijss Mom/David A. Kirsch, Horses, Electric Trucks and the Motorization of American Cities. 1900–1925, in: Technology and Culture 42, July 2001, pp. 495–497.

contract in 1917, pioneered in heavy duty chassis. The sale of many horses for military purposes during World War I accelerated the change. Over a million American draft animals went to France. Very few came back. By 1930 almost no horses pulled heavy freight in American cities.⁵⁸

The Germans and especially the French also developed better trucks for heavy loads during the War. Full displacement of the horse for heavy freight seems to have come in the 1930s for Paris and after World War II for Berlin.⁵⁹

Yet urban peddlers or individuals with delivery routes for lightweight products such as milk continued to pull their wagons with horses into the 1950s, even in the New York area. For such service horses offered one huge advantage over trucks. A well-trained horse, which knew, say a milkman's route, would go from the house of one customer to the next unprompted, freeing the driver to carry the product from the street to the front steps, so a helper was not needed. This involved the substitution of the intellectual labor of a horse for the intellectual labor of a human being. Horses were smarter than motors.

Thus, it is apparent that displacement of the horse occurred very quickly in some applications but much more slowly in others. The process has taken a very long time and still is not quite complete. The horse today is largely a leisure item and a sign of social status. It has become mostly a companion animal, a domestic pet, rather than a hard-working prime mover.

Dr. Clay McShane, Professor für Stadtgeschichte an der Northeastern University in Boston, E-Mail: c.meshane@neu.edu

⁵⁸ W.R. Metz, Cost of Upkeep of Horse-Drawn Vehicles Against Electric Vehicles, in: American Society of Mechanical Engineers, Proceedings, 1913, pp. 129–38.

⁵⁹ Germany probably lagged because of the difficulty in obtaining fuel during either war.

Myth and Realities of 'Americanization' in transport history: The construction of car dependence in the Paris region after World War II¹

«Les technocrates (sont) en train de penser la ville, alors qu'il suffirait de penser à elle.»²

Louis Chevalier, *L'assassinat de Paris*, Paris 1977, p. 150.

1. Introduction

Not only for foreign visitors Paris looks like a model for public transport and paradise for pedestrians, and it serves almost as a contrast to American Autopias. But, during the 1960s, the automobile shaped transport planning in Paris, and town planners conceptualized a new transport vision for Paris as an automobile city. How did the balance of transport systems survive this period? This is one of the core questions of my analysis, which focuses on Paris from the 1950s to the 1970s.

The history of transport technologies has in the last decades left aside the history of objects of technologies, e.g. cars or locomotives, and has begun a detour through the examination of the 'associated milieu'.³ However, although the question of the automobile, its spread and mass use is central to questions of land use, it has only seldom been treated in a direct perspective of social and cultural history.⁴ In this respect, the encounter between the horseless carriage and the Parisian metropolis proves itself to be a fertile ground for study. It is usually admitted that the post-war boom of the 'Trente Glorieuses' corresponds to a time when techno-

¹ This paper has been first presented at the Society for the History Of Technology in Minneapolis, USA, November 2005. It is a part of a collective work in progress regarding the automobilization process of societies through a comparison between European, especially French, German and American cities. A conference in Phoenix, USA (October 2006) will present the state of the art and the first results of these new research.

² "The technocrats are rethinking the city, while it would be enough to think about it."

³ Gilbert Simondon, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris 1958.

⁴ Or even better, for obvious reasons of 'political correctness', a recent and official text on the history of the Paris region tended to relativate the place accorded to the automobile during this period by almost never naming or mentioning it: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France, 40 ans en Île-de-France. *Rétrospective 1960–2000*, Paris 2001.

cracy, reviled today, was celebrated, with urban and land use policies emerging simultaneously. However, the democratic dimension of this process has been largely unnoticed. With this ‘democratic dimension’ I refer to the fact that there was a wide demand and acceptance for technocratic expertise and projects, which were seen in a positive light. We can identify a convergence of political projects, economic means, an industrial ‘rationality/logic’⁵, popular consents and an innovative urban philosophy.⁶

The ‘District de la région parisienne’ (District of the Paris Region), created in 1960 to enforce the ‘Plan d’Aménagement et d’Organisation Générale de la Région Parisienne’ (PADOG), has been rather neglected compared to certain questions involving the provinces⁷ and following a few rash and sometimes accusatory judgments, for instance, concerning the omnipresence of the automobile that was allegedly planned. But, the time has come for a serious historical analysis of this most influential institutional body.⁸

From the publication of the ‘white paper’ of the District in 1963 until the inauguration of the Boulevard Périphérique in 1973, the viewpoints of the leading staffs were certainly clear and pro-automobile. However, they were also the result of complex and sometimes contradictory reasoning. For the time being, we will only cite two of these viewpoints formally, borrowed from Paul Delouvrier, the General Delegate of the district: “Town planning must adopt to the automobile because cit-

⁵ This is, of course, the rationale of the car makers, which we will not elaborate on here. See Jean-Louis Loubet, *Histoire de l’automobile française*, Paris 2001.

⁶ This article makes use of elements elaborated in the author’s Ph.D. dissertation, defended 5 January 2002, *L’automobile à la conquête de Paris, 1910–1977. Formes urbaines, champ politique et représentations*, 3 volumes. Since that time, the author has consulted part of the Archives of the District de la Région Parisienne (hereafter ADRP), mostly reports from meetings and general assemblies as well as meetings of the Comité Consultatif Économique et Social de la Région Parisienne. The author wishes to thank Madame Studer-Redon, archivist for the Île-de-France region, for her help in consulting series 344 W, 345 W and 2 W, around fifty archival boxes in all.

⁷ In the general economy of regional development, the studies, as well as the political positions taken by one side or the other, were also subjected to the “ambient Graviérism” (Paul Delouvrier); See Roland Nungesser, *L’aménagement du territoire ne peut se faire contre Paris*, debates at the National Assembly, 26 and 27 September 1963.

⁸ Delouvrier was prompt to contradict the intellectuals keen on *bons mots*, even on their own ground at the university or in research laboratories. Among others, see the discussions at the Institut d’Urbanisme de la Région Parisienne, at University of Paris Dauphine with Lucien Sféz or with the teams of the Institut d’Histoire du Temps Présent. Also, the history of the new towns is uncontroversial nowadays. See the psychological background of the studies conducted by L. Vadelorge and dedicated to ‘the memory of the new towns’ in the journal *Ethnologie française* 1, January–March 2003. Later, the entire historical mission conducted by Jean-Eudes Roullier to evaluate the new towns benefited from this new climate.

izens have adopted the automobile or will adopt it.” But, on the other side, he added: “In an agglomeration of more than 7.5 million inhabitants, well on its way to 12 million, town planning must adopt to public transportation, without which Paris must be either razed to the ground or left to die”.⁹

After Pierre Sudreau, the great urban planner Paul Delouvrier, whose work should be reinserted into the ‘longue durée’ of Parisian and regional urban planning¹⁰, made no mystery of the stakes of a policy presented as determinant for French modernity: “If France, if Paris, wants to meet the requirements of the century, it is high time for town planners to adopt to the automobile. Regulations and financing structures have to be changed to allow planners to do so.”¹¹

This new attitude towards the automobile was in fact symptomatic of one of the major problem areas faced by contemporary France: accepting the values of modernity did imply to honour innovation and the car, which represented one of the primary forms of innovation.¹² Consequently, the ‘automobile gold rush’ in a country riding the wave of growth of the ‘Trente Glorieuses’ had great effects on the urban setting.¹³ The so-called ‘invisible’ revolution was not at all invisible in the landscape of Paris and the surrounding region, which saw the biggest changes since Haussmann’s great boulevards.¹⁴

⁹ The term used by Delouvrier is *épouser*, literally, to marry or espouse. Paul Delouvrier, Les problèmes du District de la région de Paris, conference given during the Journées Techniques de la Route, ‘Région de Paris’ special edition, in: Revue Générale des Routes et des Aéroports 390, July-August 1964.

¹⁰ The only actors to find grace in the eyes of the new directors were Eugène Claudius-Petit, Pierre Sudreau and Michel Debré. See Jean Vaujour, *Le plus grand Paris*, Paris 1970, p. 6. See also two essential publications of the Institut d’Histoire du Temps Présent: Danièle Voldman (ed.), *Région parisienne. Approches d’une notion 1860–1980*, no. 12 October 1989 and *Les origines des villes nouvelles de la région parisienne 1919–1939*, no. 17 December 1990. On this same subject: Marie-Hélène Cardot, *La politique d’aménagement en région Île-de-France depuis la création du District*, Ph.D. dissertation, University of Paris II 1978; Michel Carmona, *Le Grand Paris. Évolution de l’idée d’aménagement de la région parisienne*, 2 vols., Bagnaux 1979.

¹¹ Délégation Générale au District de la Région de Paris, *Avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris* [Proposal for the two-decade programme for the region of Paris], Paris 1963, p. 90. This famous line was repeated in the newspaper *Le Monde* in an interview published on 25 February 1963.

¹² René Rémond, *Notre Siècle de 1918 à 1991*, Paris 1991.

¹³ Stanley Hoffmann, *Paradoxes de la communauté politique française*, in: *A la recherche de la France*, Paris 1963, p. 79.

¹⁴ According to Jean Fourastié, *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975*, Paris 1979.

2. Reforms to overcome the lack of equipment and transportation infrastructure

A word-by-word analysis of the texts and declarations generated at the times of this new ‘super administration’¹⁵ can give an impression of an almost golden age of methodically sound and efficient decision-making which resulted in determining the overall networks, not only the transport nets. In other words, both experts and people were “knowing what we want to do and why, what we can do and how”¹⁶, and were taking actions simultaneously. In transport, we can speak of a new resolution and perspective which began in the late 1950s, comparable to the ‘post 1968’ turn in society. It obviously was a fruit of a long process of maturation that finally found the right time and place for its crystallisation.¹⁷

The most important milestone of this new era was the publication of the ‘Proposal for the two-decade programme for the region of Paris’¹⁸ in 1963, which the ‘Delegate General’, Paul Delouvrier, had cautiously supervised, pen in hand. This text, which preceded the master plan by two years, was both an intermediary report on an ongoing intellectual revolution and a planning programme. It can be considered a veritable anthology of philosophical principles and ambitions for the work ‘délégation général au District de la Région de Paris’. The entry into “a new technical dimension” implied a redefinition of the political and philosophical mindsets of high-level civil servants who had become, sometimes by pure chance¹⁹, town planners aware of their responsibilities and anxious to apply theory to what they were doing.²⁰

All in all, over nearly ten years, the transportation sector received about 82% of the total funds authorised by the programme of the district, equivalent to 4.100 million francs²¹ divided equally between public transport and road investments.

¹⁵ “Pourquoi avoir créé le District?” non-paginated, letter by Pierre Chatenet, Interior Minister, addressed to the Prefect of the Seine and dated 25 March 1960.

¹⁶ 1962–1968, Sept ans de vie de la région parisienne et de son District, 21 January 1969, ADRP, 344 W 540.

¹⁷ Rémi Baudouï, A l’assaut de la région parisienne. Les conditions de naissance d’une politique d’aménagement régional, 1919–1945, report attached to his thesis, École d’architecture Paris-Villemin, Research Department, University of Paris VIII, 1990.

¹⁸ Avant-projet de programme duodécennal pour la région de Paris, Paris, Imprimerie municipale 1963.

¹⁹ This was the case of Paul Delouvrier, Inspector of Finances, who had just returned from Algeria.

²⁰ Their concern for communication and publicity separates them from the thoughtlessness that had surrounded the earliest town planning efforts. These have been studied by Jean-Pierre Gaudin, L’avenir en plan. Technique et politique dans la prévision urbaine 1900–1930, Paris 1995.

²¹ Here we have cited the figure given by M. Giraud, Huit départements: une région, conference given at the Ambassadeurs, Paris, 16 January 1973. This topic would merit further study, which the author unfortunately has not been able to conduct, using three other documents: District de la Région Parisienne,

Among the most ostentatious examples of the latter were the “Christmas present given to all Parisians” (sic!) of the Right Bank Expressway, as it was called in President Georges Pompidou’s speech during the expressway’s inauguration on 22 December 1967, and the glimpse at the “best of all worlds” (sic!)²², unveiled to the public on 25 April 1973 when the entire Boulevard Périphérique was first opened to traffic. However, by careful reading of Prime Minister Pierre Messmer’s speech during the inauguration ceremony for the final section of the Boulevard Périphérique, one notices that it was full of innuendo.²³ With the conclusion of this project, Paris *intra muros* saw the end of the large works on the primary roadway²⁴ and the official policy refocused on giving priority to public transportation.²⁵

3. Reforms as an updated and extended form of Haussmannism

The Law of 2 August 1961 that created the District of the Paris Region defined that the Delegate General reported directly to the Prime Minister. The Delegate General’s responsibility was to “make proposals to the Government and to coordinate the development and equipment policy for the Paris region.” Eleven workgroups were created, including one dedicated exclusively to the questions of “transport, traffic and parking”.

As a result, with its administrative mission and its budget, the District played a fundamental role in the new regional policy for equipping the expressways that were considered a priority in order to reduce the isolation of the suburbs and to support future urban development. In effect, several completely new studies were

Programme quadriennal 1962–1965, Équipement routier, June 1963; Programme quadriennal 1962–1965, Transports en commun, June 1963, non-paginated; L’aide financière du District aux collectivités de la région parisienne, 1962–1967, Paris 1968.

²² The French phrase (“Le meilleur des mondes”) is also the French title of Huxley’s *Brave New World*. This phrase, which seems absolutely surrealistic to us today, is in fact the voiceover narration accompanying images of the cars passing through green areas on the western Boulevard Périphérique in Daniel Lecomte’s documentary *Autour du périphérique*, 1970–1973, Atlantic Film 1974. This film is interesting because it gives the viewer a glimpse inside Robert Dussart’s car for a guided tour of the ring road. At the time, Dussart was Director of Roadways.

²³ City of Paris, *Le Boulevard Périphérique de Paris*, Archives of the Direction de la Voirie et des Déplacements, 1973, non-paginated.

²⁴ For lack of support, and although part of the studies had been funded by the District, several projects were abandoned during the 1970s: the Left Bank Expressway, the ‘Vercingétorix branch’ in the south and the North-South axis.

²⁵ Let us mention that this was resolutely the case with the work done by Paul Delouvrier’s successor, Maurice Doublet, *Paris à l’heure des choix*, Conferences of the Ambassadeurs, 1968 and *ibid*, *Paris en process*, Paris 1976. Jean Vaujour himself emphasised the importance of this in the conclusion to his 1970 work.

undertaken involving Pierre Merlin and Serge Goldberg and in particular 1.400 km of new roads were built or planned during this time. The infrastructures which have been built in these years did shape daily life in the Paris region up to today.

Among the infrastructures, the Boulevard Périphérique was known at the time as the “first great roadway effort since Haussmann”.²⁶ While on the subject, how could we fail to mention that Paul Delouvrier was given the nickname “Haussmann of the suburbs” by the Gaullist MP Roland Nungesser (de Gaulle himself obviously being Napoleon III!)? Apart from the famous expressways in Paris, the roadway projects were quite diverse. National roads, main roads in residential zones, main roads in the new towns, car parks on a regional level and lighting along the major routes all concerned the District, as did the highly visible regional motorways.²⁷

Nevertheless, the limits had been integrated from the very start into the master plan for transports and the risk of an automobile illusion had been pointed out: “If we wanted to allow all the people who work in Paris to commute by car, we would have to build fifty motorways with four lanes running each direction, and the car parks needed would cover the equivalent of a 500-meter-wide belt all around Paris.”²⁸

4. Intellectual and administrative revolutions by the District of the Region of Paris: from the ‘spirit of the decision-making’ to action

Far from being an urban utopia, the urban project of the District summarised in 1965 by the master plan was the result of a “realistic process” founded on previsions and a refusal to “undergo the future”.²⁹ From an administrative viewpoint these structures were considered new and disturbing (for certain elected officials). And, the “District’s revolution”³⁰ took place in the conceptual field of public decision-making as well. Out of this period of large building projects, modern con-

²⁶ 1962–1968, *Sept ans de vie de la région parisienne et de son District*, *ibid.*

²⁷ Beyond these infrastructures that were certainly essential, there is the omnipresence of the automobile in daily life in Paris and its surroundings (this was noticeable for example in the Pierre Merlin’s fictional account, prefaced by Paul Delouvrier, *Vivre à Paris*, 1980, Paris 1971).

²⁸ *Le District de la Région de Paris. Documentation sur la réorganisation administrative et le développement de l’agglomération parisienne*, Comité professionnel du pétrole, September 1965.

²⁹ Giraud, p. 5.

³⁰ Georges Pompidou, *Discours prononcés à l’occasion de la visite officielle de Monsieur le Président de la République en Région Parisienne*, Administrative Library of the City of Paris, 18 November 1971. Concerning the broad institutional change, it is interesting to note the wide freedom of expression that the Delegate General accorded himself in a foreign publication: Paul Delouvrier, Paris, in: William Alexander Robson/D[avid] E[dward] Regan (ed.), *Great Cities of the World. Their Government, Politics and Planning*, London 1972.

structions and an extensive policy of roadway infrastructures, there was born a ‘plus grand Paris’ (‘even greater Paris’) of a new size, influenced by the urban utopists that had aimed their sights on the still mythical year 2000.

Through much inventive and forward-thinking effort, obstacles were overcome, red tape was cut through, popular perceptions changed – and major decisions were made and applied. To accomplish this, the ‘délégué général au District’ did not hesitate to show his authority, or even his authoritarianism according to his critics. The reports of the meetings of the board of directors offer evidence of this. For the Boulevard Périphérique, for example, in a “bolt of lightning”³¹ he pushed for the works to be carried out faster on one hand, for the number of lanes to be increased on the other hand and lastly for the priority to be given to complete each section.³² During the board meeting that took place on 7 December 1962 for example, Paul Delouvrier showed some impatience concerning the speed of the project; he banged his fist on the table and declared that “financiers and technicians should no longer hide behind one another while refusing to take responsibility for the work being done slowly.”³³ This meeting was followed by a formal written request to the Prime Minister for things to go more quickly.³⁴

Some taboos also fell away: In his dramatically narrated memoirs, Paul Delouvrier tells us that the “key discovery” of 1962 was that, by the year 2000, the Paris agglomeration would have between twelve and sixteen million inhabitants. “We had found out” something, “that frightened us, because non-growth was a dogma that nobody had dared or imagined breaking.”³⁵ In a retrospective of today, Delouvrier’s team had a strong imagination³⁶ and was facing the political implications of that imagination. In this respect, it was faithful to the teachings of Seneca, quoted in the epigraph to the master plan: “It is not because things are difficult that we do not dare; it is because we do not dare that things are difficult.”

³¹ L’aménagement de la région parisienne, 1961–1969. Le témoignage de Paul Delouvrier, École Nationale des Ponts et Chaussées, Press 2003, p. 48.

³² This subject was the cause of a verbal dispute between Delouvrier and Alain Griotteray, reporter of the budget of the City of Paris, during the session of 26 October 1962, ADRP, 344W 311. Furthermore, Griotteray was convinced that this brutal action was a necessity. See A. Griotteray, *Exigences du destin de Paris*, conference at the *Ambassadeurs*, Paris, 19 November 1963.

³³ ADRP, 345 W 113.

³⁴ Paul Delouvrier, letter dated 15 December 1962, ADRP, 344 W 8. As commissioner for construction and urban planning in the region, Pierre Sudreau was ‘alarmed’ by the pseudo-technical discussions (such as: “Should we put red lights at access ramps?”) that kept the project in limbo.

³⁵ Roselyne Chenu, *Paul Delouvrier ou la passion d’agir*, Paris 1994. Pages 227–273 deal with this question: ‘L’esprit de décision: histoire du schéma directeur’ (The spirit of decision-making: a history of the master plan).

³⁶ Paul Ricoeur, *Du texte à l’action. Essais d’herméneutique*, vol. II, Paris 1986; pp. 220ff.

These new possibilities and initiatives meant that large projects could be completed quickly.³⁷ They contrasted with the fossilisation of earlier town planning. Sometimes, it was a delicate operation to make policies coherent with local administrations that had not been prepared for the advent of the District. This caused wavering and hesitation: one example given by Jean Legaret was the policy of car parks planned in Paris intra-muros.³⁸ “When the District offered to participate, [the local administrations] often replied with embarrassment that none of their projects was ready. The car parks were an especially astounding example of this. The District allotted 700 million old francs to the City of Paris for the construction of a typical underground car park. For several months the city was unable to accept this manna from heaven because no project was up to scratch.”

Incontestably, de Gaulle’s foreign policy of grandeur, studied for instance by Maurice Vaisse, was matched on the home front with these more ordinary, prosaic topics. The difficulties of the time were regarded with resolve in an unheard-of spirit of foresight. This was the product of a very strong conscience of that generation; the will to distance oneself from the cursed past of a nation strangely defeated in 1940 gave life to these lofty aspirations.

A new ethic of action was born. It was expected that a grandiloquent view of human liberty would be built on freedoms that had been concretely won on a practical plane: the freedom to choose one’s work and to receive promotions, the freedom to choose one’s relations (Paul Delouvrier went so far as to say the freedom “to love”), the freedom to choose one’s pastimes and way of life, as well as cultural and social mobility.³⁹ Tirelessly, throughout their numerous public declarations, these individuals asserted all the humanistic facets of their philosophy.

5. The majority’s consent to modernity

Besides beautiful speeches, over the course of this period, Paris and its surroundings wanted to roll. Many people helped, in parody to a slogan used by the ‘Direction de la Voirie de Paris’ (Paris Roadway Direction) at the very beginning of the 1990s. Indeed, in the Town Council, the opponents were few and, even if their voices were sometimes distinguished and authoritative, their audience was nevertheless

³⁷ This was the case of the Right Bank Expressway, which benefited from favourable circumstances. See Michel Piquard, *Histoire d’une décision contemporaine. La voie sur les berges de la Seine*, in: *Promotions* 72, 1965, pp. 89–93.

³⁸ Jean Legaret, *Le District de Paris. Ce qu’il est. Comment il fonctionne. Ce qu’il fait*, Paris 1963, p. 23.

³⁹ Paul Delouvrier, *La région parisienne face à son avenir*, special edition of *Tendances*, 1967. The same theme is found in the preface, also by Paul Delouvrier – who was decidedly omnipresent in this communications array – to Jean Bastié’s *Paris en l’an 2000*, SEDIMO, 1965.

small or marginal. In any case, this audience was in no way politically characteristic, because before 1968 the automobile had not yet become a theme of internal opposition within the Town Council of Paris. The Town Council was capable, however, of deciding against certain automobile projects in spite of prevailing views, as demonstrated in some case studies.

The origins of these years of modernisation in Paris can be traced back to 1950 – more precisely, to June 29, 1950, when the ‘Commission pour l’Aménagement de Paris’ (Commission for Renovating Paris) was created, following the Prefect of the Seine Roger Verlomme’s report ‘Avant-projet d’aménagement de la Ville de Paris’ (‘Draft project for the improvement of the City of Paris’), presented 27 March 1950. This modernisation saw its first symbolic completion – but not its end – with the inauguration of the Right Bank Expressway in December 1967. In broad outline, this was the phase of automobile town planning accepted and demanded by the public authorities all the way up to the highest echelons. At the same time, however, large efforts were being made to support public transportation. This period is much more balanced than is sometimes claimed: there was a transport vision for Paris besides of the automobile.

In time, General de Gaulle himself came to join the celebration of the union between car and city. During his visit of the Porte de la Chapelle in May 1966, he entered the construction site of the largest interchange in Europe.⁴⁰ But it is especially Georges Pompidou, Prime Minister then President, who was the major political force – or “driver”⁴¹ – for this policy in the French capital. His faith in the automobile cannot be denied, whether one considers the ambitious motorway programme on the national level or, on the level of Paris, the support given to the designers of the expressways.⁴² This does not mean that the ambition to adapt Paris to the automobile came from him alone. The large investments that poured steadily into the Paris roadway network based obviously on a general consent.

⁴⁰ We do not know if an official speech was delivered by the President when he visited the construction site. This was not an inauguration – a type of ceremony that he did not much appreciate. In any case, there is no trace of a speech in the *Discours et Messages*, vol. 5, *Vers le terme : 1966–1969*, Paris 1970.

⁴¹ The term comes from René Galy-Dejean, a Gaullist city councillor representing the fifteenth arrondissement since 1965 and advisor to President Pompidou for the Paris region. Interview, 26 February 1998.

⁴² Regarding the social construction and the persistence of a few wrong ideas, see the author’s text: Georges Pompidou, *président conducteur, et la première crise urbaine de l’automobile, Vingtième Siècle*, in: *Revue d’Histoire* 61, January-March 1999, pp. 30–43. “It is quite obvious that the important subject is not de Gaulle and Paris, or Malraux and Paris, but Pompidou and Paris. Or rather that the subject of de Gaulle and Paris means, in the facts, the choices and the results, Pompidou and Paris”, *L’assassinat de Paris*, *ibid*, p. 273. Another text on this subject: Phillipe Nivet, *Georges Pompidou et la vie politique à Paris*, in: Bernard Lachaise/Gilles Le Béguec/Jean-Marie Mayeur (eds.), *Un politique. Georges Pompidou*, Paris 2001, pp. 357–76.

6. Integrating and “civilising” the automobile: The ambivalence and the attraction of the “American Model”⁴³

Twenty years later, looking back on this period in Paris, Louis Chevalier remembered that at the Town Council, when the traffic problems were being discussed, representatives of both the better-off and the working-class districts bickered over the cars of their respective constituents. Both sides attempted to support their argument with figures and counted the number of cars and their distribution per class, in sum, the responsibility of the other side for the growing traffic problems. But, in fact each family had or intended to have his own car and expected to use it, accusing the other car drivers of keeping him off and criticizing Paris of being unsuited for modern life. Apparently, the sociological discussion did not go any further and things were not any more complicated.

It is indeed correct to say that being able to drive in the city, even if partially destroying it, took priority over all other considerations. Certainly, the official position was different; certainly, in the developers’ plans, precautions were taken to respect and preserve the future of the historic town centre. After all, Le Corbusier himself, in his Plan Voisin, had finally ended up leaving a few monuments and Notre Dame Cathedral intact!⁴⁴ But once the theory was put into action, in other words once the jackhammers were ready to start, these contradictions became apparent.

With the determination shown by the Delegate General to the District of the Paris Region, much of the ambiguity fell away, as did the “planning stammering”⁴⁵ that had kept the public powers in a position of wait and see. Choices were made, publicised, explained, and then transformed into policy.⁴⁶ The automobile had a central place in these projects: its potential, finally recognised, appreciated and used, became a “golden key” for new solutions as for instance the “New Towns”. New norms in town planning were developed around the car, in order to respect what the master plan had identified as the modern rule for urban transport, in oth-

⁴³ This was an era when even the Prefecture of Police tried its hand at philosophy. Sur le Pouvoir de police, Liaison, no. 2 (1963). The process of ‘civilising’ the automobile. M. Papon, Paris et l’automobile, conference given at the Ambassadeurs on 21 January 1965, p. 21.

⁴⁴ Let us notice that a quote by Le Corbusier was used as an epigraph for the extensively illustrated work intended for the general public: Paris, le District de la Région de Paris, Paris: Éditions Friedland 1964, non-paginated.

⁴⁵ Jean-Louis Cohen/André Lortie, Des fortifs au périf. Paris, les seuils de la ville, Paris 1991, p. 251. On this topic, see Elsa Martayan, Moderniser la capitale ou contenir la région. Les propositions et débats des années cinquante, in: Les Annales de la recherche urbaine 50, 1991, pp. 83ff.

⁴⁶ Jean-Paul Alduy, L’aménagement de la région de Paris entre 1930 et 1975. De la planification à la politique urbaine, in: Sociologie du travail 2, 1979, pp. 167–200.

er words, it became a central claim for town planning to get around by car at a speed of “anywhere between fifty and sixty kilometres per hour”.⁴⁷

To become convinced of the new role given to the car in the urban thinking of the decision-makers, nothing is better than stepping into a car – Paul Delouvrier’s car, in fact. The model was not insignificant: an American cabriolet. Beyond this vehicle were broad ideas, wide spaces and ‘la belle vie’.⁴⁸ When asked who had originally thought of the locations for the new towns, Delouvrier replied: “At the time, I used part of my Saturdays to go for a drive and take a look at new spaces, which is why I had got myself a Studebaker convertible (in case of bad weather, this American cars could be closed quickly, by simply pressing a button). The ‘Noonday Demon’, my wife said. The ‘District Demon’, I replied: with this car, it was possible to see, to observe, to become part of the urban and rural landscape.”⁴⁹

Claiming that the policies applied in the Paris region owed much to a high-level civil servant’s Studebaker would of course be exaggerated... Nevertheless, the fact remains that Paul Delouvrier tried to understand the automobile system and the new civilisation that it was bringing about, and tried to develop terms to speak about this phenomenon. He realised however that “we have not yet, if you will pardon the expression, ‘digested’ the automobile.”⁵⁰

But, the 1960s were not as fascinated from new forms of urban organisation in American cities as one might think. Of course, the immediate availability of American traffic models adaptable to the new conditions of traffic congestion made it easy to borrow theories from that country.⁵¹ However, at the same time, planners

⁴⁷ “This time-distance of an hour between the city centre and the edge of the agglomeration seemed to us to be the golden key to understanding city planning.” Chenu, p. 244.

⁴⁸ Robert Dhéry had directed the 1961 film ‘La Belle Américaine’, a comedy in which a convertible more than five metres long fought with Bourvil for the limelight.

⁴⁹ Paul Delouvrier must have enjoyed telling and emphasising this anecdote because we have three written version. Serge Goldberg, who worked closely with Delouvrier as director of studies, told the author during an interview that he had heard the tale until he was tired of it. A theory of the convertible was then drafted: “When you have a car with a roof, you are in a bubble and the others are enemies. When you go for a drive in a convertible, you share the air and people are like friends, you can stop.” *L’aménagement de la région parisienne, 1961–1969. Le témoignage de Paul Delouvrier*, Paris 2003, p. 72.

⁵⁰ Delouvrier, *Les problèmes du District*. Two other traces of his attachment to terminology can be found in his presentation entitled “L’avenir de Paris ; avenir spontané ou avenir concerté” at the colloquium Paris, présent et avenir d’une capitale, published in *Colloques cahiers de civilisation*, Institut pédagogique national, 1964, pp. 111–31) and in his presentation to the board of directors on 21 December 1965.

⁵¹ Gabriel Dupuy, *Une technique de planification au service de l’automobile. Les modèles de trafic urbain*, Paris, Action concertée de recherche urbaine, Copedit 1975 and: *Adapter les villes françaises à l’automobile dans les décennies d’après-guerre. La leçon de calcul de l’Oncle Sam*, in: *Les relations*

warned that some areas of Paris or the new towns could become comparable to 'bad Chicago' and used America as an anti-model. All in all, it can be reasonably affirmed that there was no uncritical American fascination during these years:⁵² 'urban taylorisation' and the radicalism of certain engineers appeared undesirable.⁵³ Paris and its surroundings were therefore kept at a certain distance from the emblematic but excessively modernised United States.

7. A bold master plan to 'digest' the automobile

With the creation of the District, whose initial objective was to enforce the 'Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne' (PADOG) approved by a decree in August 1960, an appropriate solution was found for the institutional question that had until then paralysed any attempt at bolder town planning.⁵⁴ However, this qualitative leap forward was regarded with concern by certain elected officials in Paris, who saw themselves losing their 'monopoly' on town planning projects in the city. The best proof of this was seen in the fact that while the successive versions of the Plan Prost had left Paris intra-muros unmentioned, the master plan showed expressways running into the capital. These brutal infrastructures caused confusion as to the "urban forms"⁵⁵ that the District's transport plan intended to shape.

On the other hand, the district made available much money for the big projects. The central government committed itself to 'heavy investments', thanks to inspector of finance Delouvrier's knowledge of the workings of the administrative machinery and to the political weight conferred upon him by General de Gaulle's un-failing support. To finance the 'large works' such as the Right Bank Expressway or

franco-américaines dans le domaine de la technologie, Paris 2000.

⁵² This fact is rooted in the study trips conducted by the directors of the District; the Scandinavian countries seemed better examples to them. The report on the May 1963 study trip to the United States is found in the archives held by the Île-de-France Region, ADRP, 344 W 21.

⁵³ Even when these forecasts proved to be correct overall: "In twenty years, France will know the total motorisation that the United States has practically reached today. [...] Our cities must adapt to the automobile; it is vain to hope for the inverse." Christian Gerondeau, La conception des réseaux routiers urbains, Service d'études et de recherches de la circulation routière, informational notice no. 1, 1965. See also Jacques Riboud, La ville heureuse, Paris 1981.

⁵⁴ In his conclusion to the 26 February 1958 meeting of the Comité d'aménagement de Paris, Henry Puget, at the Conseil d'État and former reporter general of the CSAOGRP, recommended that a single regional authority be created to deal with urban development and that the different services responsible for urban development in the region be merged: Administrative Library of the City of Paris, MS 1448, Henry Puget papers, development of the Paris region 1928-1958, 17.

⁵⁵ This expression was used in the master plan, p. 73.

the Boulevard Périphérique, the State and the District contributed 60% of the total costs of the works. In all, for the ‘expressways’ in Paris, the District invested 288 million French francs.⁵⁶ The Boulevard Périphérique – which counted only two kilometres of completed road surface when the District was created – was the largest beneficiary with 233.53 million French francs. This allowed the project to be finished in half the time, which naturally pleased André Herzog, general director of urban development at the Prefecture of the Seine. The overall funding rate was increased by 3.5 times to reach 220 million annually (compared to 60 million in 1962) and under these conditions, its completion by 1970 or 1971 appeared feasible. The Right Bank Expressway received 38.73 million in investments; the Vanves-Montparnasse radial road and the north-south main road each received 4.4 million for “studies, surveys and purchasing land”.⁵⁷

8. New governmental investments: striving for a balance with public transportation

Although these investments were colossal, they did not cut into the budgets allotted to public transportation. The latter were considerably increased too, for the Réseau Express Régional (RER)⁵⁸, for which the District was the major source of planning and investment, 795.5 million current francs were released between 1962–67, twice as much as the sum committed to the expressways. We could add to that sum the new train stations built in the suburbs as well as the train links to the new towns. The Paris subway network received 12 million francs for “diverse improvements”, including notably the installation of escalators and studies for extending the lines.⁵⁹

Those in power at the time today are often accused of having focused only on the automobile. But, they did in fact also invest in public transportation and were responsible for essential strategic decisions.⁶⁰ This simple fact should be recalled so that the period can be judged more clearly and with greater moderation.⁶¹

⁵⁶ The District initiated a new classification of different roadways: the “first-class expressways” were distinguished from the “second-class expressways”, “distribution routes” and “exit routes”.

⁵⁷ L’aide financière du District..., *ibid.*

⁵⁸ Christian Gerondeau, *La saga du RER et le maillon manquant*, Paris 2003.

⁵⁹ District of the Paris Region, *Programme quadriennal 1962–1965*, *Transports en commun*, June 1963.

⁶⁰ Not surprisingly, Michel Margairaz dates the renewal of public transportation at precisely this period in *Histoire de la RATP, la singulière aventure des transports parisiens*, Paris 1989 ; and Dominique Larroque/Michel Margairaz/Pierre Zembri, *Paris et ses transports, XIX^e–XX^e siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris 2002.

⁶¹ The CCES’s positions on the place to be accorded to the automobile in the future were even more ambivalent. While commenting on the urban motorway projects in a report contemporaneous to the 1965

9. *Beyond technocratic inevitability: the search for a new 'homo parisiensis' and a new public consent*

“The Paris region at the end of the century will not necessarily be what town planners will have tried to calculate: its future will depend more on philosophical choices, as regards the human condition and the finality of man and society, than on a clinical analysis of what homo parisiensis is, [because] the latter does not exist in itself.”⁶² Upon reading this quote, the boldness of the ‘planner’ of the District is revealed to be genuinely moderate. The faith in progress that inspired its directors, and especially Paul Delouvrier, was in no way posturing: its ultimate goal was avoiding the “divorce between the society and the city”, and preventing the creation of “reluctant city-dwellers”, two risks noticed at the time by Olivier Guichard.⁶³

Without pragmatic action, the theoretical optimism of the 1960s would have been gratuitous. By bringing “a method of knowledge, certainties and a program of expectations”⁶⁴, the District brought even more: it played the non-negligible role of partial financier and intellectual impetus that was necessary to cope with the changes in civilisation brought about by economic growth. For the vast majority of French people, after the hardships of the war and reconstruction, these changes were also filled with hope. Only for a small minority, this upheaval promised to be fatal.⁶⁵

The planners working with Paul Delouvrier aimed at no longer demonising the city to come. They sought to make it pleasant, even if that meant profoundly reshaping it and risking an identity crisis for Paris dissolving in the megalopolis. Conscious of a potential decline of collective existence⁶⁶, they were constantly seek-

master plan, Jean Ritter set forth the hypothesis of “possibly making the expressways usable for public transportation.” ADRP, 2 W 350.

⁶² Paris en questions. Une enquête du District de la Région de Paris, Paris 1965.

⁶³ “We can only say that urban society has not yet given full measure, and that people judge it – and therefore live it – considering its traditional advantages and disadvantages rather than its real potentials,” Paul Delouvrier pointed out (L’aménagement de la région parisienne, conferences at the Ambassadeurs, Paris, 6 February 1966, as if in reply to the words of the Minister of Equipment and Housing of the time. 17 May 1973 session of the National Assembly, ordinary session 1972–73, p. 2, quoted in Antoine Prost, Une histoire urgente, le temps présent des villes, Vingtième Siècle. Revue d’Histoire, special issue, Villes en crise ?, 64, October–December 1999.)

⁶⁴ Vaujour, p. 187

⁶⁵ Notably, Louis Chevalier regretted: “After 1958, once and for all [...] life in Paris became functional, practical, technical, technocratic, operational and forward-thinking, as pleasant, as rich in the unexpected, as inclined to inspiration as a wall of concrete”, (L’assassinat de Paris, p. 241).

⁶⁶ See the author’s work: L’historien d’aujourd’hui, l’automobile, et l’ancien ‘Paris de demain’. En écho et

ing the consent of the populations whose desires were unfortunately sometimes contradictory: “Every city is a continual plebiscite”, Paul Delouvrier repeated like a new Renan, wishing to evade the quick criticism of his purported technocracy. Thus, in terms of urban decision-making and governance, if a few impasses were indeed experienced during this time, avenues were also picked out and drawn out.

At the end, we can notice on another level that there are many coincidences with the current period, especially in terms of the link between the city centre and the suburbs. At the time, the tensions felt between the legal or administrative concept – the City – and the geographic reality – the urban area – necessitated an administrative redefinition of the capital’s status. The present-day regional organisation of Île-de-France is the distant result, and is no doubt imperfect;⁶⁷ judging by the strength of contemporary debates, just like the doubts about the usefulness of the Boulevard Périphérique raised thirty years after its opening.⁶⁸

As historians, we can only join with others both past and present and plead in favour of a better understanding of this period that has left us a rich legacy in terms of working out a regional awareness and bearing in mind the general interest. Though disqualified for the time being – perhaps unjustly so, we will suggest at this point in our research – for its excessive planning, the District’s practices nevertheless deserve our attention due to the many debates that were then started and quickly settled, sometimes for a long time, and often with perspicacity. As it happens, who can seriously claim that the “perspective of happiness” then emphasised has become obsolete? And who can judge about a method that aimed at giving freedom to the inhabitants of the region through courage, “boldness of thought and continuity of action” and call it inappropriate?⁶⁹

Dr. Mathieu Flonneau, Assistant Professor (Maître de conférence) an der Universität Paris I Panthéon-Sorbonne (Institut d’Etudes Politiques, Centre d’Histoire Sociale du XXe siècle), E-Mail: Mathieu.Flonneau@univ-paris1.fr.

hommage à Louis Chevalier, presented at the colloquium *Être parisien*, University of Paris I Panthéon-Sorbonne, *Etre parisien*, Publications de la Sorbonne-Paris et Ile-de-France, Mémoires, vol. 55, 2005.

⁶⁷ Jean-Pierre Pranas-Decours, *Territoires partagés. L’archipel métropolitain*, Paris 2002.

⁶⁸ This anniversary led to an exhibit at the Pavillon de l’Arsenal that called for “going beyond the frontier”, or “taking the tangent”, in short, an urbanistic and architectural requalification of the Boulevard Périphérique. See: Tomato Architectes, *Paris, la ville du périphérique*, Paris 2003.

⁶⁹ This was the title of the last chapter of Jean Vaujour’s work: *Hardiesse de pensée et de continuité de l’action*.

Mobilitätsbiographien und Mobilitätsgenerationen Ansätze für die Erklärung individueller und kollektiver Mobilitätskulturen

1. Einführung

In den letzten 50 Jahren konnten in allen OECD-Staaten dramatische Veränderungen in der Nutzung, Gestaltung und Wahrnehmung des Stadtraums beobachtet werden. Dazu gehören die ‚Entmischung‘ städtischer Quartiere, die Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung, wie sie schon in der Charta von Athen 1933 gefordert wurde, vor allem aber die Suburbanisierung der Stadtbevölkerung. Wenn auch nicht überall mit derselben Konsequenz wie in den USA, so können doch in vielen Ländern gleichgerichtete staatliche Rahmenbedingungen und Leitbildvorgaben ausgemacht werden, wie sie an der steuerlichen Behandlung von Wohneigentum und der PKW-Nutzung, der Verteilung der Erschließungskosten, der Ausgestaltung der baupolizeilichen Standards, der steuerlichen Absetzbarkeit von Pendelkosten und den Finanzierungsmechanismen des Straßenbaus abzulesen sind.¹ Dies führte u. a. zu einer generellen Förderung des motorisierten Individualverkehrs und der Massenwanderung der Bevölkerung aus den Innenstädten hinaus in die städtischen Randbereiche. Seit einigen Jahren nun beobachten wir eine Renaissance urbaner Wohn- und Mobilitätsformen.

In der Verkehrsverhaltensforschung gibt es bisher nur wenig Untersuchungen darüber, weshalb bestimmte Personen und Bevölkerungsteile auf den Erwerb von suburbanem Wohneigentum, Führerschein und PKW² ganz oder teilweise verzichten, auf andere Mobilitätswerkzeuge zurückgreifen (Fahrrad, ÖPNV, Taxi, Car-Sha-

¹ Clay McShane, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York 1994. Werner Durth, *Deutsche Architekten. Biographische Verflechtungen 1900–1970*, Stuttgart 1984. Kai W. Axhausen, *Geographies of somewhere. A review of urban literature*, *Urban Studies*, 37:10, 2000, S. 1849–1864. Claus J. Tully, *Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft*, Frankfurt am Main 1999; Klaus Kuhm, *Das eilige Jahrhundert. Einblicke in die automobilen Gesellschaft*, Hamburg 1995. David Thomas/Len Holden/Tim Claydon, *The motor car and popular culture in the 20th Century*, Aldershot 1998.

² Motorräder und andere Formen des individuellen motorisierten Verkehrs sind damit gemeint.

ring), zu Fuss gehen, oder gar bewusst ihre Aktivitätsräume beschränken,³ also im individuellen und kollektiven Mobilitätsverhalten ganz unterschiedlich auf ähnliche äußere Rahmenbedingungen reagieren.

Offensichtlich befriedigen einige Personen und Personengruppen ihre Bedürfnisse nach sozialem Kontakt, Arbeit und Einkaufen durch ein alternatives Bewegungsverhalten.⁴ Unterhalb des Megatrends einer Automobilisierung der Gesellschaft lassen sich unterschiedliche Mobilitätskulturen und -milieus feststellen, welche in relativer Autonomie von ordnungspolitischen Vorgaben, infrastrukturellen Bedingungen und womöglich auch von soziodemographischen Verhältnissen bestehen. Das ist die Ausgangsthese für ein DFG-gefördertes Vorhaben am Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin, das wir in enger Abstimmung mit der Verkehrsverhaltensforschung der ETH Zürich (Prof. Kay Axhausen) auf der empirischen Grundlage von narrativen Interviews sowie von Weblog- und Chatanalysen durchführen. Erste empirische Ergebnisse stehen für den Sommer 2007 an. Der vorliegende Beitrag ist vorwiegend konzeptionell angelegt.

Der Ansatz soll die überwiegend strukturell argumentierenden Erklärungsansätze für individuelles Mobilitätsverhalten, wie sie in den bisherigen Forschungsansätzen Anwendung gefunden haben, durch die Berücksichtigung intrinsischer Mobilitäts-motivationen erweitern und versuchen, die Entwicklung individuellen Mobilitäts-verhaltens als Funktion biographischer Einflüsse wie historischer Generationen zu verstehen. Die individuelle Mobilitätsbiographie wie die kollektive Mobilitätsgeneration repräsentieren dabei jeweils die individuelle bzw. kollektive Ausprägung von Mobilitätskulturen, die sich aus realisierter Mobilität wie potentialer Mobilitätsbefähigung zusammensetzen und Kontinuitäten im Verkehrsverhalten erklären können. Die Veränderungen im mobilen Verhalten der letzten Jahrzehnte werden dabei als Folgen eines Zusammenspiels von innerfamiliär (individueller) in der Biographie vermittelten und sich in Generationseinheiten (kollektiv) äussernden „Erfahrungsräumen und Erwartungshorizonten“⁵ interpretiert.

Der noch junge Begriff der „Mobilitätsbiographie“ hat in den letzten Jahren eine überraschende Konjunktur erfahren, auch wenn seine inhaltliche Bedeutung und sein methodischer Gebrauch noch variieren.⁶ Die Konjunktur für Ansatz und Be-

³ Anja Simma/Kai W. Axhausen, Structures of commitment and mode use. A comparison of Switzerland, Germany and Great Britain, in: *Transport Policy* 8:4, 2001, S. 279–288.

⁴ Kai W. Axhausen/D. M. Scott/A. König/C. Jürgens, Locations, commitments and activity spaces, in: Michael Schreckenberg/Reinhard Selten (Hrsg.), *Human Behaviour and Traffic Networks*, Berlin 2004, S. 205–230.

⁵ Reinhart Koselleck, „Erfahrungsraum“ und „Erwartungshorizont“ – zwei historische Kategorien, in: Ders., *Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten*, Frankfurt am Main 1989, S. 349–375.

⁶ Einen ersten Ansatz für das Verkehrsverhalten im Alltag liefert Martin Lanzendorf, *Mobility bio-*

griff steht in engem Zusammenhang mit der zunehmenden Beobachtung von Phänomenen des demographischen Wandels, Fragen des Verhältnisses von Stadt und Land und den Anpassungsnotwendigkeiten von städtischen und ländlichen Infrastrukturen an diese Veränderungen. So ermitteln inzwischen mehrere biographische Ansätze in den Planungswissenschaften und der Verkehrsforschung die Abfolge von Wohn- und Lebensstandorten, Zweit- und Nebenwohnungen, von Arbeitsplätzen, den Aufbau und den Unterhalt räumlicher Beziehungsnetze, aber auch die biographische Ausbildung von Mobilitätsstrategien.⁷ Dabei interessieren nicht allein die individuellen Folgen von biographischen Einschnitten wie Führerscheinwerb, Heirat, Berufswechsels oder Renteneintritt, sondern auch die Frage, ob aus biographisch zu beobachtenden Handlungsmustern Erkenntnisse über die zukünftige Nachfragestruktur zu gewinnen sind.⁸ Mobilitätsbiographien scheinen also in besonderem Maße dazu geeignet zu sein, nicht nur Aussagen über individuelle (Mobilitäts-)Verhaltensmuster zu machen, sondern insbesondere die (stadt)räumliche Manifestation dieser Verhaltensweisen sichtbar werden zu lassen.

graphies. A new perspective for understanding travel behaviour, Vortrag bei der 10. Konferenz der International Association of Travel Behaviour Research, Luzern, August 2003. Auch: Peter Van der Waerden, Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour, Vortrag bei der 10. Konferenz der International Association of Travel Behaviour Research, Luzern, August 2003. Lanzendorf erforscht aktuell am UFZ Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle „Mobilitätsbiographien“ am Beispiel der Veränderungen des Verkehrshandelns im Lebenslauf von Eltern mit Kindergartenkindern. Der Begriff der „Mobilitätsbiographie“ wird auch für großräumliche und dauerhafte Wohnortveränderungen und in der Migrationsforschung verwendet (vgl. „Erwerbs- und Mobilitätsbiographien junger akademischer Sizilianer“: <http://edoc.hu-berlin.de/dissertationen/jahnke-holger-2004-08-27/HTML/chapter1.html>).

⁷ Das IVT an der ETH Zürich untersucht den Zusammenhang von sozialen Netzen und Mobilitätsbiographien. Timo Ohnmacht und Kay W. Axhausen, Wenn es billiger ist als die Bahn - na ja, warum nicht? Qualitative Interviews zu Mobilitätsbiographien, Mobilitätswerkzeugen und sozialen Netzen, ETH, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, IVT, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, 2005. Die Entwicklung von Mobilitätsstrategien bei Kindern behandelt Christine Ahrend, Theoriegenerierende Mobilitätsforschung in der Verkehrswissenschaft (Theory-generating mobility research in transport science.), in: Qualitative Datenanalyse: computergestützt. Methodische Hintergründe und Beispiele aus der Forschungspraxis. Wiesbaden 2004, S. 167-179.

⁸ Die Veränderungen der Stadt-Umland-Mobilität im Raum Münster unter den Vorzeichen des demographischen Wandels untersucht das Institut für Geographie der Universität Münster: [HTTP://WWW.DEMOGRAFIE-UND RAUM.NRW.DE/THEMENBOERSE/THEMEN/THEMA_B4.HTML](http://www.demografie-und-raum.nrw.de/themenboerse/themen/thema_b4.html). An der Universität Karlsruhe (TH) werden Mobilitätsbiographien unter dem Gesichtspunkt des demographischen Wandels erforscht: http://www.ifv.uni-karlsruhe.de/seite_18.html#Mobilitaet.

2. Mobilitätskultur und Mobilitätsverhalten

Ausgehend von beobachtbaren unterschiedlichen Mobilitätskulturen, welche sich als vergleichsweise resistent gegen Trends und Planungsvorgaben erwiesen, stellte die sozialwissenschaftliche Verkehrsforschung in den letzten Jahren verstärkt die Frage nach intrinsischen Motivationen für das Mobilitätsverhalten, nach den (tieferen) Ursachen für die Wahl von Mobilitätszielen, der persönlichen und kollektiven Präferenz bestimmter Verkehrsmittel, sowie der Wahrnehmung und Bewertung der verkehrlichen Situation und ihrer Bedingungen.

Hatte sich die sozialwissenschaftliche Verkehrsforschung zur Erklärung des individuellen Verkehrsverhaltens bis vor einigen Jahren noch überwiegend auf ordnungspolitische Maßnahmen (Gesetze, Infrastruktur), generalisierte Kosten der Entscheidungsalternativen⁹ und soziodemographische Beschreibungen der Verkehrsteilnehmer (Einkommen, Beruf, Bildung)¹⁰ beschränkt, rückten in den letzten Jahren Fragen zu Milieu, Lebensstil, persönlichen Einstellungen und Wertorientierungen als relevante Verhaltensdeterminanten ins Zentrum des Forschungsinteresses¹¹. Konsequenterweise wurden die persönlichen Einstellungen und Wahrnehmungen gegenüber Aufenthaltsorten, Landschaftsräumen und Destinationen als mobilitätsrelevante Faktoren untersucht, etwa im Freizeitverkehr¹² und im räumlichen Alltagsverhalten¹³. Damit wird das Zusammenspiel von (städtischer)

⁹ Daniel McFadden, Disaggregate behavioural travel demand's RUM side – a 30 years perspective, in: David A. Hensher (Hrsg.), *Travel Behaviour Research. The Leading Edge*, Oxford 2001, S.17-64. David Brownstone, Discrete choice modelling for transportation, in: D. Hensher, *Travel Behaviour Research. The Leading Edge*, Elsevier, Oxford 2001, S. 97–124. Chandra R. Bhat, Recent methodological advances relevant to activity and travel behaviour analysis, in: Hani S. Mahmassani (Hrsg.), *In Perpetual Motion. Travel Behaviour Research Opportunities and Application Challenges*, Oxford 2002, S. 381–414.

¹⁰ Konrad Götz/Thomas Jahn/Irmgard Schultz, *Mobilitätsstile. Ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Forschungsbericht Stadtverträgliche Mobilität, 7*, Forschungsverbund City: mobil, Frankfurt am Main 1998. Konrad Götz u. a., *Mobilitätsstile in der Freizeit, Abschlussbericht des Projekts „Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs“* im Auftrag des Umweltbundesamtes, ISOE und ÖI, Frankfurt am Main/Freiburg im Breisgau 2002. Methodisch äquivalent sind *latent class* – Modelle, in denen die Bestimmung der Klassenzugehörigkeit Teil des Gesamtmodell ist, vgl. Moshe E. Ben-Akiva/Joan L. Walker, *Hybrid choice models. Application to travel and location behaviour*, Vortrag beim International SSHRC Colloquium, Quebec Juni 2002.

¹¹ Z. B. Bertram Gawronski/Hubert Sydow, *Werteorientierungen und Präferenzmuster. Vorstellungen eines zweidimensionalen Wertesystems zur Beschreibung potentieller Kundengruppen*, Vortrag zum 20. Kongress für angewandte Psychologie, Berlin Oktober 1999.

¹² Hans-Liudger Dienel/Hans-Peter Meier-Dallach/Carolin Schröder (Hrsg.), *Die neue Nähe. Raumpartnerschaften verbinden Kontrasträume*, Stuttgart 2004.

¹³ Klaus J. Beckmann u. a., *StadtLeben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum und Verkehrsentwicklung*, Wiesbaden 2006.

Wohnortwahl, Lebensstil, persönlicher und kollektiver Raumwahrnehmung und werteorientiertem Mobilitätsverhalten selbst zum Untersuchungsgegenstand: als Ursachen für den Aufbau und die räumliche Verteilung sozialer Kontakte (soziales Netz) im Raum und die Abhängigkeit der persönlichen Wahl des Wohnorts von diesen sozialen Netzen.¹⁴ Der Wohnstandort einer Person z.B. beeinflusst die Freizeitaktivitäten hinsichtlich Zielwahl wie Verkehrsmittelwahl. Doch ist die Wahl eines Wohnstandortes nicht nur durch objektive Faktoren (Arbeitsplatzstandort, infrastrukturelle Ausstattung), sondern auch dessen soziale Prägung beeinflusst. Allerdings behandelt die überwiegende Zahl der Forschungsansätze weiterhin die Motive und Motivationen des Mobilitätsverhaltens als lediglich komplementären Aspekt soziodemographischer Muster, und nicht als eigenständiges Forschungsproblem.¹⁵ Dies mag erklären, warum bisher die Dimensionen des sozialen Erlernens, der innerfamiliären und gruppenspezifischen Weitergaben von Mobilitätsmustern, sowie die Rolle biographischer Erfahrungen für das persönliche Mobilitätsverhalten kaum Beachtung gefunden haben. Dabei wären Aufschlüsse darüber für die Verkehrs- und Raumplanung, aber auch die Sozialwissenschaften von größter Bedeutung, ließen sich hier doch neue soziokulturelle Erklärungs- und Steuerungsmöglichkeiten des Verkehrsverhaltens ableiten.

3. Mobilitätskultur und Mobilitätsmotivation

Wir benutzen den Begriff der Mobilitätskultur, um das Beziehungsgeflecht zwischen pragmatischen, lebensstilabhängigen, den in der Raumwahrnehmung und den Wertorientierungen begründeten Mobilitätsentscheidungen zu untersuchen. Der bisherige in der Forschung übliche Gebrauch des Begriffs der Mobilitätskultur ist vielschichtig und braucht eine genauere Bestimmung für den jeweiligen Verständniskontext. Zunächst einmal ist Mobilität selbst ein mehrdeutiger Begriff. Er kann sowohl soziale als auch räumliche Mobilität bezeichnen. Diesen Mobilitätsdimensionen wäre noch die „virtuelle“ Mobilität der Mediennutzung hinzuzu-

¹⁴ Beckmann u.a., bes. S.26-30. Zu sozialen Netzen vgl.: Kai W. Axhausen, Activity spaces, biographies, social networks and their welfare gains and externalities: Some hypotheses and empirical results, Paper for the PROCESSUS Colloquium, Toronto 2005.

¹⁵ Dies wurde im Vergleich unterschiedlicher aktueller Forschungsprojekte zu Mobilitätsfragen deutlich, welche sich auf einem Workshop des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Frühjahr 2001 in Bonn vorstellten: vgl. Gunter Heinicke/Hans-Liudger Diemel (Hrsg.), Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Neuere empirische Methoden im Vergleich, Berlin 2002, S. 10–11. Eine solche Ausnahme, die persönliche Einstellungen und Wertorientierungen unabhängig von den soziodemographischen Eigenschaften der Personen definieren, zählt Gebhard Wulfhorns/ Marcel Hunecke, Modellkonzept und empirische Untersuchung zum Zusammenhang von Lebensstil, Standortwahl und Verkehrsnachfrage, Stadt Region Land, 69, 2000, S.157–171.

fügen, die den Gebrauch von individuelleren Medien (Telefon, E-Mail, Internet, Fax etc.) als auch Massenmedien (Fernsehen, Radio, Printmedien) mit einschließt. Doch auch die uns hier vordringlich interessierende räumliche Mobilität lässt sich nach kurzfristigem Verkehrshandeln (Alltags- und Freizeitmobilität) als auch langfristiger ‚Wanderungs‘- Mobilität (Wohnmobilität) differenzieren. Außerdem muss bei der räumlichen Mobilität (wie auch bei der hier nicht berücksichtigten sozialen) zwischen der realisierten Bewegung (Umzüge, Verkehrshandeln) und dem Bewegungspotential unterschieden werden. Für diese Unterscheidung zwischen Realisierung und Potential werden in der Mobilitätsforschung dem Begriff der (realisierten) Mobilität („Mobility“) die Komplementärbegriffe der „Motility“ (mit einer Betonung des Bewegungspotentials), bzw. des „Möglichkeitsraums“ (mit seiner Betonung des Potentials der räumlichen Erreichbarkeit) entgegengestellt. Das Potential der Motility bzw. des Möglichkeitsraums ergibt sich dabei gleichermaßen aus der Beweglichkeit des Akteurs selbst (dem ‚Nachfrager‘), wie aus der Erreichbarkeit von Zielen (den ‚Angeboten‘).¹⁶ Auf der Handlungsebene von Individuen, aber auch kollektiven Akteuren, ließe sich die Bedeutung und Funktion von Motility mit dem Habitus-Konzept von Bourdieu vergleichen – so wie der Habitus eines Menschen dessen Fähigkeit umschreibt, sich soziales, kulturelles und wirtschaftliches ‚Kapital‘ anzueignen, so könnte Motility als eine auf das Mobilitätsverhalten bezogene ‚Querschnittsfunktion‘ dieser Fähigkeit definiert werden. D.h., Motility beschreibt die soziale, kulturelle und auch ökonomische Fähigkeit, sich den Raum ‚anzueignen‘, sei es durch die Sicherung des Zugangs zu bestimmten Destinationen, sei es, indem unterschiedliche Räume durch Handlungen und sozial-kulturelle Kompetenzen durch die Menschen sinnvoll genutzt werden können. Motility bedeutet also die Befähigung zu einer kompetenten Beweglichkeit im Raum, die jedoch nicht realisiert zu werden braucht.

Die Vielgestaltigkeit eines so verstandenen Mobilitätsbegriffs wirkt sich auch auf die Bestimmung des Begriffs der Mobilitätskultur aus. Statt einfach die Verankerung und Funktion der Verkehrsinfrastruktur in der allgemeinen Kultur eines Gemein-

¹⁶ Zum Begriff Motility vgl.: Vincent Kaufmann/Manfred Max Bergman/Dominique Joye, Motility. Mobility as Capital, in: International Journal of Urban and Regional Research, Volume 28:4, Dezember 2004, S. 745–756. Kaufmann et al. bezogen sich in ihren Ausführungen zur Motility stark auf: John Urry, Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty First century, London 2000. Der zu Motility alternative Begriff „Möglichkeitsraum“ wurde von Weert Canzler und Andreas Knie eingeführt, vgl. Dies., Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Wien-Köln-Weimar 1998. Zusammenfassend zum Mobilitätsbegriff siehe: Beckmann u. a., S. 18. Ganz vergleichbar die Zusammenstellung der Mobilitätsbegriffe bei: Claus J. Tully/Dirk Baier, Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben, Wiesbaden 2006, S. 30–41.

wesens zu bezeichnen, soll für unser Anliegen der Begriff Mobilitätskultur im Anschluss an die obigen Ausführungen das Verhalten und die Auseinandersetzung von Menschen mit Mobilität und Verkehr umfassen. In diesem zweiten Falle verwirklicht sich Mobilitätskultur gleichermaßen in physischen wie intellektuellen Leistungen. Entsprechend dem oben ausgeführten Mobilitätsbegriff, der „Mobility“ und „Motility“ integriert, wären dann in einer Mobilitätskultur die Phänomene des kurz- wie des langfristigen Bewegungsverhaltens im Raum, die Dimensionen der realisierten und potentiellen Mobilität, sowie ihre intellektuelle Vorbereitung und Aufarbeitung durch die Akteure enthalten.

Der Umfang und die Art der Bewältigung von Reisezeiten, Reiseweiten und Reisegeschwindigkeit sind ebenso Bestandteil einer solchermaßen verstandenen Mobilitätskultur, wie die Ausgestaltung von Reiseformen, den dabei gemachten Reisewahrnehmungen, die Organisation und Gestaltung der Mobilität, die umgesetzte Mischung von Verkehrssystemen, die eventuell geleistete Reisedokumentation, wie auch die geäußerten (aber nicht notwendig realisierten) Verkehrsbedürfnisse. Außerdem sind, entsprechend neueren Forschungsansätzen zu Raum und Raumwahrnehmung, die Präferenzen und Bewertungen von Aufenthaltsräumen und Zielorten einzubeziehen – denn diese Einschätzungen bilden nicht nur eine wesentliche Grundlage für Mobilitätsmotivationen (z.B. eine Reise in eine bestimmte Region zu machen, einen Wohnort zu wechseln), sondern wirken sich auch auf Frequenzen und Richtungsentscheidungen aus („Lieblingssorte“, gemiedene Orte).

Mobilitätskultur in diesem Sinne verwirklicht sich in der Wohnstandortwahl, dem Alltagsverkehr, der Freizeit- und Urlaubsreise, aber auch im Sport, in den Darstellungen und Vermittlungen von Medien oder der Kunst. Mobilitätskultur umfasst also persönlich-individuelle wie kollektive Handlungs- und Ausdrucksebenen, die allerdings in einem engen, wenn auch nicht absoluten Zusammenhang stehen.

Das Problem dieser Beziehung zwischen der persönlich-individuellen und der kollektiven, gesamtgesellschaftlichen Mobilitätskultur verweist auf die Frage, wie solche Mobilitätskulturen sozial vermittelt und durch persönliche Mobilitätserfahrungen im Lebensverlauf tradiert, ausdifferenziert, aber auch modifiziert oder gar ‚gebrochen‘ werden. Beispiele wären etwa Personen, die eine starke Familien- und Elternorientierung mit einem wesentlich mobileren beruflichen Lebensmuster kombinieren, oder eine Frau, die nach einer Scheidung mit einem neuen Lebenspartner ein neues Freizeit- und Reiseverhalten entwickelt. Mobilitätskulturen sind eben nicht starr zu verstehen, sondern können sich im Lebensverlauf wie im geschichtlichen Prozess verändern. Die Frage des Erlernens von Mobilitätskompetenzen durch Erfahrung und Handlung spiegelt sich in besonderem Maße in der Dimension der „Motility“, der potentiellen Mobilität, denn in ihr zeigen sich auch die nicht not-

wendig realisierten Dimensionen erfahrener und vermittelter Mobilitätskultur. Bei Beispiel wäre der gut ausgebildete Akademiker mit überdurchschnittlichem Einkommen, der bewusst auf internationale Fernreisen verzichtet, obwohl ihm deren Durchführung weder finanzielle, noch sozial-kulturelle Probleme bereiten würde; die Frau, deren kleinbürgerlicher Hintergrund und eigene widerstreitende Lebensideale die lebenslang gehegten Auswanderungspläne nach Übersee schließlich scheitern lassen. In den persönlichen Mobilitätskulturen zeigen sich offensichtlich sozial vermittelte Gewohnheiten und Erfahrungen, auch kognitive Landkarten, doch noch ist kaum erforscht, wie diese Faktoren auf das Mobilitätsverhalten wirken.

4. Mobilitätsbiographie und -generation als Erklärungsansätze für Mobilitätskulturen

Im folgenden werden zwei methodische Ansätze vorgestellt, mit deren Hilfe die Ausbildung und Entwicklung persönlicher Mobilitätskulturen und deren Beziehung zu bestehenden und sich verändernden gesamtgesellschaftlichen Mobilitätskulturen beleuchtet werden können: der biographische und der Generationenansatz.

Die biographische Betrachtung der Entwicklung und Veränderung einer individuellen Mobilitätskultur im Lebensverlauf kann besonders Aufschluss darüber geben, inwiefern individuelle Mobilitätskultur sozial erlernt und gerade auch im familiären Zusammenhang intergenerationell weitergegeben wird. Aus der Perspektive der Generationenforschung wäre dagegen zu fragen, inwiefern Beharrung und Wandel im kollektiven Verkehrsverhalten als Kontinuität und Abfolge kollektiv-generationaler Mobilitätskulturen aufzufassen sind, die sich als spezifische Mobilitätsgenerationen unterscheiden lassen, etwa dem Zusammenhang von Wandervogel und ‚Autowandern‘ in den 1960er Jahren.

Die Biographieforschung und ihre Spielart der Oral History hat sich schon lange als Disziplin der Sozialwissenschaften etabliert und ausdifferenziert.¹⁷ Die biographische Dimension des Mobilitätsverhaltens ist unmittelbar einsichtig: im Falle der älteren Frau, die das Autofahren in langen Ehejahren verlernt hat, des Jugendlichen, der alleine mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen den geschiedenen Eltern pendelt, des Mannes, der die Lust am Fahrradfahren nach einem Unfall

¹⁷ Werner Fuchs-Heinritz, *Soziologische Biographieforschung. Überblick und Verhältnis zur Allgemeinen Soziologie*, in: Gerd Jüttemann/Hans Thomae (Hrsg.), *Biographische Methoden in den Humanwissenschaften*. Weinheim 1998, S. 3–23. Heinz Bude, *Lebenskonstruktionen als Gegenstand der Biographieforschung*, in: Jüttemann/Thomae, S. 247–258. Alexander von Plato, *Erfahrungsgeschichte – von der Etablierung der Oral History*, in: Jüttemann/Thomae, S. 60–74.

verloren hat, oder das Beispiel eines Ehepaares, das sich mit Freunden aus einem vergangenen Wohnort zum Urlaub im Ferienhaus trifft.

Dennoch ist das Problem biographischer Erfahrungen als Einflussfaktoren auf das individuelle Mobilitätsverhalten erst seit kurzem in den Blick der Planungswissenschaften wie auch der Verkehrsforschung gerückt. Zudem liegt den bisherigen mobilitätsbiographischen Überlegungen in der Verkehrswissenschaft ein Biographiebegriff zugrunde, der sich in einer Lebenslaufforschung erschöpft und die Abfolge von Wohn- und Lebensstandorten, Arbeitsplätzen, jeweiligen Zugriffsmöglichkeiten auf Mobilitätswerkzeuge (PKW, Fahrrad, Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr) sowie räumliche Beziehungsnetze einer Person erfasst. Dagegen ist die Frage nach dem Verhältnis von spezifischen Mobilitätsbiographien zu bestimmten Mobilitätsgenerationen, d.h. generativ zuzuordnenden Mobilitätskulturen, wie es das von der DFG geförderte Projekt „Mobilitätsbiografien“ am Zentrum Technik und Gesellschaft (www.Mobilitaetsbiographien.de)¹⁸ untersucht, neu. Auf der Grundlage des oben ausgeführten Verständnisses von Mobilitätskulturen will das Forschungsvorhaben den Biographiebegriff auch für die Verkehrswissenschaften ausweiten. So beschäftigt sich die aktuelle sozialwissenschaftliche und vor allem historische Biographieforschung über die objektiv zu erhebenden Lebensstationen und Beziehungsgefüge hinaus mit den Bewertungen und Selbsteutungen, welche die untersuchten Personen ihrer eigenen Biographie zuschreiben – die sozialwissenschaftliche Biographieforschung ist zu einem erheblichen Anteil Autobiographieforschung. Mit einem solchermaßen begrifflich ausgetweiteten Verständnis von Mobilitätsbiographie, welches faktisches Handeln wie Selbstreflexion umfasst, soll die Entwicklung, Ausbildung, Modifikation und Veränderung individueller Mobilitätskulturen nachgezeichnet werden.

Die biographischen Muster des Mobilitätsverhaltens müssen deshalb in den relativen Konstanzan individualen Dispositionen bezüglich der Entscheidungen über die genutzten Verkehrsmittel, die Bewegungsfrequenzen und die Zielwahl gesucht werden. Nicht absolute Größen (z.B. von Reiseweiten, Fahrfrequenzen, der Anzahl mobiler Freizeitaktivitäten) sind charakteristisch, sondern die Wiedererkennbarkeit von Präferenzen, Tendenzen und relativen Unterschieden im Verkehrsverhalten eines Lebensverlaufs. Eine Mobilitätsbiographie ist als Beschreibung einer persönlichen Mobilitätskultur und ihrer Entstehungs- und Entwicklungsbedingungen zu verstehen.

¹⁸ Das Forschungsprojekt wurde zusammen mit Prof. Kai W. Axhausen von der ETH Zürich formuliert. Axhausen untersucht Mobilitätsbiographien als Funktion der zeitlichen Kontinuität und des Wandels sozialer Netzwerke; Diemel/Heinickel integrieren in einem historisch-sozialwissenschaftlichen Methodenansatz mehr Faktoren.

Aus der Perspektive der Generationenforschung lassen sich Mobilitätsbiographien als individuelle Mobilitätskulturen daraufhin befragen, welche intergenerationalen Vermittlungs- und Einflussfaktoren an ihrem Zustandekommen beteiligt sind. Umgekehrt kann das Konzept der Mobilitätskultur dazu dienen, verschiedene Jahrgangskohorten über eine ihnen gemeinsam zuschreibbare Mobilitätskultur in historische Mobilitätsgenerationen zu differenzieren. Dies verspricht, langzeitliche Muster, Tendenzen und relative Differenzen über lange Perioden und Generationen hinweg sichtbar werden zu lassen. Das Thema der Generationalität eignet sich in Verbindung mit dem oben genannten Biographieansatz dazu, das Spannungsfeld zwischen Individuum und Gesellschaft differenzierter erfassen zu helfen¹⁹, und die „Wiedererkennbarkeit einer Gestalt im permanenten Wechsel und Wandel“ zu erleichtern²⁰.

Ähnlich wie die Biographieforschung hat die Generationenforschung in den letzten Jahren einen bedeutenden Schub erhalten.²¹ Gemeinsam ist in allen neueren wissenschaftlichen Untersuchungen der Bezug auf Karl Mannheims grundlegende Ausführungen zum „Problem der Generationen“.²² Sie alle verstehen ‚Generationen‘ nicht als numerische, allein an Geburtsjährgängen orientierte Kohorten, sondern als soziale Gruppierungen, die durch ereignisgeschichtliche Erfahrungen, Erinnerungen sowie daraus resultierenden Handlungs- und Entscheidungs-

¹⁹ Helmut Trischler, Im Spannungsfeld von Individuum und Gesellschaft. Aufgaben, Themenfelder und Probleme technikbiographischer Forschung, in: Wilhelm Füßl/Stefan Ittner (Hrsg.), Biographie und Technikgeschichte. Sonderheft der Zeitschrift BIOS. Zeitschrift für Biographieforschung und Oral History, 1998, S.42–58.

²⁰ Vgl. Bude, Lebenskonstruktionen.

²¹ Neben dem Strom zahlreicher populärwissenschaftlicher oder feuilletonistischer Auseinandersetzungen mit dem Phänomen ‚Generation‘ hat sich die Sozialwissenschaft mit neuem Interesse diesem Untersuchungsparameter zugewandt, vgl. den Überblick von: Andreas Lange, „Generationenrhetorik“ und mehr: Versuche über ein Schlüsselkonzept, in: Sozialwissenschaftliche Literaturrundschau H. 39/1999. Fast zeitgleich haben Beiträge zur NS-Forschung und zur DDR-Geschichte generationenspezifische Erfahrungshintergründe als historische Wirkungsgröße wiederentdeckt: Ulrich Herbert, Biographische Studien über Radikalismus, Weltanschauung und Vernunft. 1903–1989, Bonn 1996. Lutz Niethammer, Das Volk der DDR und die Revolution. Versuch einer historischen Wahrnehmung der laufenden Ereignisse, in: Charles Schüddekopf (Hrsg.), „Wir sind das Volk!“: Flugschriften, Aufrufe und Texte einer deutschen Revolution, Reinbek 1990. Wolfgang Kühnel, Scheinbar konfliktfrei aneinander vorbei. Eine Retrospektive der Generationsbeziehungen in den achtziger Jahren in der DDR, in: PROKLA H. 80/1990, S. 28–39. Hartmut Zwahr, Umbruch durch Aufbruch und Ausbruch. Die DDR auf dem Höhepunkt der Staatskrise 1989. Mit Exkursen zu Ausreise und Flucht sowie einer ostdeutschen Generationenübersicht, in: Hartmut Kaelble/Jürgen Kocka/Hartmut Zwahr (Hrsg.), Sozialgeschichte der DDR, Stuttgart 1994, S. 426–465.

²² Karl Mannheim, Das Problem der Generationen, in: Ders., Wissenssoziologie: Auszug aus dem Werk, hrsg. v. Kurt Wolff, Berlin/Neuwied 1970, S. 509–565 (ursprünglich: Karl Mannheim, Das Problem der Generationen, Kölner Viertelsjahreshefte für Soziologie, 7:2, 1928, Berlin).

wahrscheinlichkeiten untereinander verbunden sind. Hatte Wilhelm Dilthey bereits das sozialpsychologische Moment der gemeinsamen zeitgeschichtlichen Erfahrung von Individuen ins Zentrum seiner Überlegungen zu Generationen gestellt²³, fasste Mannheim das Generationenphänomen dreifach. Dieses sei erstens durch die natürliche Voraussetzung eines gemeinsamen Lebens zur gleichen Zeit bestimmt, was er als „Generationenlagerungen“ bezeichnete.²⁴ Durch die „Partizipation an den gemeinsamen Schicksalen“ entstehe innerhalb dieser Lagerungen zweitens ein „Generationenzusammenhang“.²⁵ Schließlich ergeben sich aus dem Generationenzusammenhang die „Generationseinheiten“, die sich durch ein „einheitliches Reagieren“ im Hinblick auf diese gemeinsame Erfahrung auszeichnen. Nach Mannheim vollzieht sich somit die Herausbildung von Generationen auf Grundlage gemeinsamer Geburtsjahrgänge über die Erfahrung von sozialhistorischen Ereignissen hin zur Herausbildung gemeinsamer Handlungsstile.

Um die soziale Tradierung und Weitergabe von Mobilitätsverhalten mit einem Generationenansatz zu untersuchen, bietet sich zum einen ein ‚engerer‘ Ansatz an, der den intergenerationellen Einflüssen auf das Verhalten in der Familie nachgeht, und wesentlich mit der Problematik der Sozialisation konform geht. Der ‚weitere‘ generationale Untersuchungsansatz fragt dagegen nach milieübergreifenden ‚Mobilitätsgenerationen‘, die durch charakteristische Gemeinsamkeiten einer Mobilitätskultur verbunden sind. Aus der zufälligen Generationslagerung mehrerer Jahrgangskohorten durch einen gemeinsamen Erfahrungshintergrund in einen Generationenzusammenhang gebracht, zeichnen sie sich durch ein ‚einheitliches Reagieren‘ (auf mobilitätsrelevante Herausforderungen) aus.²⁶

Die Sozialisationsforschung bezeichnet soziale Übertragungen als ‚Transmissionsvorgänge‘, denn in modernen Gesellschaften werden weder sozialer Status, noch Lebensstile von den Eltern auf die Kinder direkt übertragen.²⁷ Dies gilt zweifellos auch für Muster des Mobilitätsverhaltens. Intergenerationelle Einflüsse werden im Falle einer Weitergabe ähnlicher Verhaltensweisen oder Tendenzen am augenfälligsten; doch sind auch Vorgänge einer bewussten oder unbewussten Ab-

²³ Wilhelm Dilthey, *Über das Studium der Wissenschaften vom Menschen, der Gesellschaft und dem Staat* (1875), in: *Gesammelte Schriften*, Bd. V, Stuttgart 1974, S. 31–73, hier S. 37.

²⁴ Mannheim, S. 529.

²⁵ Ebd., S. 542.

²⁶ Für beide Ansätze aber gilt: „Mittels des Begriffs der Generationen werden – altersbezogene – individuelle und kollektive Differenzen der Erfahrung und des Handelns thematisiert“, vgl. Kurt Lüscher/Ludwig Liegle, *Generationenbeziehungen in Familie und Gesellschaft*, Konstanz 2003, S. 53.

²⁷ Karin Krahn/Johanna Kunze, *Muster der Raumeignung in familienbiographischer Perspektive. Über die Transmission von Mustern der Raumeignung und Raumnutzung im Mehrgenerationenzusammenhang am Beispiel zweier Familien*, in: *Bios, Zeitschrift für Biographieforschung, Oral History und Lebensverlaufsanalysen* H.2/2003, S.236–255.

grenzung vorstellbar: d.h. die Abweichung von und der Bruch mit Verhaltensweisen, welche durch Eltern oder andere Familienangehörige vorgelebt wurden. Die ‚Transmissionen‘ sozialen Verhaltens bezeichnet daher eigentlich die Vermittlung eines ‚Habitus‘, also eines potentialen ‚sozialen und kulturellen Kapitals‘, wie es z.B. in einer persönlichen ‚Mobilitätsbefähigung‘ (Motility) zum Ausdruck kommt. Diese kann in bestimmten individuellen Mobilitätsformen ausgelebt, oder auch ungenutzt bleiben. Diese Potentiale eines möglichen Mobilitätsverhaltens bilden einen wesentlichen Bestandteil einer Mobilitätsbiographie. Unter einem solchen Gesichtspunkt ist z.B. das freizeitmobile Verhalten einer Familie auch als Transmissionspraxis zur Eröffnung und Vermittlung von kulturellem und sozialem (Mobilitäts-)Kapital zu verstehen. So erhält der vordergründig spielerische Charakter der Freizeitmobilität eine gravierende Bedeutung für die generelle Sozialisation der nachfolgenden Generation: Das Aufzeigen von sozialen Chancen erfolgte auch über Mobilitätsstrategien, die, als Ausdruck der generationalen Ordnung, im familiären Rahmen umgesetzt werden.²⁸ Um diese Potentiale einer „Mobilitätsbefähigung“ zu erheben, eignet sich daher die Untersuchung innerfamiliärer Vorbilder und Weitergaben von Mobilitätsmustern in besonderem Maße. Der Nachweis eines solch übergenerationell vermittelten Mobilitätsverhaltens wäre erbracht, wenn sich selbst innerhalb der verändernden Kontexte von Angebots- und Möglichkeitsstrukturen übergenerationelle Verhaltensmuster einer familiären Generationenkette durch ihre Ähnlichkeit und Affinität aufzeigen ließen.

Im Gegensatz zu den innerfamiliären Generationen sind sozial-kulturelle Generationen durch ereignisgeschichtliche Erfahrungen, Erinnerungen sowie daraus resultierende Handlungswahrscheinlichkeiten und Entscheidungsdispositionen untereinander verbunden. Dafür müssen über Milieugrenzen hinweg generationelle Gemeinsamkeiten bestimmter Jahrgangseinheiten bezüglich der Mobilitätsorientierung nachgewiesen werden.

Die Gemeinsamkeiten in der Mobilitätskultur brauchen sich nur bedingt in homogenen Erscheinungsformen und Repräsentanzen manifestieren (z.B. einem bestimmten Anteil an Führerscheinbesitzern, Fernreisenden, oder Verweigerern des öffentlichen Nahverkehrs) sondern könnten auch in Dispositionen und Optionswahrnehmungen bezüglich sich ihnen bietender Mobilitätschancen deutlich werden. Erfahrungsgemäß sind es Minderheiten, denen eine Deutungsmacht darüber zuwächst, was das den Zeiterfordernissen adäquate Verhalten der ganzen

²⁸ Anna Brake/Johanna Kunze, Der Transfer kulturellen Kapitals in der Mehrgenerationenfolge – Kontinuität und Wandel zwischen den Generationen, in: Stefanie Engler/Beate Kraus (Hrsg.), Das kulturelle Kapital und die Macht der Klassenstrukturen. Sozialstrukturelle Verschiebungen und Wandlungsprozesse des Habitus, Weinheim/München 2004, S.71-95; Karin Kraus/Johanna Kunze, S.236–255.

Gesellschaft sein sollte. Mannheim spricht daher von Generationseinheiten mit ‚dominantem‘, ‚umgelenktem‘ oder ‚unterdrücktem‘ Generationstypus in jeder Alterskohorte. Zwischen den verschiedenen Generationseinheiten innerhalb einer Generation besteht deshalb ein Spannungsverhältnis. Der dominante Generationstypus zeichnet sich dadurch aus, dass die gemachten Erfahrungen und entwickelten Handlungswünsche den Handlungsmöglichkeiten weitgehend entsprechen, und, um beim Mobilitätsverhalten zu bleiben: sich das Potential der Motility einer Person in widerspruchsfreies Mobilitätshandeln übertragen lässt. Darüber hinaus gelingt es diesem Typus, seine Handlungen mit den kollektiven Deutungen der Zeiterfordernisse in Übereinstimmung zu bringen – dadurch tritt der dominante Typus in gewissem Sinne als ‚Sprecher‘ und Repräsentant seiner Zeitgenossen auf.

Dagegen zeigen sich bei dem ‚umgelenkten‘ Typus Widersprüche zwischen den Potentialen, d.h. Möglichkeiten und Wünschen auf der einen, und den Erfordernissen der kulturellen Umwelt auf der anderen Seite. Dem umgelenkten Generationstypus gelingt es auf der Handlungsebene, diese Widersprüche ohne Konflikte auszuhalten, sich flexibel den äußeren Herausforderungen anzupassen; und das heißt auch: sich den Handlungsmustern des dominanten Generationstypus anzupassen – oft sogar ohne dass diese Anpassungsleistung dem umgelenkten Generationstypus bewusst ist.

Beim unterdrückten Typus geraten dagegen die persönliche Motility und die von den Herausforderungen der Umwelt geforderten Mobilitätsansprüche und –forderungen in einen harten Gegensatz, der nicht konfliktlos überwunden werden kann. Dem unterdrückten Typus bleibt „gar nichts anderes übrig, als entweder aus Mode, entgegen seiner Veranlagung, dem ‚Zeitgeist‘ nachzugeben, was in Unfruchtbarkeit mündet, oder aber, wenn er hartnäckig auf eigenem Boden verharrt, in seiner Zeit ein Einsamer zu sein. Als solcher wird er entweder als Epigone der vorangehenden oder als Vorläufer einer zukünftigen Generation zuzurechnen sein.“²⁹

Angehörigen einer Mobilitätsgeneration sind daher weniger durch eine widerspruchsfreie Zugehörigkeit zu einer bestimmten Mobilitätskultur zu erkennen, sondern in der Tatsache, dass sie sich zu einer solchen bestimmbareren Mobilitätskultur unbewusst oder reflektiert verhalten – gleich, ob und wie erfolgreich oder scheiternd im Versuch, den immanenten Anforderungen einer solchen Mobilitätskultur gerecht zu werden.

²⁹ Mannheim, S. 560.

5. Erste empirische Ergebnisse und Ausblick

Erste Ergebnisse des Forschungsprojekts „Mobilitätsbiographien“ am ZTG der TU Berlin legen nahe, dass der Biographienansatz dabei helfen kann, die tendenziell etwas starren Mannheimschen Kategorien der Generationslagerung, des Generationszusammenhangs und der Generationseinheit vor dem Hintergrund des einzelnen Lebensverlaufs zu verflüssigen.³⁰ Die Kombination der beiden Ansätze erlaubt, einerseits die langfristigen Wirkungen von Mobilitätserfahrungen vorangegangener Generationen auf die Mobilitätsbiographie einzelner Personen abzuschätzen, wie andererseits eine Mobilitätsbiographie nicht nur als widerspruchslösen Bestandteil einer identifizierten Mobilitätsgeneration zu verstehen. Vielmehr treten in den Untersuchungen die wiederkehrenden Konfliktpotentiale zwischen der individuellen Mobilitätsbiographie und den Herausforderungen und Zuschreibungen übergreifender sozial-kultureller Generationalität hervor.

Anhand des Biographieansatzes lassen sich die Spannungen zwischen den Mobilitätspotentialen (Motility) und der verwirklichten Mobilität der Lebensverläufe beobachten, wie zugleich die Verschränkung von sozialer und räumlicher Mobilität in den familiären Beziehungen deutlich werden. Erkennbar wird die individuelle Ausprägung der familiär transferierten mobilitätsbezogenen Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsmuster. Die vom familiären Umfeld vermittelten mobilitätsrelevanten Verhaltensweisen bilden gewissermaßen einen ‚Vorrat‘, einen ‚Fond‘, aus dem die einzelne Person in Auseinandersetzung mit ihrer jeweiligen sozial-kulturellen Generationsbeziehung bestimmte Handlungsdispositionen selektiert, welche die eigentliche persönliche Mobilitätskultur begründen. In den überwiegenden Fällen werden die sozial-kulturell bestimmten generationalen Handlungswahrscheinlichkeiten immer wieder durch die familiär-intergenerationell ver-

³⁰ „Man ist also gut beraten, sich dieser Problematik des historischen Generationsbegriffs bewusst zu bleiben, wenn man die jüngsten Debatten darauf hin befragt, ob und wie diesem doppelten Dilemma des Generationsbegriffs zu entkommen ist: der lebensweltlichen Evidenz und der emphatischen Überdetermination. Ein erster Schritt ist quasi die ‚Verflüssigung‘ der Generationen als ‚Wille und Vorstellung‘ im Erfahrungsbegriff der Generationalität. Generation in diesem Sinne bezeichnet ‚ein Ensemble von altersspezifischen inhaltlichen Zuschreibungen, mittels derer sich Menschen in ihrer jeweiligen Epoche verorten‘. Im Kern geht es also darum, die Spur der generationellen Subjektivität, die Mannheim für seine Zeit ausgelegt hat, als Konstitutionsmerkmal von historischer Dynamik überhaupt zu prüfen“, vgl. Bernd Weisbrod, Generation und Generationalität in der Neueren Geschichte, in: APuZ H. 8/2005, S. 3–9. Weisbrod bezieht sich dabei (bzgl. ‚Generationalität‘ als Wille und Vorstellung) auf: Ute Daniel, Kompendium Kulturgeschichte. Theorien, Praxis, Schlüsselwörter, Frankfurt/M. 2001, S. 331; sowie (bzgl. der ‚generationellen Subjektivität‘) auf Jürgen Reulecke, Einführung: Lebensgeschichte des 20. Jahrhunderts – im ‚Generationscontainer‘, in: ders. (Hrsg.), Generationalität und Lebensgeschichte im 20. Jahrhundert, München 2003, S.VIII.

mittelten Handlungsdispositionen gebrochen und in Frage gestellt.

Dies wird z.B. deutlich im Falle von Frau R., Jahrgang 1949. Ihr persönlicher Wunsch, der in ihrem Generationszusammenhang häufig zu beobachten ist, sich auch durch die eigene Wohnortwahl und ein bewusst extrovertiertes und außenorientiertes Mobilitätsverhalten von der Familie und der Elterngeneration abzugrenzen (durch zeitgeschichtliche Faktoren wie technischem Fortschritt, wachsendem materiellen Wohlstand und vergrößerte Bildungschancen wirksam unterstützt), wird von anderen in der Mobilitätsbiographie sichtbar werdenden Persönlichkeitsmerkmalen konterkariert. So zeigte Frau R. in einer früheren Phase ihrer Biographie ein deutliches ‚Fluchtverhalten‘ gegenüber ihrer Herkunft und Familie, welches schließlich in dem über viele Jahre verfolgten Traum von einer Auswanderung nach Australien kulminierte – um im Moment der Realisierung überstürzt und für die Umwelt überraschend abgebrochen zu werden. Tatsächlich entwickelte Frau R. im weiteren Verlauf ihrer Biographie bezüglich der Wohnortwahl und der Alltags- wie auch der Freizeitmobilität eine Mobilitätskultur, die deutliche Parallelen zu der ihrer Eltern zeigt, wie überhaupt die Sehnsucht nach der familiären Idylle Frau R. das ganze Leben begleitet hat, ohne dass sie diesen Wunsch realisieren konnte. Genauere Aufschlüsse über die eventuell nach Mobilitätsgenerationen zu differenzierende Verbreitung einer solchen Tendenz zur ‚Rückkehr‘ zu den Verhaltensmodi der Herkunftsumgebung kann der Verkehrsplanung ein Werkzeug zur Prognostizierbarkeit von Verkehrsverhalten verschaffen.

Ein vergleichbares Bedürfnis nach Abgrenzung zeigt auch das Beispiel von Frau A., Jahrgang 1959, die, schon immer stark auto-orientiert (Führerschein durch Sondererlaubnis mit 17 erworben) mit knapp 19 Jahren aus der fränkischen Kleinstadt nach Westberlin ‚flüchtet‘. Anders als Frau R. behielt aber Frau A. ihre im Vergleich zur Herkunftsfamilie deutlich abweichende Mobilitätskultur bei, arbeitete sogar in zwei Lebensphasen für einige Jahre in Saudi-Arabien. Eine zu Frau R. vergleichbare Sehnsucht nach der verlorenen Idylle der Familie hat Frau A. aber nie besessen oder entwickelt.

Auch Herr D., Jahrgang 1953, zeigt diese starke Außenorientierung in seiner Mobilitätsbiographie, geprägt durch einen Jahresaufenthalt in Paris und der anschließende endgültige Abschied von seiner westfälischen Heimatregion durch einen Umzug nach West-Berlin. In seinem Falle aber erscheint dieses extrovertierte Verhalten durch die familiären Vorgaben und Einflüsse eher als Weitergabe, wenn nicht als Auftrag seiner Elterngeneration. So hatten die (als positiv verbuchten) ‚Erfahrungen der Fremde‘ und des Exotischen seines Vaters im Krieg einen bleibenden Eindruck auf seinen Sohn hinterlassen. Deshalb erscheint Herrn D.’s über lange Strecken sehr extrovertiertes Mobilitätsverhalten auch weniger durch

Abgrenzungswünsche gegenüber seiner Herkunftsfamilie geprägt. Vielmehr zeigen sich bei ihm jenseits der oberflächlichsten Unterschiede zu seiner Herkunftsfamilie (Umzüge, Wohnort, ästhetische Interessen wie Musik) starke milieuspezifische Prägungen des Elternhauses, die erhebliche langfristige Auswirkungen auf seine Lebensentwürfe und Lebensführung hatten (mangelnder Aufstiegswille, Scheu vor verantwortungsvollen Positionen im Beruf).

Trotz dieser durch Herkunft und Milieu bedingten Unterschiede zwischen Frau R., Frau A. und Herrn D., zeigen diese Vertreter der Jahrgänge zwischen 1949 und 1959 doch gewisse übergreifende Gemeinsamkeiten, die erst im Vergleich zu Herrn B., Jahrgang 1969, und Frau F., Jahrgang 1974, deutlich werden. Diese jüngeren Jahrgangsveteren sehen sich übereinstimmend als eine ‚Generation der Möglichkeiten‘, sind sich der weit offeneren und flexibleren gesellschaftlichen Strukturen, denen sie sich im Guten wie im Schlechten gegenübersehen, voll bewusst. Beide empfinden sich in ausgeglichenem Verhältnis zu ihren Eltern, auch wenn Frau F. im selbst gewählten Lebensstil (mit starker ökologischer Ausrichtung) wie der offensiven Werteorientierung (im Gegensatz zu den Eltern ein aktives Engagement in einer Kirchengemeinde) deutlich stärker unterschiedliche Akzente zu ihren Eltern setzt als Herr B. Herr B. wiederum ist beruflich bedingt (Hotelfachmann) zu einem Mobilitätsverhalten gezwungen, das wesentlich schärfer als das von Frau F. von dem der Herkunftsfamilie (ländliche Großfamilie) abweicht. Dies sieht Herr B. durchaus kritisch, und versucht den beruflichen Mobilitätsanforderungen entgegen private Freiräume zu schaffen (durch effiziente Organisation), die seinem an seiner Herkunftsfamilie orientierten Bild eines idealen Familienlebens entsprechen.

Beide, Herr B. wie Frau F., streben nach stabilen Strukturen, die sie beide räumlich als auch sozial umzusetzen suchen. Diese beiden jüngeren Personen scheinen zu bewussten Verhaltensübernahmen von ihren Eltern bereit, auch wenn sie diese reflektiert und freiwillig, wie Frau F., oder gezwungenermaßen, wie Herr B., modifizieren und anpassen. Im Falle von Herrn B. gibt es sogar das Beispiel, dass die (inzwischen verwitwete) Mutter spontan und freiwillig den extrovertierteren Mobilitätsstil ihrer Kinder teilweise übernimmt.

Für diese beiden jüngeren Generationenvertreter ließe sich folgern, dass sie bewusst alles Gebotene und Gegebene (aus ihren Familien, der Kindheit und Jugend) nutzen, sich dabei aber immer die Möglichkeit der freien Entscheidung offen halten wollen.

Sicher wäre es voreilig, diese Unterschiede generational erklären zu wollen, doch es ist zumindest auffällig, dass sich in den jeweiligen Motivationslagen und dem diskursiven Bewusstsein Unterschiede zwischen den Jahrgangsbeispielen von Frau R., Frau A. und Herrn D. auf der einen und von Herrn B. und Frau F. auf der

anderen ausmachen lassen. Sie ermutigen zur Ausformulierung von ‚Mobilitäts-generationen‘ mit einer je eigenen Mobilitätskultur.

Sowohl in der Abfolge der Generationen als auch in der Ausdifferenzierung von Milieus und Subkulturen nehmen die Verhaltensunterschiede in den städtischen Gesellschaften zu. Die Befunde der 1960er Jahre einer zunehmend homogenen nivellierten Mittelstandsgesellschaft haben für die Verkehrsverhaltensforschung längst ausgedient, auch wenn die verwendeten Annahmen oft noch immer von homogenem Verhalten ausgehen. Doch der Unterschied etwa zwischen ‚Vielfahrern‘ und ‚Wenigfahrern‘ hat innerhalb der gleichen sozialen Schichten deutlich zugenommen. Der biografische und generationale Ansatz bietet hier neue Möglichkeiten, nicht nur für die Erklärung von Verhaltensunterschieden im städtischen Verkehr sondern auch für die Entwicklung neuer verkehrspolitischer Instrumente. Wenn sich zum Beispiel empirisch erhärten ließe, dass die Kontinuität des Verkehrsverhaltens recht hoch ist und sich das Verhalten vor allem in bestimmten transitorischen Zeiten ändert, etwa bei Umzug, Familiengründung oder einem neuen Beruf, dann macht es Sinn, dass Verkehrsunternehmen ihre Kunden in diesen Zeiten besonders adressieren, etwa durch Sonderkonditionen für Zuwanderer (etwa Studienanfänger), junge Familien oder Berufswechsler. Ein weiteres Beispiel bezieht sich auf die bewusste Ansprache eines Verkehrsverhaltens der vorangegangenen Generation, dass als Repertoire im kollektiven Gedächtnis einer Generationen vorhanden ist, etwa die Wochenendausflüge ins Brandenburgische bei den West-Berlinern. Dieses Verkehrsverhalten ist von Verkehrsunternehmen nach 1990 mit Verweis auf alte Raumpartnerschaften und mit Erfolg gezielt beworben worden. Dies sind nur zwei Beispiele für den möglichen Einfluss von biografisch-generationaler Verkehrsforschung auf die Verkehrspolitik von Kommunen und Betrieben, die zeigen sollen, dass generationale und biografische Ansätze durchaus Stellschrauben für die langfristige Steuerung des kommunalen Verkehrsverhaltens identifizieren und definieren können.

Gunter Heinickel, M.Sc., wissenschaftlicher Mitarbeiter am Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin, E-Mail: Heinickel@ztg.tu-berlin.de

Dr. Hans-Liudger Dienel, wissenschaftlicher Geschäftsführer des Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin und des nexus Instituts für Kooperationsmanagement, E-Mail: Dienel@ztg.tu-berlin.de

Stadtverkehrs- und Fernverkehrsplanung in der Planwirtschaft der DDR

1. Einleitung

Aufgrund ihrer institutionellen Ordnung war die DDR für eine erfolgreiche Verkehrsplanung geradezu prädestiniert. Die zentralisierte Allokation von Produktionsgütern und Dienstleistungen in der planwirtschaftlichen Wirtschaftsordnung der DDR ermöglichte es dem Staat, mehr als nur die Entwicklung der öffentlichen Verkehrswege zu steuern. In der DDR waren der Staat und die volkseigenen Betriebe (VEB) nicht nur die Eigentümer aller gewerblich genutzten Transportmittel (Bahn, LKW, Binnenschiffe und Flugzeuge). Während das Ministerium für Verkehrswesen (MfV) den Einsatzbereich und die Einsatzzwecke der Verkehrsmittel über so genannte Transportnormative¹ und Transportbilanzen² festlegte, entschied die Staatliche Plankommission (SPK) über die Entwicklung der Fahrzeugproduktion und über die Verteilung von Fahrzeugen an Transportbetriebe, an Produktionsbetriebe und an die privaten Haushalte.

Wie aber funktionierte die zentrale Planung in einem Sektor der Gesellschaft, der aufgrund der dezentral zu treffenden Entscheidungen über Transportnachfrage, Transportrichtung und Transportmittel sehr komplexe Planungsprozesse voraussetzte? Um den Vergleich mit den strukturell gänzlich andersartigen, dezentral organisierten Marktwirtschaften nicht durch die Unvergleichbarkeit von Institutionen und Allokationsmechanismen zu erschweren, wird der Begriff Verkehrsplanung nach den Kriterien einer marktwirtschaftlichen Ordnung definiert. Unter dem Begriff der Verkehrsplanung werden daher im Folgenden nur die Entscheidungs- und Investitionsprozesse behandelt, die sich auf die Planung und den Ausbau von gebauten Verkehrsinfrastrukturen – die Verkehrswege – beziehen.

¹ Kennziffern über den Verbrauch an Transportleistungen und den Aufwand an Transportkosten.

² In der Wirtschaftssprache der DDR sind dies die planwirtschaftlichen Zuweisungen der Transportleistungen (nach Tonnen und Tonnenkilometern) an die Betriebe, in denen auch die zu benutzenden Transportmittel festgelegt sind. S. die Definition in Autorenkollektiv (Hrsg.), *transpress Lexikon Stadtverkehr*, Berlin 1985.

Die zentrale Planung der Industrieproduktion schloss auch die Leistungsplanung des Verkehrswesens ein. Seit 1950 wurden die Transportleistungen des gesamten Güterverkehrs in der DDR zentral geplant. Auf Weisung der Staatlichen Plankommission (SPK) hatte das Ministerium für Verkehr Monatspläne für den Gütertransport im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehr zu erstellen. Die zentral geleiteten Volkseigenen Betriebe (VEB) waren verpflichtet, ihren Transportbedarf für die wichtigsten Massengüter bei den für sie zuständigen Industrieministerien anzumelden.

Das Verkehrsministerium der DDR hatte die komplexe Aufgabe zu erfüllen, die Transportkapazitäten der Verkehrsträger auf die Verfrachter zu verteilen. Wegen der knappen Transportkapazitäten waren die Verfrachter gezwungen, die Inanspruchnahme von Transportkapazitäten den Leistungsmöglichkeiten der Verkehrsträger anzupassen. Die Folge der knappen Transportmittel und der zentral zugeteilten Transportkapazitäten war der Zwang, größere Lagervorräte zu halten, bei den Verfrachtern wie auch bei den Empfängern von Gütern.³ Ein weiterer, jedoch nicht zwingend systemimmanenter Nachteil der zentralen Transportplanung bestand in der Dominanz von rein quantitativen Kennziffern. Die nachrangige Behandlung von qualitativen Transportanforderungen wie Schnelligkeit, Flexibilität und Termintreue wurde den steigenden qualitativen Transportbedürfnissen einer entwickelten Volkswirtschaft immer weniger gerecht. Da es unterschiedliche Tarife für den Transport auf der Schiene und auf der Straße gab, war der Preismechanismus nicht aufgehoben. Wegen der imperativen Funktion der Transportnormative war seine Allokationswirkung für das Verkehrswesen der DDR jedoch sekundär.

Unmittelbar nach dem Krieg verfügte die Sowjetische Besatzungszone (SBZ) über eine Verkehrsinfrastruktur, die den gesteigerten Anforderungen der nationalsozialistischen Rüstungswirtschaft und dem Transportbedarf des totalen Krieges – wenn auch mit geringen Einschränkungen – entsprochen hatte. Erst die systematische Zerstörung der wichtigsten Rangierbahnhöfe durch die alliierten Luftstreitkräfte hatte das Verkehrssystem Eisenbahn erheblich behindert und gegen Kriegsende sogar gelähmt.⁴ In Teilsektoren wie dem Netz der Reichsautobahn verfügte die spätere DDR sogar über eine Verkehrsinfrastruktur, deren Kapazität, gemessen an der tatsächlichen Verkehrsbelastung durch den Straßenverkehr, in der Gegenwart

³ Zur Geschichte und Organisation der Planwirtschaft in der DDR s. generell A. Steiner, Von Plan zu Plan. Eine Wirtschaftsgeschichte der DDR, München 2004. Speziell zur Transportplanung s. die Verordnung zum Volkswirtschaftsplan vom 1.3.1950, in: Gesetzblatt der DDR 1950, S. 226f.; Verordnung zur Methodik der monatlichen Transportplanung vom 25.9.1950, in: ebenda, S. 1045f.; Transportplanungs-Verordnung vom 4.3.1954, in: Gesetzblatt der DDR 1954, S. 281ff.

⁴ Alfred C. Mierzejewski, Bomben auf die Reichsbahn. Der Zusammenbruch der deutschen Kriegswirtschaft 1944–1945, Freiburg 1993.

und auch in der näheren Zukunft sogar deutlich überdimensioniert war. Die Wiederherstellung ihrer vollen Kapazität erforderte lediglich die Instandsetzung und den Wiederaufbau jener Brücken, die in Kampfhandlungen oder beim Rückzug der Wehrmacht durch Sprengungen zerstört wurden.

2. Eisenbahnplanung

Obwohl etwa ein Siebtel der gesamten Eisenbahnstrecken (1870 km) und Eisenbahnbrücken in der SBZ zerstört oder beschädigt waren⁵, waren die Kriegszerstörungen nicht das größte Hindernis auf dem Weg zu einer bedarfsgerechten Normalisierung des Eisenbahnverkehrs. Während die Kriegsschäden an den Strecken und Brücken innerhalb der ersten zehn Friedensjahre wieder dauerhaft oder zumindest behelfsmäßig wiederhergestellt werden konnten, hatten die Demontagen durch die sowjetische Besatzungsmacht sehr viel dauerhaftere Folgen für die Leistungsfähigkeit der Reichsbahn. Die Demontage von fast 4000 km des zweiten Streckengleises an fast allen Hauptstrecken der SBZ/DDR setzte die kapazitive Leistungsfähigkeit der Reichsbahn deutlich herab. Wegen des Mangels an Schienenstahl war die Deutsche Reichsbahn (DR) bis zum Ende der DDR nicht in der Lage, die Demontageschäden vollständig zu beheben und alle Kapazitätsengpässe zu beseitigen.

Die Demontageschäden wirkten sich jedoch erst seit dem Anfang der fünfziger Jahre voll aus, als die teilweise Instandsetzung des Lokomotiv- und Wagenparks ein Ansteigen der Verkehrsleistungen ermöglichte und sich die das Fehlen des zweiten Streckengleises auf einigen Hauptstrecken zu einem entscheidenden einschränkenden Faktor der Verkehrsleistungen entwickelte. Die technischen Planungskapazitäten der Deutschen Reichsbahn waren zu diesem Zeitpunkt vor allem damit beschäftigt, den Betrieb auf den hoch belasteten Teilen des Schienennetzes für eine eingleisige Betriebsführung zu optimieren.⁶

Die politische und wirtschaftliche Teilung Deutschlands stellte die Verkehrsplanung der DDR seit dem Beginn der fünfziger Jahre vor grundlegende Entscheidungen, die in größere Neuinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur münden sollten. Aufgrund der räumlichen Lage des Berliner Eisenbahnnetzes führten fast alle zweigleisigen Durchgangslinien durch die Westsektoren der Stadt hindurch. Sie hätten nicht nur im Fall eines sowjetischen Angriffs gegen die Präsenz der Westalli-

⁵ Ministerium für Verkehrswesen, *Uns gehören die Schienenwege. Eine Festschrift zum 125jährigen Jubiläum der Eisenbahnen in Deutschland*, Berlin 1960, S. 231f.; Robin Garn, *Reichsbahn ohne Reich*, Berlin 1996, S. 66–95.

⁶ Hierzu und zum folgenden: Christopher Kopper, *Die Deutsche Reichsbahn 1949–1989*, in: Lothar Gall/Manfred Pohl (Hrsg.), *Die Eisenbahn in Deutschland*, München 1999, S. 281–316.

ierten in Berlin unterbrochen werden können, sondern stellten bereits im Alltagsbetrieb ein nicht unerhebliches Sicherheitsrisiko für die Sicherheitsorgane der DDR dar. Die westalliierten Streitkräfte und die West-Berliner Polizei hätten den durchgehenden Zugverkehr zwischen dem südwestlichen, westlichen und nördlichen Umland Berlins und dem Ostsektor der Stadt unterbrechen und Passagierkontrollen vornehmen können. Auch ein Teil des Güterverkehrs zwischen den südlichen und den nördlichen Regionen der DDR musste den Westen der Stadt passieren.

Bereits in den dreißiger Jahren hatte die Reichsbahn mit den Planungen für den Bau eines Güterbahnringes um Berlin begonnen, die wegen des Krieges nicht zur Ausführung gekommen waren. 1951 begann die Reichsbahn mit großem Propagandaaufwand den Bau einer Umgebungsbahn zwischen dem Grünauer Kreuz und dem Bahnhof Genshagener Heide, der vor allem der Umleitung des Personenverkehrs aus Richtung Halle, Leipzig und Dresden um West-Berlin herum zu den Ost-Berliner Fernbahnhöfen diente.

Der Bau dieses Streckenabschnittes wäre mit Sicherheit auch dann erfolgt, wenn die Abschottung West-Berlins keine oder keine vergleichbar hohe politische Priorität genossen hätte. Die Verlängerung des künftigen Berliner Außenringes nach Potsdam-Pirschheide und weiter nach Norden Richtung Wustermark war hingegen ganz von dem Motiv bestimmt, eine vollständige Umfahrung von West-Berlin zu ermöglichen. So waren die Erschließungseffekte und die prognostizierte Verkehrsbelastung dieses Abschnittes zu gering, um die technisch und finanziell sehr aufwändige Trassenführung durch den Templiner See zu rechtfertigen.⁷

Die Ressourcen, die für den Bau des Berliner Außenringes gebraucht wurden, fehlten der Reichsbahn für die Wiederherstellung ihrer Hauptbahnen. Die Verkehrsplanung des Eisenbahnverkehrs in den fünfziger Jahren folgte größtenteils dem Primat der Sicherheitspolitik. Anfang der sechziger Jahre war der Ausbau des Berliner Außenringes soweit abgeschlossen, dass eine vollständige Sperrung des S-Bahn- und Fernzugverkehrs durch West-Berlin und damit eine Schließung der innerstädtischen Sektorengrenze verkehrstechnisch und verkehrswirtschaftlich möglich war.

Insgesamt musste die DDR in Relation zu ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sehr viel höhere Mittel in die Anpassung ihres Verkehrsnetzes an die Folgen der deutschen Teilung investieren als die Bundesrepublik Deutschland.

Der 1957 beschlossene Ausbau des Rostocker Hafens folgte weniger einem sicherheitspolitischen Imperativ als dem Interesse, die wirtschaftliche Abhängigkeit von der Bundesrepublik zu verringern und einen verkehrsgeographischen Nachteil zu korrigieren. Binnenwirtschaftliche Überlegungen spielten ebenfalls bei der Ent-

⁷ P. Olbrich, Das Streckenproblem der sowjetzonalen Eisenbahn, in: SBZ-Archiv 6, 1955, S. 66–69.

scheidung für den Wiederaufbau der Strecke zwischen Neustrelitz und Lalendorf eine Rolle. Mit der Demontage der Strecke Neustrelitz–Lalendorf war die wichtigste Verkehrsachse zwischen der größten Hafenstadt der DDR und dem Rest des Landes unterbrochen. Abgesehen von dem erheblichen Umwegfaktor wären die übrigen Nord-Süd-Hauptbahnen schon wegen ihrer Eingleisigkeit nicht in der Lage gewesen, den erwarteten Mehrverkehr zwischen Rostock und den industriellen Zentren der DDR zu absorbieren. Als Nebeneffekt verbesserte sich die Verkehrsanbindung der wirtschaftlich zurückgebliebenen Müritzregion erheblich. Die angestrebte industrielle Entwicklung der Müritzregion wäre ohne diesen Lückenschluss ebenso wenig möglich gewesen wie eine verbesserte Erschließung der Mecklenburgischen Seenplatte und der Ostseebäder für den wachsenden, staatlich subventionierten Sozialtourismus des FDGB.

In der Verkehrsplanung der fünfziger Jahre wurden die Anschlussstrecken zunächst vernachlässigt. Die Rekonstruktion des zweiten Gleises auf der hoch belasteten Anschlussstrecke Neustrelitz-Berlin genoss in der Investitionsplanung des Ministeriums für Verkehr zunächst keine hohe Priorität. 1958 hatte das Ministerium für Verkehr bei der Aufstellung des Siebenjahrplans die Aufnahme einer leistungsfähigen Kanalverbindung zwischen Rostock und der Elbe bei Wittenberge in den Investitionsplan des Verkehrs durchsetzen können. Die Pläne zum Bau eines Kanals zerschlugen sich jedoch, nachdem sich die Ziele des Siebenjahrplans 1961 als zu ehrgeizig erwiesen und zahlreiche Investitionsvorhaben gekürzt oder gestrichen werden mussten.⁸ An seiner Stelle musste der zweigleisige Ausbau der Strecke Neustrelitz-Berlin, der erst 1967 abgeschlossen werden konnte, noch nachträglich in die Investitionsplanungen der Staatlichen Plankommission aufgenommen werden.

Das Beispiel der Eisenbahnverbindung Berlin-Rostock zeigt, dass die Ergebnisse der mittelfristigen Industrieplanung in die Planungen der Verkehrsinfrastruktur integriert wurden. Die absolute Knappheit an Investitionsmitteln im Verkehrssektor zwang die Verkehrsplaner im Ministerium für Verkehr, auf den parallelen Neubau eines besonders kapitalintensiven Verkehrsnetzes wie eines Schifffahrtskanals zu verzichten. Obwohl es noch keine wirkliche Integration der sektoralen Verkehrsplanungen von Schiene, Straßen und Wasserstraßen gab, musste das Ministerium für Verkehr eine Prioritätsentscheidung für den Schienenverkehr treffen, die auf einem volkswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Vergleich mit der Alternative Kanalbau basierte und vor allem von den harten materiellen Ressourcengrenzen der Infrastrukturpolitik bestimmt wurde.

⁸ Erwin Kramer, *Das Verkehrswesen in der DDR*, Berlin 1978, S. 74, 122. Kramer war von 1954 bis 1970 Verkehrsminister der DDR.

3. Fernstraßenplanung

Ein erheblicher Teil der ostdeutschen Straßenplaner und Straßenbauer hatte seine prägenden beruflichen Erfahrungen im Amt des Generalinspektors für das Straßenwesen erworben. Sie orientierten sich auch nach 1945 an der Vision eines engmaschigen Autobahnnetzes, das alle Teile Deutschlands miteinander verbinden sollte. Ende der fünfziger Jahre unterschieden sich ihre Prognosen über die schnelle Entwicklung des Straßenverkehrs wenig von den Zukunftserwartungen ihrer bundesdeutschen Berufskollegen. Doch reichten die Mittel für die Fernstraßen und Autobahnen gerade für die Rekonstruktion der Kriegsschäden aus, während die Bauunterhaltung der gerade erst 20 Jahre alten Autobahnen vernachlässigt werden musste.

In ihren vertraulichen Denkschriften an den Minister für Verkehrswesen sprachen die Straßenverkehrsplaner ein politisches Grunddilemma der sozialistischen Verkehrsplanung offen aus⁹, das unter den überzeugten Kommunisten an der Spitze der Reichsbahn niemals auch nur in internen Stellungnahmen angesprochen wurde. Nach der kanonisierten Interpretation der Theorie des Dialektischen Materialismus galt der Verkehrssektor nicht als strukturbestimmender Sektor, ja nicht einmal als Produktivkraft. Bei der Zuweisung von Investitionen musste der Verkehr daher hinter den strukturbestimmenden Industrien und selbst hinter den Konsumgüterindustrien zurückstehen. In den statistischen Jahrbüchern der DDR wurde die Wertschöpfung des Verkehrssektors nicht einmal gesondert ausgewiesen, sondern mit dem Post- und Fernmeldewesen subsumiert.

Wegen der grundsätzlichen Vernachlässigung des Verkehrswesens in der sozialistischen Wirtschaftspolitik der DDR konnte die Verkehrspolitik nach der marxistischen Terminologie erst nach dem Beginn der sechziger Jahre von der ‚einfachen Reproduktion‘ zu der ‚erweiterten Reproduktion‘ des Infrastrukturkapitals übergehen. Während die lange Wiederaufbauperiode der fünfziger Jahre Neuinvestitionen nur in politischen Ausnahmefällen wie der ‚Störfreimachung‘ Ost-Berlins ermöglichte, war es der DDR erst in den sechziger Jahren möglich, in neue Verkehrsverbindungen zu investieren. Der Anteil der Verkehrsinvestitionen am Bruttoinlandsprodukt der DDR blieb jedoch auch in den sechziger und den siebziger Jahren immer mehr hinter den Vergleichswerten in den westlichen Staaten zurück und erreichte in keinem Jahr mehr als 2,8%. Die schwere Strukturkrise der DDR-Wirtschaft führte in den achtziger Jahren sogar zu einem stetigen Rückgang der Verkehrsinvestitionen von 2,43% (1970–1979) auf durchschnittlich 2,11%.¹⁰

⁹ Doßmann, S. 118–131.

¹⁰ siehe die entsprechenden Zahlen nach Burghard Ciesla/Helmuth Trischler, Die andere „Verkehrsnot“.

Die 1956 erstellte Verkehrsprognose des Ministeriums für Verkehrswesen ging für die Zeit bis 1971 nur von einer Verdoppelung des Straßenverkehrs aus, der Mitte der fünfziger Jahre in der DDR nicht höher als in der Vorkriegszeit war. Man würde diese eher grobe Schätzung jedoch intentionalistische überinterpretieren, wenn man sie als eine bewusste und geplante Vernachlässigung des Straßenverkehrs deuten würde. Auch die erste Verkehrsprognose eines bundesdeutschen Verkehrsplaners aus dem Jahr 1955 erwartete eine frühe Sättigung der PKW-Nachfrage bei einem Endbestand von nur 62 Fahrzeugen auf 1000 Einwohner¹¹, eine Prognose, die schon 1958 von der realen Entwicklung der Bundesrepublik überholt wurde.

Erst die Verkündung des ehrgeizigen Siebenjahrplans auf dem V. Parteitag der SED im Jahre 1958 eröffnete den Verkehrsplanern in der Straßenverkehrsabteilung des DDR-Verkehrsministeriums die Möglichkeit, konkrete Planungen für den Neubau einer Autobahn zwischen Berlin und Rostock zu beginnen. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Wachstumseuphorie war die Verkehrserschließung des neuen Schwerpunktprojektes Überseehafen Rostock zunächst so ehrgeizig konzipiert, dass zeitweise drei parallele Großprojekte verfolgt wurden: der Bau eines Kanals, der Ausbau und Neubau einer Eisenbahnmagistralen und der Bau einer Autobahn.

Die Mitarbeiter der Hauptverwaltung für Straßenbau orientierten sich bei ihren Planungen für den Autobahnbau zumindest teilweise an den Plänen, die bereits unter der Ägide Fritz Todts entstanden waren. Das Aufblühen einer automobilen Planungseuphorie wird auch daran deutlich, dass die Hauptverwaltung Straßenwesen die fast statische Vision einer nur wenig automobilen Gesellschaft durch eine sehr optimistische Zukunftsvision ersetzte. Von 1960 bis 1965 rechnete sie mit einem Anstieg der Motorisierung auf 110 Kfz auf 1.000 Einwohner und erwartete in der fernerer Zukunft bis 1985 sogar 200 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner.¹² Die optimistische Prognose von 110 Kfm auf 1000 Einwohner konnte sich bis 1965 nur deshalb erfüllen, weil die heimische Motorrad- und Motorrollerproduktion den privaten Bedarf an Kraftfahrzeugen wenigstens provisorisch befriedigen konnte. 1965 standen 660000 PKW sowie 159000 LKW und Omnibusse fast 1,2 Millionen Zweiradfahrzeugen gegenüber.¹³

Für das Jahr 1985 sollte sich die Motorisierungsprognose der Hauptverwaltung Straßenwesen dagegen als richtig erweisen. Während die Verkehrsprognosen der bundesdeutschen Wirtschaftsforschungsinstitute in den sechziger und siebziger

Verkehrspolitik und Leistungsentwicklung des innerdeutschen Verkehrssystems, in: Lothar Baar/Dietmar Petzina (Hrsg.), *Deutsch-Deutsche Wirtschaft 1945 bis 1990*, St. Katharinen 1999, S. 153–192.

¹¹ Ulrich Schühle, *Verkehrsprognosen im prospektiven Test*, Berlin 1986, S. 348–355.

¹² Doßmann, S. 159.

¹³ Zahl der zugelassenen Fahrzeuge nach: *Statistisches Jahrbuch der DDR 1990*, S. 252.

Jahren immer wieder von der realen Entwicklung überholt wurden, besaßen die Straßenplaner der DDR aufgrund des langsameren Motorisierungsprozesses in der DDR ein größeres Maß an Planungssicherheit über die Determinanten der Verkehrsbelastung. Die Verkehrsplaner der DDR profitierten ungewollt von der zentral gesteuerten Planung der PKW-Produktion, mit welcher der Staat die Verfügbarkeit von PKW für die privaten Verbraucher bestimmen konnte.

Das Scheitern des Siebenjahrplans hatte erhebliche Auswirkungen auf den Fortgang der Autobahnplanungen und bremste die anfängliche Planungseuphorie der späten fünfziger und frühen sechziger Jahre erheblich. Der ursprünglich für 1962 geplante Baubeginn der Autobahn Berlin–Rostock musste mangels Investitionsmitteln bis auf weiteres zurückgestellt werden. Erst 1966 erteilte das Politbüro der SED den Verkehrsplanern der Hauptverwaltung Straßenwesen wieder den Auftrag, einen Perspektivplan zum Ausbau des Autobahnnetzes für die Zeit bis 1980 zu erstellen. Diesmal steckte das Politbüro jedoch realistischere Ziele als 1958. Walter Ulbricht erklärte im April 1967 auf dem VII. Parteitag der SED, dass ab 1970 der Bau der Autobahn Berlin-Rostock beginnen sollte.¹⁴ Während die Autobahn Leipzig-Dresden 1971 und die Autobahn Berlin-Rostock 1978 noch fast im Rahmen des ursprünglichen Zeithorizonts fertig gestellt werden konnten, musste der Ministerrat der DDR den ebenfalls geplanten Bau der Autobahn Halle-Magdeburg 1971 bis auf unbestimmte Zeit verschieben.

4. Stadtverkehrsplanung

Auch der Ausbau der Schienenwege musste in den siebziger und achtziger Jahren hinter dem Wohnungsbauprogramm und hinter den Investitionen in die energiepolitische Autarkie durch vorrangige Nutzung der heimischen Braunkohle zurückstehen. Während die Hauptverwaltung der Reichsbahn in den sechziger Jahren unter der Ägide des visionären Verkehrsministers Erwin Kramer Pläne zum Ausbau einiger Hauptstrecken auf Höchstgeschwindigkeiten von 160 km/h entwickelte, verfolgte die Reichsbahn unter Kramers Nachfolger Otto Arndt in den siebziger und achtziger Jahren eher kleinschrittige Verbesserungen ihres Schienennetzes. Der Übergang von der Vision zum Pragmatismus war jedoch weitaus weniger eine Folge des personellen Wandels an der Spitze der Reichsbahn als die Konsequenz aus den externen wirtschaftlichen Zwängen, denen die Reichsbahn unterworfen war. Während in den siebziger Jahren die Erweiterung der Transportkapazitäten Vorrang hatte, stand die Reichsbahn in den achtziger Jahren ganz unter dem Primat der Energiepolitik. Die Kürzung der sowjetischen Öllieferungen am Anfang der acht-

¹⁴ Doßmann, S. 304–312.

ziger Jahre zwang die Reichsbahn, der Elektrifizierung ihres Hauptbahnnetzes absoluten Vorrang vor jeder Beschleunigung des Personenverkehrs zu geben.

In der Verkehrspolitik der DDR galt seit ihrer Gründung der Vorrang des Berufsverkehrs vor allen Formen des Fernreiseverkehrs. Für eine industrielle Arbeitsgesellschaft wie die DDR hatten alle Verkehrsarten, die für die Entwicklung der Industrieproduktion unverzichtbar waren, Priorität. Investitionen in neue Schienenstrecken wurden vor allem in die Verkehrserschließung der neu entstandenen Trabantenstädte und ihre Verbindung mit den Zielpunkten des Berufsverkehrs gelenkt.

Bei der Planung der städtischen Verkehrsinfrastrukturen unterschieden sich die Konzepte der ostdeutschen Städteplaner von denen ihrer bundesdeutschen Kollegen nur wenig. Obwohl die Städteplaner der DDR 1950 anstelle des westlichen Leitbildes der ‚aufgelockerten Stadt‘ das sowjetische Modell der verdichteten Stadt übernehmen mussten und anstelle des architektonischen Funktionalismus zunächst dem ästhetischen Vorbild des deutschen Klassizismus nacheifern sollten, waren sich die verkehrstechnischen Planungen überraschend ähnlich.

Diese Feststellung überrascht zunächst, da die Verkehrsplaner der DDR im Gegensatz zu ihren bundesdeutschen Fachkollegen bis zur Mitte der sechziger Jahre noch nicht mit einer Massenmotorisierung der Gesellschaft rechnen mussten. Die Städteplaner in den stärker zerstörten Großstädten wie Berlin, Dresden und Magdeburg nutzten die tabula rasa der kriegszerstörten Innenstädte und die Enteignungsmöglichkeiten der ostdeutschen Aufbaugesetze gezielt aus, um die wichtigsten innerstädtischen Durchgangsstraßen zu verbreitern und neue Tangentialverbindungen für den motorisierten Durchgangsverkehr zu bauen. Obwohl sich die Städteplaner der DDR immer wieder von der profitgesteuerten Stadtentwicklung in den kapitalistischen Staaten abgrenzten, orientierten sie sich an den technischen Standards und Leitbildern ihrer westlichen Fachkollegen. So wurde das Prinzip der Trennung von langsamen (Fußgänger und Radfahrer) und schnellen Verkehrsteilnehmern (Kraftfahrzeuge) ebenso in die Verkehrsplanung aufgenommen wie die Führung der Straßenbahnen auf einer eigenen Trasse.¹⁵

Obwohl der Begriff der ‚autogerechten Stadt‘ nur von den Städteplanern der westlichen Welt gebraucht wurde, orientierten sich auch die Stadtplaner der DDR an den Prämissen einer autofreundlichen Stadtplanung. Die Städteplaner der DDR planten die innerstädtischen Durchgangsstraßen für Größendimensionen, die der motorisierte Verkehr nach eigenen Schätzungen erst in 20 Jahren erreichen sollte. Auch die Erschließungsstraßen und die Parkflächen in den Neubaugebieten wurden für die Kapazitätsanforderungen einer motorisierten Gesellschaft geplant.

¹⁵ Barbara Schmucki, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutschen Vergleich*, Frankfurt/M. 2001, S. 83–152.

In den sechziger Jahren führten die Verkehrsplaner in beiden deutschen Staaten das planungstechnische Instrument des Generalverkehrsplans in die Stadtplanung ein. In beiden Gesellschaftssystemen diente der Generalverkehrsplan als städtebauliches und verkehrstechnisches Instrument, das die Entwicklung der Verkehrswege im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung für einen längeren Zeitraum fest-schreiben sollte. Die Entwicklung der Generalverkehrspläne war implizit und explizit mit einem verkehrstechnischen Leitbild verbunden, das für den gesamten längerfristigen Planungszeitraum gültig war.

Obwohl die städtische Verkehrsplanung in der DDR auch nach dem Abschluss des Motorisierungsprozesses einen deutlich höheren Anteil des öffentlichen Nah-verkehrs als die Verkehrsplaner vergleichbarer bundesdeutscher Städte erwartete, unterschieden sich die gebauten Verkehrsinfrastrukturen nur wenig. Unterschiede in der Verkehrserschließung ergaben sich meist nur bei den kompakt gebauten Neubauvierteln, die allesamt im Geschoßwohnungsbau ausgeführt wurden und nach ihrem Endausbau bis zu 100 000 Menschen beherbergten. Die Bevölkerungsdichte je Hektar war im Vergleich zu den bundesdeutschen Neubauvierteln mit ihren gemischten Geschoßhöhen und Hausformen deutlich höher. Auch die Gesamtzahl ihrer Bewohner war durch die Konzentration des Wohnungsneubaus auf wenige Neubauviertel und den bewussten Verzicht auf eine Suburbanisierung deutlich höher als in den meisten Trabantenstädten der Bundesrepublik, was die Verkehrserschließung durch schienengebundene Massenverkehrsmittel noch erleichterte. Durch die zentrale Zuweisung der Wohnungsbaumittel durch das Ministerium für Bauwesen wurde eine ungesteuerte und unerwünschte Suburbanisierung ebenso verhindert wie durch die Erschwernisse, mit denen die Bauherren von Eigenheimen in einer planwirtschaftlichen Ordnung konfrontiert waren. Die Knappheit an Baukapazitäten und Baumaterialien machte es vielen Interessenten trotz niedrig verzinsten öffentlicher Baudarlehen und staatlich regulierten Bodenpreisen unmöglich, ihren Traum vom Eigenheim im Grünen zu verwirklichen. Allerdings finden wir komplementär besonders viele laubenartige Sommerhäuschen und ‚Datschen‘, die nicht unerhebliche Ressourcen aus der offiziellen Bauwirtschaft zweckentfremdeten.

Die Notwendigkeit einer Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel mit einer hohen Massenleistungsfähigkeit war ein Grund dafür, weshalb die größten Neubauviertel nach Möglichkeit in der Nähe von bereits vorhandenen Bahntrassen gebaut (so in Berlin-Marzahn, Berlin-Hohenschönhausen und Rostock) oder durch Stichbahnen (wie Halle-Neustadt oder Leipzig-Grünau) erschlossen wurden. Im Fall von Marzahn, Hohenschönhausen und Rostock reichte der Bau von zwei parallelen S-Bahn-Gleisen aus, um eine ausreichende Transportkapazität zu garantieren.

Andere große Wohnsiedlungen wurden primär durch neue Straßenbahnlinien erschlossen, die dank ihrer Verkehrsführung auf eigener Trasse zumindest in den Außenbezirken eine akzeptable Reisegeschwindigkeit erreichten. Die Systemfrage Straße oder Schiene, die in den sechziger und siebziger Jahren unter bundesdeutschen Verkehrsplanern intensiv und kontrovers diskutiert wurde, stellte sich in der DDR aus verschiedenen Gründen nicht. Zum einen waren die stark gebündelten Verkehrsströme aus den Neubauvierteln für die Erschließung durch die Straßenbahn technisch und wirtschaftlich besonders geeignet. Zum anderen musste sich die Verkehrspolitik der DDR immer – und besonders intensiv in den achtziger Jahren – dem energiepolitischen Paradigma unterwerfen, den Verbrauch von Erdöl zu begrenzen. Treibstoffe aus Mineralöl sollten, wenn verkehrstechnisch möglich, durch Energieträger aus heimischer Produktion wie Strom aus Braunkohlekraftwerken ersetzt werden.

Der Mangel an Investitionsmitteln für das Verkehrswesen zwang die Großstädte der DDR mit Ausnahme Ost-Berlins jedoch dazu, auf die verkehrstechnisch vorteilhafte unterirdische Verlegung der Straßenbahntrassen in den Stadtzentren zu verzichten. Während fast alle bundesdeutschen Städte mit mehr als 500 000 Einwohnern unterirdische Straßenbahnsysteme in ihren Innenstädten verwirklichen konnten¹⁶, blieb den vergleichbar großen Städten Leipzig und Dresden der Weg in die zweite Verkehrsebene versagt. Der Ausbau der Berliner S-Bahn und U-Bahn während der siebziger und achtziger Jahre geschah auf Kosten der übrigen ostdeutschen Städte, in denen die kommunalen Verkehrsplaner nicht nur auf die Verlegung des Schnellbahnverkehrs in die zweite Ebene verzichten mussten. Die unzureichende Zuweisung von Investitionsmitteln für die Erhaltung der Straßenbahnnetze zwang manche großstädtischen Nahverkehrsbetriebe wie in Dresden in den achtziger Jahren dazu, einzelne Linien aus technischen Gründen sogar stillzulegen.¹⁷

In einer marktwirtschaftlichen Gesellschaft mit einem hohen Pro-Kopf-Einkommen und einer weiten Verbreitung privater PKW gilt der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs an allen motorisierten Fahrten (modal split) gemeinhin als ein aussagekräftiger Wert für die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel – und damit für den Erfolg der Verkehrsplanung. Vergleicht man die Entwicklung des modal split in bundesdeutschen Städten und in den Städten der DDR, so erscheint die kommunale Verkehrsplanung in der DDR auf den ersten Blick als außerordentlich erfolgreich.

¹⁶ Die einzige westdeutsche Stadt ohne eigenes U-Bahn- oder U-Straßenbahnnetz mit mehr als 500 000 Einwohnern ist Bremen.

¹⁷ Für Dresden s. Schmucki.

Obwohl 1985 bereits 199 PKW auf 1 000 Einwohner der DDR kamen, lag der Anteil des Öffentlichen Nahverkehrs noch bei fast 50%.¹⁸ Als die bundesdeutsche Gesellschaft im Jahre 1968 eine vergleichbare Verfügbarkeit von PKW erreicht hatte (196 auf 1000 Einwohner), war der modal split des Öffentlichen Nahverkehrs in der BRD bereits auf 24% gefallen.

Der hohe Anteil des Öffentlichen Nahverkehrs in der DDR resultierte jedoch kaum aus einer erfolgreichen Verkehrsplanung oder aus der Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel, sondern zunächst aus der ausgeprägten Knappheit an Neuwagen und Autoersatzteilen. Auch die hohen Produktabgaben auf PKW und auf Benzin trugen im Zusammenhang mit den hohen Subventionen für den öffentlichen Nahverkehr dazu bei, die Verkehrsteilnehmer zu einem schonenden und sparsamen Gebrauch des eigenen PKW im Alltag zu zwingen. Die Bürger der DDR benutzten für die täglichen Fahrten zur Arbeit in aller Regel den Öffentlichen Nahverkehr, dessen Fahrpläne sich aufgrund der Produktionsorientierung der Volkswirtschaftsplanung vor allem an den Verkehrsbedürfnissen der Berufspendler orientierten. Während der PKW-Verkehr durch hohe Produktabgaben für die Verbraucher erheblich verteuert wurde, stieg die Subventionierung des öffentlichen Nahverkehrs durch das Einfrieren der städtischen Nahverkehrstarife und der Zeitkartentarife der Reichsbahn auf Vorkriegsniveau bis zum Ende der DDR stetig an. Die Subventionierung des öffentlichen Nahverkehrs stellte im Zusammenwirken mit der eingeschränkten Verfügbarkeit von PKW einen sehr wirksamen extrinsischen Einflussfaktor dar, der das Verkehrsverhalten der Ostdeutschen bis zur Währungsunion im Jahre 1990 stark beeinflusste.

Die DDR-Verkehrspolitik hat die öffentlichen Verkehrssysteme und ihre Benutzung als erlerntes Repertoire einer ganzen Gesellschaft erhalten. Die Nutzung und Nichtnutzung dieses sozialen Kapitals der Reichsbahn nach 1990 ist allerdings ein neues Kapitel für die verkehrshistorische Forschung.

**Dr. Christopher Kopper, Privatdozent an der Universität Bielefeld,
E-Mail: ckopper@hotmail.com**

¹⁸ Ciesla/Trischler, S. 186–192.

Siegeszüge durch Berlin: Wechselwirkungen zwischen Verkehr, Mobilität und nationaler Identität am Beispiel Berlins vor und nach der Wiedervereinigung

Die Forschungsnotiz berichtet über mein Dissertationsprojekt an der Harvard University und der TU Berlin. Mit der Errichtung des SED-Regimes in Ostdeutschland ging bekanntlich – zumindest partiell - ein Niedergang der Mobilität einher. So stellte die Berliner Mauer, die zu einem Symbol des Ost-West-Gegensatzes avancierte, in erster Linie eine kompromisslose Verneinung der Bewegungsfreiheit dar, einer Freiheit, die in den modernen Gesellschaften des 20. in den Rang eines unveräußerlichen Menschenrechtes aufgestiegen war. In der DDR waren, wie in vielen anderen Ländern des Sowjet-Blocks, nicht nur die Ein- und Ausreise, sondern auch die Bewegungsmöglichkeiten innerhalb des Landes eng umrissen. So konnte schon der Wunsch, umzuziehen, oder der Besuch einer Stadt, die nicht auf dem Touristenvisum angegeben war, zu harten Konsequenzen führen. Die massive Einschränkung der Bewegungsfreiheit war einerseits Ausdruck der misstrauischen Haltung des Regimes gegenüber Eigeninitiative und einer Betonung von Kontrollmechanismen gegenüber positiven Anreizen, und andererseits Ausdruck einer – zeitlichen wie räumlichen – Kluft zwischen der DDR und der westlichen Gesellschaft der Nachkriegszeit, in der Mobilität – und besonders Automobilität – ein Symbol sozioökonomischen Erfolgs und individueller Freiheit geworden war, so, wie die Eisenbahn als Symbol für den Aufstieg des Bürgertums im 19. Jahrhundert diente.

Die Kluft zwischen West und Ost war für jeden unmittelbar erfahrbar und evident, der mit der U-Bahn die innerstädtische Grenze Berlins unterirdisch durchquerte oder auch nur an ihr entlang fuhr. Denn mit der Abriegelung der westlichen Sektoren im August 1961 war an allen grenzüberschreitenden Linien der Betrieb eingestellt worden. Da es für West-Berliner bis zum Inkrafttreten der langfristigen Regelungen 1972 im Rahmen des Vier-Mächte-Abkommen so gut wie unmöglich war, den Osten der Stadt zu besuchen, verfielen diese Teile des Eisenbahnnetzes schnell, und einige Stationen wurden einfach geschlossen. Das wohl befremdlichste

Ergebnis des Mauerbaus war jedoch die Entstehung der so genannten ‚Geisterbahnhöfe‘ in der Mitte Ost-Berlins – Stationen, die die Westberliner U-Bahnen zwar durchqueren, nicht aber an ihnen halten durften. Um diese bizarre unterirdische Grenze zu verteidigen, patrouillierten bis zum Fall der Mauer bewaffnete Grenzschilder auf den verwaisten Bahnsteigen entlang der Transitlinien.¹

Von Ost-Berliner Stadtplanern wurde immer wieder erwogen, den Vertrag mit dem Senat von Westberlin zu kündigen, um so die Transitlinien für die Ostberliner Öffentlichkeit nutzen zu können, die immerhin 12 von 20 U-Bahnstationen und vier von acht S-Bahnstationen unter Berlin-Mitte, dem zentralen Bezirk der Hauptstadt, umfassten. Dies sollte jedoch während des 28jährigen Bestehens der Mauer ein Wunschtraum bleiben, war doch das SED-Regime in zunehmendem Maße auf die Pachtzahlungen angewiesen, welche der Westberliner Senat für die Nutzung der Tunnel unterhalb der DDR überwies. Tatsächlich stellten diese eine der wichtigsten Quellen der Regierung der DDR für Devisen dar.

Zugleich führte der tägliche Verkehr durch die Geisterbahnhöfe den Westberlinern ihre Inselstellung vor Augen – eine Tatsache, die der Ostberliner Verkehrsverwaltung nicht entging und die sie auch zu propagandistischen Zwecken nutzte. Ein Beispiel hierfür ist der heutige Bahnhof Schwarzkopffstraße auf der Linie U6. 1951 in Walter-Ulbricht-Stadion umbenannt, wurde er zehn Jahre später zum Geisterbahnhof. Das Stadion wurde nach dem Ende der Herrschaft Ulbrichts 1973 zum Gedenken an die X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten in „Stadion der Weltjugend“ umbenannt.² Die Veränderung ließ sich pünktlich auch in der U-Bahn bemerken, als an den verfallenen Wänden Schilder mit dem neuen Namen angebracht wurden. Die Änderung des Bahnhofsnamens diente ausschließlich symbolischen Zwecken, war die Station doch seit 13 Jahren für Fahrgäste geschlossen und sollte es noch weitere 16 bleiben. Da nach dem Mauerbau in der DDR alle Hinweise auf die Transitlinien entfernt worden waren, oblag es ausschließlich den Westberliner Kartenherstellern, den Namen aufzunehmen. So stellte die Umbenennung ein Mittel dar, um die Veränderungen in der DDR-Ideologie auf den westlichen U-Bahn-Streckenplänen anzudeuten. In welchem Ausmaß diese Aktionen ausschließlich ostdeutschen Propagandazwecken dienten, verdeutlicht die Tatsache, dass ausschließlich die Westberliner Pendler in den neuen Namen eingeweiht wurden. Im Auftrag der Regierung nutzten die Ost-Berliner Verkehrsbetriebe die toten Geisterbahnhöfe – die zu diesem Zeitpunkt keine verkehrliche Funktion mehr hatten –

¹ Mehr zu den Geisterbahnhöfen bei Heinz Knobloch/Michael Richter/Thomas Wenzel, Geisterbahnhöfe: Westlinien unter Ostberlin. Berlin 1999. Vgl. auch: Christoph Links, Berliner Geisterbahnhöfe. Berlin 1994.

² Meyer-Kronthaler, Jürgen, Berlins U-Bahnhöfe: Die ersten hundert Jahre, Berlin 1996, S. 259.

für die Propaganda für das ostdeutsche Jugendfestival und als makabres ‚Schaufenster des Ostens‘.

Dieses (und weitere) Beispiele der S-Bahn in West-Berlin und den Geisterbahnhöfen in Mitte zeigen das Ausmaß der verzerrenden Kraft politischer Ideologien auf stadtplanerische Entscheidungen. Verallgemeinernd möchte ich vor diesem Hintergrund die Hypothese aufstellen, dass die Funktionalität bzw. Disfunktionalität des Verkehrsnetzes einer Stadt ein nützliches Barometer für die Gesundheit ihres politischen und ökonomischen Systems darstellen kann. Immerhin hat sich die DDR-Regierung freiwillig entschieden, den Großteil der U-Bahnhöfe im Zentrum der eigenen Hauptstadt zu schließen; und die Linien, statt sie für den alltäglichen Mobilitätsbedarf der Bürger der Hauptstadt der DDR zu betreiben, für Verpachtungseinnahmen (in frei konvertierbarer Währung) zu nutzen. Zugleich fuhr die Reichsbahn bis Mitte der 1980er Jahre fort, ihr großes und teures S-Bahnnetz in der westlichen Stadthälfte zu betreiben.

Dieses System, das nie kostendeckend arbeitete und letztlich bankrott ging, bediente neben der Transportfunktion auch weitere, ideologische Ziele: Es sollte erstens die Kontrolle der DDR über die Mobilität nicht nur von und nach, sondern auch innerhalb Berlins ermöglichen. Zweitens sollte es die überlegene Natur sozialistischer Beförderungsmittel durch einen künstlich niedrigen Fahrkartenpreis von 20 Pfennig bewerben. Doch letzten Endes diente keine dieser Entscheidungen den langfristigen Interessen der Einwohner – weder in Ost noch in West – und offenbarte vielmehr die wirtschaftlichen und politischen Prioritäten eines undemokratischen Regimes.

Es kann daher nicht überraschen, dass die restriktive Reisepolitik Brennpunkt allgemeiner Unzufriedenheit in der DDR war. Es soll hier nicht suggeriert werden, dass die meisten Ostdeutschen vorhatten, ihr Land endgültig zu verlassen; aber wie Charles Maier bemerkt: „GDR residents were allowed to vacation in once reliable Eastern bloc countries: but how often gazing at the posters for the Bulgarian Riviera might they have dreamt of Italy!“³ In Wirklichkeit dürstete die breite Masse der DDR-Bürger nach den gleichen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung, die den westdeutschen Touristen schon seit den 1950er Jahren offen standen; zugleich gab es einen kleinen, aber dennoch signifikanten Teil der Bevölkerung, der der ökonomischen und sozialen Stagnation durch Auswanderung in den Westen zu entkommen suchte. Schließlich fiel das Regime auch durch den Wunsch der Bevölkerung, zu reisen.

³ Charles S. Maier, *Dissolution: The Crisis of Communism and the End of East Germany*. Princeton 1997, S. 125.

Westliche Führer nutzten diese Obsession für Propagandazwecke, indem sie die Mauer nicht nur als spaltendes Element im deutschen Zusammenhang, sondern als allgemeinen Angriff auf die menschliche Freiheit bezeichneten. So betonte US-Präsident Ronald Reagan während seines Berlinbesuches anlässlich des 750. Geburtstages der Stadt 1987 in seiner Rede vor dem Brandenburger Tor die Beziehung zwischen Bewegungsfreiheit und demokratischen Werten: „Behind me stands a wall that encircles the free sectors of this city, part of a vast system of barriers that divides the entire continent of Europe.“ Die Mauer repräsentiere, so Reagan damals, „a restriction on the right to travel...an instrument to impose upon ordinary men and women the will of a totalitarian state...(I)t is here in Berlin where the wall emerges most clearly; here, cutting across your city, where the news photo and the television screen have imprinted this brutal division of a continent upon the mind of the world.... President von Weizsäcker has said, ‘The German question is open as long as the Brandenburg Gate is closed.’ Today I say: As long as the gate is closed, as long as this scar of a wall is permitted to stand, it is not the German question alone that remains open, but the question of freedom for all mankind.“⁴

Vor dem Hintergrund der massiven Unzufriedenheit mit den Einschränkungen der Bewegungsfreiheit und dem Grad an Medieninteresse, kann es nicht verwundern, dass die öffentliche Wahrnehmung der Wende sich auf Bilder von der Verletzung des Reiseverbotes fokussierte. Mediendarstellungen aus der Zeit der Wende richteten sich geradezu obsessiv auf Bilder der neu gewonnenen Mobilität als Sinnbilder für Freiheit und Selbstbestimmung. Die versiegelten Züge mit DDR-Emigranten von Prag nach Westdeutschland und die Trabikolonnen, die sich durch die neuen Maueröffnungen schlängelten, galten weltweit als sichtbare Hinweise darauf, dass das ostdeutsche Regime – zusammen mit dem Nachkriegskommunismus – am Ende war.

Max Hirsch, Harvard Graduate School of Design und Center for Metropolitan Studies, TU Berlin, E-Mail: hirsh@fas.harvard.edu

⁴ Ronald Reagan, Remarks at the Brandenburg Gate. West Berlin, 12 Juni 1987. Problematisch wiederum ist die Tatsache, dass Reagans Aufforderung an Gorbatschow, „tear down this wall“ von der Entscheidung West-Berlins begleitet wurde, den Bezirk Kreuzberg vom Rest der Stadt abzuriegeln, um die linksgerichteten Einwohner des Viertels darin zu hindern, den Präsidentenbesuch zu stören. Dies stellte offenbar eine krasse Verletzung der angeblich in westlichen Ländern genossenen Bewegungsfreiheit dar.

Die ‚Deutsche Reichsbahn‘ in Westberlin. Vom ‚Zankapfel‘ des Kalten Krieges zum deutsch-deutschen Verhandlungsobjekt

Wer sich mit dem Berliner Eisenbahnwesen nach 1945 befasst, der wird auf kurz oder lang mit der Frage konfrontiert, warum die Eisenbahn im Osten Deutschlands nach 1949 weiter den Namen ‚Deutsche Reichsbahn‘ trug. Immerhin, der Name ‚Reichsbahn‘ überlebte die DDR und verschwand erst im Verlauf der Zusammenlegung der beiden deutschen Bahnen nach 1990. Hinter der Beantwortung dieser scheinbar einfachen Fragen steckt eine äußerst komplexe Geschichte, die vielfältige politikgeschichtliche, sozialhistorische sowie stadt- und verkehrsgeschichtliche Aspekte des geteilten Berlins tangiert.

Als die alliierten Westmächte gemäß der 1944 getroffenen Vereinbarungen von London im Sommer 1945 ihre Besatzungssektoren in Berlin in Besitz nahmen, akzeptierten sie zugleich alle bis dahin von der sowjetischen Besatzungsmacht getroffenen Entscheidungen im Hinblick auf Berlin. Die Eisenbahnanlagen wurden aus Gründen der betrieblichen Zweckmäßigkeit und der reibungslosen Abwicklung des Zugangs zur Stadt als Einheit betrachtet. Mit anderen Worten, alle alliierten Sieger stimmten 1945 mündlich darüber überein, dass der Betriebsdienst von der ‚Deutschen Reichsbahn‘ der Sowjetischen Besatzungszone durchgeführt wurde. Alle Beteiligten sahen diese Regelung als ‚natürlich‘ und ‚zweckmäßig‘ an. Eine Detailregelung wurde stillschweigend nicht in Betracht gezogen, da sie künftige Entwicklungen nur unnötig erschwert hätte und im Hinblick auf das durch das Besatzungsrecht implizierte Zugangsrecht auch nicht als notwendig erachtet wurde.

Doch mit dem aufkommenden Kalten Krieg, den Währungsreformen vom Juni 1948 und der damit wiederum zusammenhängenden Berlin Blockade – der Ersten Berlinkrise – geriet die Deutsche Reichsbahn in den Westsektoren der Stadt in eine schwierige Situation. Es entstand ein ‚ewiger‘ Ost-West-Streitfall, der erst 1990 beigelegt werden konnte.

Gleich nach der ersten Berlinkrise schränkten die Westmächte und der Senat den Zugriff der Reichsbahn auf ihren in den Berliner Westsektoren gelegenen Vermögensteil rigoros ein. 1949 wurde das Vermögen in ein Betriebs- und Vorratsvermögen getrennt. Letzteres verwalteten im Auftrag der Westmächte zuerst der Se-

nat und später Beamte der Deutschen Bundesbahn. Hier findet sich eine Antwort auf die Frage, warum der Name Reichsbahn von der DDR beibehalten wurde: Sie wollte sich damit einen ‚Anspruch‘ auf dieses von den Westmächten blockierte Vermögen sichern. Zugleich konnte sie den Namen in Westberlin nicht einfach ändern, da die Westmächte aufgrund des Erhalts ihrer Statusrechte die Betriebspflicht von der Deutschen Reichsbahn in ihren Sektoren weiter einforderten. Im Falle der Umbenennung der Reichsbahn – nur einmal angenommen – wären dann also in Ostberlin die Züge der ‚Staatsbahn der DDR‘ gerollt und in Westberlin weiter die der ‚Deutschen Reichsbahn‘.

Das für den Betriebsdienst notwendige Vermögen – das ‚Betriebsvermögen‘ für den Betriebsdienst – stand der Deutschen Reichsbahn in Westberlin weiter zur Verfügung. Auf diese Weise kamen Teile einer der wichtigsten Infrastrukturen in Westberlin über mehr als vier Jahrzehnte unter die Kontrolle eines volkseigenen Transportunternehmens. Die Abtrennung des Vorratsvermögens hat die DDR 1949 natürlich nicht akzeptiert. Zudem weigerte sich die Reichsbahn die Löhne der Eisenbahner in Westberlin in Westgeld auszuzahlen, was wiederum zum handfesten und blutigen Streik nach dem Ende der Berlin Blockade im Mai/Juni 1949 führte.

Viele der grundlegenden und die Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn in Westberlin konstituierenden Entscheidungen wurden stillschweigend oder nur durch mündliche Vereinbarungen getroffen. Deshalb fehlt vor allem für die fünfziger und sechziger Jahre eine schriftliche Überlieferung darüber, wie bestimmte Entscheidungen, Regelungen oder Konflikte genau zustande kamen. Bestimmte Abläufe lassen sich nur noch indirekt herleiten oder gar nicht mehr aufklären. Auf DDR-Seite wurde lange Zeit zudem nach dem Grundsatz verfahren, „dem Westsektat keine schriftliche Unterlage zu geben.“

Die kleine Dependence der Deutschen Reichsbahn in Westberlin spielte innerhalb des gesamten Eisenbahnunternehmens eine ‚Außenseiterrolle‘ und entwickelte sich nach dem Mauerbau zu einem ‚Staat im Staate‘ innerhalb Westberlins. Das gesamte Reichsbahngelände hatte immerhin eine Flächenausdehnung, die in etwa der des ehemaligen Westberliner Verwaltungsbezirkes Kreuzberg entsprach. Traditionell gehörten die Dienststellen in Westberlin zur Reichsbahndirektion Berlin. Nach dem Mauerbau wurden die Westberliner Dienststellen zu einem eigenständigen Reichsbahnamt (Rba 4) zusammengefasst. Dieses Amt stellte in der Organisationsgeschichte der Reichsbahn ein Novum dar, da es nach und nach den Rang und die Funktion einer kleinen autonomen ‚Reichsbahndirektion‘ innerhalb der Berliner Reichsbahndirektion erhielt.

Diese Organisationsstruktur kam nach dem Bau der Mauer im August 1961 zum Tragen. Der Reichsbahn erwachsen dadurch ernsthafte Schwierigkeiten. Aus Protest gegen die Teilung der Stadt boykottierten die Westberlinerinnen und Westberliner die S-Bahn in Westberlin. Aufgrund der durch den Boykott ausbleibenden Fahrgäste, aber auch durch die zunehmende Konkurrenz zwischen Straße und Schiene und vor allem durch den permanenten Mangel an Devisen verwehrten die Anlagen und Verkehrsmittel besonders ab den sechziger Jahren immer mehr. Die einst so renommierte und berühmte S-Bahn der Reichsbahn war hoffnungslos defizitär.

Nach dem Vier-Mächte-Abkommen über Berlin 1971 begann eine neue Ära für die Reichsbahn in Westberlin. Beide Seiten versuchten vorsichtig ins Gespräch zu kommen. So bot man Mitte der siebziger Jahre die S-Bahn dem Senat zur Übernahme an. Doch der Senat lehnte dieses Angebot ab: Der Grund – zu teuer, zu marode. Vor allem wollten die alliierten Schutzmächte in Westberlin eine Änderung des komplizierten Rechtsstatus so kurz nach dem Vier-Mächte-Abkommen von 1971 nicht zulassen. Mitte der 1970er Jahre wurde die Angelegenheit deshalb wieder zu den Akten gelegt. Im Sommer 1980 brachte die DDR die S-Bahn-Problematik erneut zur Sprache, und wieder zeigte der Senat wenig Verhandlungsinteresse. Die DDR reagierte mit Fahrpläneinschränkungen und Streckenschließungen. Auf diese Weise sollte der Senat unter Zugzwang gesetzt werden. Doch die Rechnung wurde ohne den Wirt gemacht: die Westberliner Eisenbahnerinnen und Eisenbahner begannen im September 1980 zu streiken.

Das Thema S-Bahn blieb auf der Tagesordnung und wurde in Westberlin sogar zum Wahlkampfthema. Eine wichtige Rolle spielte hierbei, dass die Hauptverwaltung Aufklärung (HVA) des Ministeriums für Staatssicherheit (MfS) die Diskussionen und Ansichten beim Senat über die S-Bahn sehr genau verfolgte und der SED-Führung detailliert berichtete. Als die westlichen Schutzmächte Anfang der 1980er Jahre buchstäblich ‚grünes Licht‘ für die Verhandlungen gaben, begannen diese 1983. Im Verlauf des Jahres kamen beide Seiten gut voran und am 30. Dezember 1983 konnte die S-Bahn-Vereinbarung – ohne größere Probleme – erfolgreich abgeschlossen werden und am 9. Januar 1984, um 3.00 Uhr, stellte die Reichsbahn den Betrieb der S-Bahn in Westberlin ein und eine vom Senat bestimmte Stelle – die BVG – übernahm den Betrieb.

Die Abteilung ‚Kommerzielle Koordinierung‘ des MfS versuchte in den 1980er Jahren, den Wunsch des Senats nach besserer verkehrstechnischer Anbindung Westberlins an die Bundesrepublik und Westeuropa auszunutzen. Hier gab es in den 1980er Jahren eine Reihe Verkehrsgeschäfte, bei denen einerseits über Eigenleistungen zusätzliche Devisen erwirtschaftet wurden; andererseits erfolgten westliche Material- und Ausrüstungsimporte, die helfen sollten, das eigene technische Ni-

veau anzuheben. Die Devisensongeschäfte banden jedoch wiederum kurzfristig Bau- und Instandhaltungskapazitäten des DDR-Verkehrswesens, die damit für andere dringende Vorhaben in der DDR nicht mehr zur Verfügung standen bzw. zusätzlich abgefordert werden mussten.

In der Gesamtsicht wurde die weitere Entwicklung der Deutschen Reichsbahn in Westberlin in den achtziger Jahren maßgeblich durch Konzepte, Planungen und Geschäfte beeinflusst, die von der Kommerziellen Koordinierung ausgingen. Nach dem Streik von 1980 und der Übergabe der S-Bahn 1984 war klar, dass die Tage der Reichsbahn in Westberlin gezählt waren. Die S-Bahn-Übergabe zeigte sozusagen exemplarisch, wie sich die DDR das Verschwinden der Reichsbahn gedacht hatte. Das Motto lautete am Ende der DDR: Es ist fast alles möglich, solange es der DDR Devisen einbringt.

Kürzlich erschienen: Burghard Ciesla, Als der Osten durch den Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in Westberlin, Köln/Weimar/Wien 2006.

**Dr. Burghard Ciesla, Privatdozent an der Universität Potsdam,
E-Mail: Ciesla97@aol.com**

Moderne Verkehrsmittel und Mobilität im osmanischen Istanbul im Spiegel der zeitgenössischen Karikaturen (1908–1923)

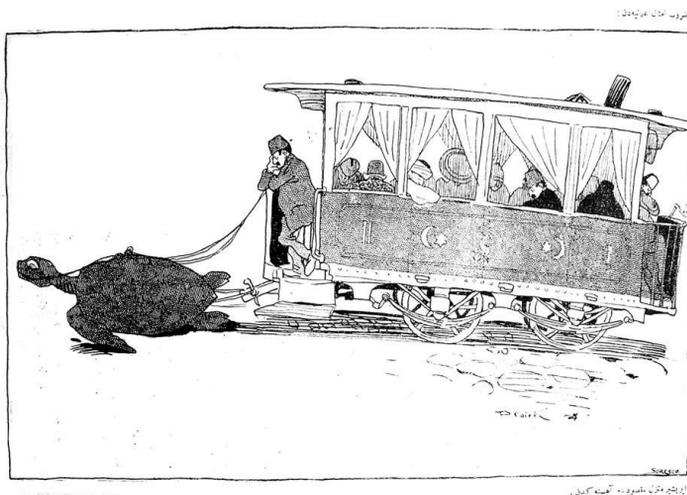
Dieser Text beruht auf Vorarbeiten zu meiner Dissertation zum gleichen Thema. Die Arbeit befasst sich mit der Darstellung von Mobilität und modernen Verkehrsmitteln in Karikaturen aus der Zeit zwischen der zweiten Deklaration der konstitutionellen Monarchie 1908 und der Gründung der Türkischen Republik 1923. Karikaturen stellen eine hervorragende Quelle dar, um die Frage zu beantworten, wie das Eindringen neuer Transportmittel in das städtische Leben wahrgenommen, erlebt und kritisiert wurde.¹

Die Revolution von 1908 stellt in der türkischen Geschichte nicht nur einen Wendepunkt in politischer und sozialer Hinsicht dar, sondern brachte auch einen explosionsartigen Anstieg an neuen Publikationen, und zwar insbesondere von Satiremagazinen. Innerhalb eines Jahres entstanden über 200 Zeitschriften, beinahe die Hälfte davon populäre Satirezeitschriften. Die große Zahl der satirischen Zeitschriften hat einen einfachen Grund: Auf diese Weise versuchte sich die öffentliche Meinung und die Presse, von der drei Jahrzehnte währenden repressiven Politik Sultans Abdülhamits II. zu befreien. Die Modernisierung Istanbuls war von Anfang an ein zentrales Thema dieses Genres. Daher lassen sich in den Karikaturen viele Details erkennen, wie das von der seriösen Presse durchweg unterstützte Projekt der Straßenbahn in der Öffentlichkeit wahrgenommen und vor allem kritisiert wurde.

Die Bewohner Istanbuls kamen mit dem öffentlichen Personenverkehr erstmals im Zuge der Modernisierung des städtischen Raumes im Jahr 1839 – dem Jahr der Deklaration der Tanzimat-Reformen – in Berührung. Bis dahin war es im Osmanischen Reich vielen – auch wohlhabenden – Schichten verboten zu reiten. Eine Ausnahme machten leitende Verwaltungsbeamte. Nur einer kleinen Schicht war es erlaubt, sich auf Pferden, Eseln oder Maultieren fortzubewegen. Die Mehrheit der Ottomanen reiste zu Fuß. Daher stellte die neue Mobilität der öffentlichen Verkehrsmittel einen Wendepunkt städtischen Lebens dar, das sich bis dahin für die Mehrheit der Bevölkerung in den Grenzen des eigenen Viertel abspielte. Die Pferde-

¹ Für diese Studie wurden 30 osmanische humoristische Magazine ausgewertet, die sämtlich in Istanbul erschienen.

fuhrwerke, Eisenbahnen, Dampfer, Straßenbahnen und Automobile in Istanbul waren sämtlich Importe aus dem Westen und hatten keine Vorbilder in der osmanischen Kultur. Auch Pferdefuhrwerke kamen erst mit den Modernisierungsbestrebungen des Sultans seit den 1830ern in Gebrauch. Insbesondere ab den 1850er Jahren können wir einen tief greifenden Wandel im öffentlichen Verkehr des osmanischen Istanbuls beobachten.



— Chi va piano va sano.
 Abb. 1: Nach einem osmanischen Sprichwort: „Der Langsamere erreicht das erstrebte Ziel“

Entscheidend für die Bewertung der neuen Verkehrsmittel und den durch sie ausgelösten durchgreifenden Wandel des städtischen Raumes war nun ihre Verbindung mit dem politisch protegierten und in der osmanischen Öffentlichkeit durchaus kritisch verfolgten Konzept der ‚Verwestlichung‘. Für die Regierung und die bürokratischen Eliten standen die neuen Fahrzeuge – wie auch im Westen – für Modernisierung, Fortschritt und Macht. Eben deshalb wurden sie in den Karikaturen einer vielschichtigen, komplexen Kritik unterzogen und mit negativen Symbolen und Bedeutungen versehen. Dies lag nicht zuletzt an der autoritären Art und Weise, in der die Modernisierung des osmanischen Reichs durchgesetzt wurde. Beginnend mit den Tanzimat-Reformen erfolgte eine durch die Regierung vorangetriebene soziale und politische Transformation, die zur Neubestimmung städtischer Politik auf Grundlage europäischer Organisationsformen und Institutionen und zu neuen – einem westlichen Lebensstil angepassten – Regularien führte.

Das traditionelle städtische Leben erfuhr durch das urbane Modernisierungsprojekt einen tief greifenden Wandel. Ein wichtiges Ziel der Modernisierer bestand darin, Kontrolle über den städtischen öffentlichen Raum zu erlangen, ihn mit einem westlichen Anlitz zu versehen und die Stadtbewohner zu westlichen Verhaltensweisen zu bewegen.



Abb. 2: „Hey Kameraden, das Ding sollte von Tieren gezogen werden! Sie haben den Unfug aufgebürdet und nennen es Fortschritt“. — „Was sollten sie tun? Tiere sind zu schwach, um den Wagen bergauf zu ziehen.“ — „Wie nennen sie das noch 'mal'? ... die neue Elektrizität oder so? Sie sollten es damit versuchen!“ — „Du kannst es Dir nicht vorstellen! Es ist praktischer für die Regierung, die Elektrizität nicht zu benutzen. Denn was wird passieren, wenn man die Bahn elektrisch betreibt und von Beyazit nach Eminönü nur noch fünf Minuten braucht? Dann wird doch jeder sagen, der jüngste Tag sei angebrochen.“

Vor diesem Hintergrund kann es nicht verwundern, dass die ‚bizarren‘ neuen Fahrzeuge Abwehrreaktionen hervorriefen. Wir finden Stimmen, die vermuten, dass der städtische Raum die neuen Verkehrsmittel nicht integrieren könne. Die Kritik richtete sich vor allem gegen die Politik der neuen Regierung, verstärkt Straßenbahnen und später Automobile in der Stadt zuzulassen. Aus der Sicht der Karikaturisten stellte sich das Verwestlichungsprojekt als eine Folge von Reformen und Innovationen dar, die eher zerstörerisch als konstruktiv wirkten.

Das traditionell gewachsene Stadtbild gänzlich mit einem westlichen Antlitz zu versehen sei ein Wunschtraum der Regierung. Selbst wenn es gelänge, bliebe der Wandel der hergebrachten Gesellschaftsstrukturen nur oberflächlich. Die eingeführten Verkehrsmittel bildeten das Ziel der Angriffe. Die Fahrzeuge wurde nicht nur als ‚unerträglich‘, gefährlich und ‚böse‘ angesehen, sondern zeigten auch den unsicheren und unberechenbaren Charakter der ‚Verwestlichung‘: die Gleichgültigkeit der Technik gegenüber dem menschlichen Leben, die bedrohlichen imperialistischen Ziele der westlichen Staaten, die Veränderung der Wahrnehmung von Zeit und Raum und die von westlichen Personen verursachte Degeneration. Von dem pessimistischen Blick auf das zukünftige städtische Leben und das erwartete Scheitern der Modernisierung kündeten viele der Karikaturen, die von Autos und Straßenbahnen zerteilte Menschen, schmutzige und überfüllte Straßen, von Menschen gezogene Trams, Verkehr, Lärm und ähnliches mehr zeigen.

Abb. 1: Kalem, 23. Juli 1325/5. August 1909, Nr. 47.

Abb. 2: Kalem, 12. Dezember 1324/25. Dezember 1908, Nr. 7.

**Yaprak Tütün, M.Sc. Doktorandin am Department for Architectural History and Theory an der Yildiz Technical University, Istanbul,
E-Mail: yapraktutun@gmail.com**

Neue Urbanität durch Dichte? Stadtreionaler Wandel in Los Angeles

“L.A. is a great big freeway.”

Textzeile in Burt Bacharachs Song "Do you know the way to San Jose"

“Nobody walks in L.A.”

Refrain des Missing Persons Songs "Walkin' in L.A."

Die folgende Forschungsnotiz berichtet über ein Post-Doc Forschungsprojekt am Center for Metropolitan Studies der TU Berlin. Nicht nur in der amerikanischen Stadt- und Verkehrsgeschichte nimmt das Fallbeispiel Los Angeles eine zentrale Stellung ein, wird die südkalifornische Metropole doch gemeinhin als weltweiter Prototyp der polyzentralen, großflächig zersiedelten, autoorientierten Stadt gehandelt. Doch obwohl die Freeways in der Tat bis heute eine Dominante in der Siedlungsstruktur der Region bilden, ist Los Angeles für Stadt- und Verkehrswissenschaftler vor allem deswegen interessant, weil die diversen Stereotypen, die der Stadt in der Vergangenheit angeheftet worden sind, längst von einer viel komplexeren Wirklichkeit eingeholt worden sind. Gerade in Deutschland steht der Name Los Angeles noch immer stellvertretend für den Inbegriff des ‚low-density urban sprawl‘, und man beschwört das Bild eines endlosen Siedlungsbreis von einstöckigen Einfamilienhäusern und Big-Box-Einkaufszentren ohne erkennbare Zentrumsbildung. Tatsache ist aber, dass die Gegend um Los Angeles die am dichtesten besiedelte Metropolregion der gesamten USA ist und sie sogar einem Vergleich mit europäischen Metropolregionen standhält! So hat dann auch die City of Los Angeles mit rund 3000 Ew/km² im Vergleich zu Berlins 3900 Ew/km² schon eine relativ hohe Dichte. Jenseits der Stadtgrenzen kehrt sich das Bild sogar um: in der Stadtreion Los Angeles tummeln sich auf 6500 km² ganze 15 Millionen Menschen, d.h. rund 2300 Ew/km², wohingegen das Siedlungsgebiet um Berlin auf einer Ausdehnung von rund 5400 km² lediglich 4,3 Millionen Einwohner beheimatet, d.h. rund 800 Ew/km².

Diese Zahlen machen deutlich, dass Los Angeles siedlung- und verkehrstechnisch gesehen in einer schwierigen Zwickmühle ist. Die Stadtreion ist einerseits zu dicht besiedelt, um die aus der Vergangenheit überkommene Auto-

orientierung als effiziente und tragfähige Option für Massenmobilität weiter verfolgen zu können. Heutzutage erwarten den autofahrenden Angeleno an fast jeder Stelle und zu fast jeder Tageszeit Verzögerungen, und kaum jemand geht mehr aus dem Haus, ohne vorher im Internet die ‚sigalerts‘ (eine Webseite, die jeden Unfall und jeden Stau auf den Freeways umgehend anzeigt) nachzugucken. Andererseits ist die Metropole aber auch zu komplex und polyzentrisch in ihrer Struktur, als dass eine flächendeckende Nachrüstung mit schienengebundenem öffentlichem Nahverkehr eine realistische Alternative sein könnte. Lediglich 7% aller Arbeitsplätze in der Region befinden sich in Downtown Los Angeles, und die morgendlichen Pendlerströme über die Downtown Freeways in Richtung West Side/ Santa Monica, wo sich in den letzten zehn Jahren eine Fülle von New Economy und Entertainment-Industrie-Firmen angesiedelt haben, sind mittlerweile genauso groß oder sogar größer als umgekehrt. Insgesamt gleichen die Pendlerströme der Region einem gigantischen Zickzackmuster – im Unterschied zu dem für traditionelle europäische Städte typischen, sternförmigen Muster (d.h. morgens in die Innenstadt, abends wieder hinaus).

Anders als bei klassischen Industriestädten, die zu Anfang des letzten Jahrhunderts ein explosionsartiges Bevölkerungswachstum zu verzeichnen hatten, das sich in extrem hohen innerstädtischen Dichten niederschlug, fiel die Phase des schnellen Bevölkerungszuwachses in Los Angeles zusammen mit dem kommerziellen Ausbau der elektrischen Straßenbahnen und der Frühphase der Massenmotorisierung. Statt eines spekulativen Mietskasernenbaus in innerstädtischen Lagen gab es in Los Angeles also von Anfang an einen in die Fläche gehenden, (jedoch ebenfalls spekulativen) Einfamilienhausbau – zunächst entlang den berühmten intra-urbanen elektrischen Red-Car-Linien und erst später entlang den Freeways. Es ist aber immer noch zu wenig bekannt, dass das zentrale, die unverdichtete Siedlungsform der Region bestimmende Moment das ausgedehnte, bis zu 1200 Meilen lange Netz der Pacific Electric Railway war. William Fulton hat dies in “The Reluctant Metropolis” treffend zusammengefasst mit dem Satz: “The popularity of the car was the *result* of L.A.’s suburban ethos, not its cause.” Erst in den 1950er Jahren traten die Freeways ihren Siegeszug über die Region an. Die letzte Red Car fuhr im Jahre 1961, die meisten der Trassen wurden überbaut.

Im Unterschied zu anderen Städten hat Los Angeles dann nie aufgehört zu wachsen. Das anhaltende Wirtschaftswachstum und der stetige Bevölkerungszuwachs in der Region haben daher in der Folge immer dazu geführt, dass alle neu gebauten Freeways und Durchgangsstraßen immer schnell an ihre Kapazitätsgrenzen gelangten. Prognosen zufolge wird die Bevölkerung in der Region in den nächsten Jahrzehnten auf 25 bis 30 Millionen anwachsen. Zukunftsweisende Strategien für

die Stadt und die Region müssen also notwendigerweise eine Balance zwischen einem effizienteren Verkehrsmanagement für den motorisierten Individualverkehr und der Neueinführung oder Förderung von alternativen Verkehrsmitteln beinhalten, flankiert mit diversen verkehrsvermeidenden Maßnahmen.

Besonders wenn man die widrigen Umstände berücksichtigt, mit denen die Verkehrspolitik in der Stadtregion Los Angeles zu kämpfen hat – zu nennen sei hier insbesondere die extrem fragmentierte Governance-Struktur der Region mit Dutzenden von Städten und Gemeinden, die sich an das Stadtgebiet von Los Angeles anschließen bzw. darin eingeschlossen sind – ist hier in den letzten Jahrzehnten bereits viel erreicht worden. Erkauft wurde diese imagerächtige, aber letztendlich moderate Renaissance des Schienenverkehrs allerdings zunächst auf Kosten des traditionellen städtischen Busverkehrs, auf den vor allem Nicht-Weiße Angelenos mit niedrigen Einkommen angewiesen sind (die so genannten ‚transit captives‘). Dies führte dann vor zehn Jahren zu dem legendären Gerichtsverfahren der ‚grass roots‘-Organisation *Bus Riders Union* gegen *Metro*, an dessen Ende sich die Behörde in einem *Consent Decree* verpflichten musste, den Busservice für gering verdienende Nutzer durch den Einsatz zusätzlicher Busse, das Einrichten neuer Verbindungen und die Einführung niedriger Ticketpreise zu verbessern.

Festzuhalten bleibt: Die Verkehr in der Region um Los Angeles wird insgesamt auch mittel- und langfristig vom motorisierten Individualverkehr bestimmt bleiben. Trotzdem ist es sehr wichtig, die zukünftige Siedlungsentwicklung strategischer zu steuern und vor allem verdichtete Stadträume so zu gestalten, dass Alternativen zum Automobil zusehends sinnvoll und praktisch möglich sind. Verkehrsvermeidende ‚mixed-used developments‘, bei denen Wohnen mit Arbeitsplätzen und kommerziellen Nutzungen verbunden wird, sowie explizit an ÖPNV-Haltestellen platzierte ‚transit-oriented developments‘ sind jedenfalls überall auf der Tagesordnung der Stadt- und Verkehrsplaner. Ein weiterer wichtiger Ansatz für die Erschaffung neuer Urbanität und verbesserter Aufenthaltsqualität in der Stadt ist der Umbau der historischen Boulevards, die in der Vergangenheit zu reinen Transiträumen verkommen sind. Ein Paradebeispiel hierfür ist das soeben im Abschluss befindliche *Santa Monica Boulevard Transit Parkway Project*, dessen erklärtes Ziel es war, eine hässliche und verkehrstechnisch suboptimal optimal organisierte Durchgangsstraße in einen modernen, multimodalen Boulevard mit Frontstrassen in der europäischen Tradition der Champs Elysees zu verwandeln. Wie schnell und wie dramatisch sich in der Folge dieser verkehrsräumlichen Umgestaltung dann auch die anliegenden Nutzungen – weg von den Autohändlern und Big Box Retailern hin zu mehr Restaurants und Cafés – ändern werden, bleibt allerdings noch abzuwarten. Natürlich wird die Realität der autoabhängigen Stadt

auch weiterhin große Teile des Alltags in Los Angeles bestimmen. Doch die aktuellen Diskurse und zukünftigen Visionen für Stadt und Region haben ihren Charakter bereits deutlich verändert - sie sind inzwischen fest in der Hand der *New Urbanists*.

**Dr. Deike Peters, Post-Doc am Center for Metropolitan Studies der TU Berlin,
E-Mail: deike.peters@metropolitanstudies.de**

S V E N K E S S E L R I N G

Das Cosmopolitanities-Network: Der Link zur Mobilitätsforschung in Europa Einige Bemerkungen zur Zukunft der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung in internationaler Perspektive

Das Cosmopolitanities-Network (www.cosmopolitanities.net) ist ein von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) unterstütztes Forschungsnetzwerk zu Fragen der Mobilitätsforschung. Mit Sitz in München verbindet es europäische Wissenschaftler/innen im Bereich der interdisziplinären Mobilitätsforschung und bildet ein kreatives Umfeld für intellektuellen und akademischen Austausch. Als interdisziplinäres Netzwerk verkörpert es personell den Stand der Forschung im Bereich der sozialen, physischen, kulturellen und virtuellen Mobilität. Es fördert die Mobilitätsforschung als eine Schlüsseldisziplin zum besseren Verständnis der Modernisierung der europäischen Gesellschaften unter den Bedingungen der Globalisierung und internationalen Verflechtung. Das Cosmopolitanities Network richtet sich an Wissenschaftler/innen aus den Sozial-, Planungs-, Geistes- und Technikwissenschaften sowie an die STS - Community, wenn sie Interesse an Fragen zu Technik, Wissen und Wissenschaftsphilosophie hat. Die Vielfalt formt das Netzwerk und dessen Aktivitäten. Die www.cosmopolitanities.net-Website bildet eine Informationsplattform für jeden an der Mobilitätsforschung Interessierten und stellt ein wichtiges Werkzeug für den wissenschaftlichen Austausch dar. Voraussetzung für die Kreativität und Lebendig-

keit des Netzwerks ist der lockere, kommunikative Stil im Verband, der sich als Quelle für Inspirationen und einen Fundus für Expertenwissen für ehrgeizige gemeinsame Forschungs- und Publikationsprojekte versteht. Die Mitglieder organisieren Workshops und Konferenzen und führen gemeinsam Publikationsprojekte durch.

Zweimal jährlich treffen sich die Mitglieder zur Diskussion neuer Forschungsergebnisse und -perspektiven in der Mobilitätsforschung. Es ist noch nicht lange her, da galt interdisziplinäre Mobilitätsforschung in den Sozialwissenschaften als interessant, aber marginal. Doch die Werke von John Urry, Zygmunt Baumann und Ullrich Beck zeigen, dass sich die Mobilitätsforschung auf dem Weg zur Spitze der Sozialwissenschaften befindet. Die Diskurse um Globalisierung, Internationalisierung, Transnationalisierung und Kosmopolitismus beziehen sich mehr und mehr ziemlich direkt auf Mobilitätsfragen. Während in der Geographie, Geschichte und Verkehrswissenschaft Mobilität immer schon als ein ambivalentes Phänomen mit sozialen und räumlichen Dimensionen wahrgenommen wurde, blieb die Soziologie im Reich der reinen Gesellschaft und des Sozialen verhaftet, obgleich Verkehr und Mobilität für die moderne Gesellschaft und Wirtschaft von zentraler Bedeutung sind. Ohne Infrastruktur, ohne Straßen, interkontinentale Seeschifffahrtsrouten, transeuropäische Netze, ohne Flughäfen und Fluggesellschaften, GPS usw. gäbe es weder Globalisierung im Allgemeinen noch Kosmopolitisierung im Besonderen. Globale Aktivitäten, globaler Austausch und globale Schichtungen benötigen die materielle Struktur der Transport- und Kommunikationssysteme. Güter, Informationen, Menschen, Ideen, Werte usw. usf. wandern über die Netzwerke aus Materialität und Technologie.¹

Dies ist einer der Gründe, warum die zukünftige Aufgabe des Cosmopolitanities Networks darin besteht, die Black Box globaler Mobilitätspotentiale oder ‚Motilities‘ zu öffnen.² Wie kann man sich im globalen Raum bewegen? Wie funktionieren all die als selbstverständlich angesehenen alltäglichen Systeme – z. B. die Gepäckabfertigung im Flughafen? ‚Making mobility happen‘ bezeichnet einen zentralen Punkt der Mobilitätsforschung, da komplexe Systeme von Motilität, da erst das komplexe Wechselverhältnis von Struktur und Bewegung, zwischen Mobilitätspolitik in systemischem und individuellem Maßstab, Handeln in Zeit und Raum ermöglicht. Komplexe Motility-Systeme ermöglichen es, zugleich unterwegs und anwesend zu sein. John Urry nennt dies „global complexity“.

¹ Weert Canzler/Vincent Kaufmann/Sven Kesselring, *Tracing Mobilities. Towards a cosmopolitan perspective in mobility research*. Aldershot, Burlington, im Druck.

² Vincent Kaufmann, *Re-Thinking Mobility*. Contemporary Sociology, Aldershot, Burlington 2002.

Die Mitglieder des Netzwerks kommen aus den unterschiedlichsten Disziplinen: aus der Soziologie, Geographie, Politikwissenschaft, der Verkehrsgeschichte, der Wissenschafts- und Technikgeschichte und den Planungswissenschaften. Zudem ist das Cosmobilities Netzwerk eine transnationale Gemeinschaft: mehr als zehn verschiedene Länder, diverse Kulturen, Milieus und Wissenschaftsverständnisse kommen hier zusammen, um die Mobilitätsforschung voranzutreiben. Der integrative Ansatz von Cosmobilities organisiert diese Mobilitätsforscher/innen um vier thematische Grundfragen: in der ersten geht es um Theorie, in der zweiten um ‚Mobilität, Arbeit und Technologie‘, in der dritten um Planung und die Konstruktion von Mobilitätspotentialen und in der vierten um methodische Fragen.

Thematische und konzeptionelle Potentiale von ‚Cosmobilities‘

Das Cosmobilities Network wächst rasch. Gegründet im Jahr 2004, verbindet es zwei Jahre später schon über mehrere hundert Wissenschaftler und eine große Anzahl von Forschungseinrichtungen in der ganzen Welt. Der Grund dafür dürfte in der zunehmenden wirtschaftlichen, politischen und gesellschaftlichen Bedeutung von Mobilität im Allgemeinen und für Europa im Besonderen liegen.³ Das Zusammenwachsen der europäischen Gesellschaften wird eine Utopie bleiben, so lange die ‚European Monotopia‘⁴ noch nicht vollendet und sowohl politisch wie sozial noch ‚im Bau‘ ist. Es bleibt utopisch, wenn die Menschen nicht ihre Mobilitätspotentiale für die Verwirklichung ihrer individuellen und kollektiven Pläne und Projekte nutzen. Es ist das alte Spiel: Die modernen europäischen Gesellschaften müssen ihre Bürger zu physischer wie sozialer Mobilität befähigen, um das europäische und kosmopolitische Projekt zu verwirklichen.⁵ Wenn keine adäquaten individuellen Fertigkeiten und Kompetenzen als soziales Kapital entwickelt werden und die Menschen einer bestimmten Infrastruktur keine soziale Bedeutung zumessen, so wird diese nur zur Bewegung genutzt und nicht für Mobilität im Sinne neuer Projekte und Pläne.⁶ Die Situation in einigen Teilen Ostdeutschlands ist in

³ Wolfgang Bonß/Sven Kesselring, Mobility and the cosmopolitan perspective, in: Wolfgang Bonß/Sven Kesselring/Gerlinde Vogl, Mobility and the cosmopolitan perspective. A workshop at the Munich Reflexive Modernization Research Centre (SFB 536). 29–30 Januar 2004, München 2004, S. 9–24. Kevin Hannam/Mimi Sheller/John Urry, Mobilities, Immobilities and Moorings. Editorial, in: Mobilities. 1:1, 2006, S. 1–22.

⁴ Ole B. Jensen/Tim Richardson, Making European Space. Mobility, Power and Territorial Identity. London 2003.

⁵ Wolfgang Bonß/Sven Kesselring/Ulrich Beck/Edgar Grande, Das kosmopolitische Europa. Gesellschaft und Politik in der Zweiten Moderne. Frankfurt am Main 2004.

⁶ Vincent Kaufmann/Manfred Max Bergman/Dominique Joye, Motility: mobility as capital, in: International Journal of Urban and Regional Research. 28:4, 2004, S. 745–756.

gewisser Hinsicht dafür paradigmatisch. Die Infrastruktur ist vorhanden, es gibt Straßen und Schienenwege, doch werden sie nur zur Fahrt in den Westen genutzt und nicht zur Entwicklung der eigenen Region. Die alte sozialdemokratische Vorstellung, dass Infrastruktur nur gebaut und unterhalten werden müsse, um als Mittel zu Entwicklung und sozialem wie wirtschaftlichen Wandel zu dienen – diese Vorstellung scheitert in Ostdeutschland jeden Tag aufs neue.

Das Cosmopolitanities Netzwerk versucht, solch komplexe Phänomene zu reflektieren, zu konzeptualisieren und den Charakter von Mobilität als ein Merkmal von Modernität und sozialer Ungleichheit zu dekonstruieren: Warum schließen Netzwerke manche Knoten ein und andere aus? Welches sind die sozialen und kulturellen Bedingungen des „splintering urbanism“⁷ bzw. einer sich zersplitternen Welt, die von einer Politik geformt wird, die einige Knoten in das Netzwerk integriert während andere ausgeschlossen werden?⁸ Wer sind die Akteure, was sind die Konzepte, was der Diskurs? Wer macht die Regeln für das Spiel? Dies sind die Fragestellungen und Themen für das Cosmopolitanities-Netzwerk und seine Akteure.

Dr. Sven Kesselring, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Soziologie der TU München, E-Mail: sven.kesselring@cosmopolitanities.net

⁷ Vgl. Stephen Graham/Simon Marvin, *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London 2001.

⁸ Peter J. Taylor, *World City Networks. A Global Urban Analysis*, London/New York 2004. Ben Derudder/Frank Witlox, *An Appraisal of the Use of Airline Data in Assessing the World City Network: A Research Note on Data*. In: *Urban Studies*. 42:13, 2005, S. 2371–2388.

European Centre for Mobility Documentation

Das European Centre for Mobility Documentation (ECMD) ist ein holländisches historisches Institut mit internationaler Ausrichtung. Das Zentrum sammelt und forscht schwerpunktmäßig im Bereich der Automobilgeschichte und im Bereich der Optimierung des digitalen Zugangs für alle Mobilitätsbereiche (Straße, Wasser, Luft und Schiene). Die Anfänge des ECMD reichen bis 1988 zurück, das Jahr der Gründung des NCAD (Netherlands Centre for Documentation on Automotive History) an der Fachhochschule für Automobilbau in Arnhem. Der Gründer des NCAD, Gijs Mom, hatte festgestellt, dass viele wertvolle Sammlungen mit Dokumenten zur (Auto-) Mobilitätsgeschichte nicht zugänglich waren, oder von den Firmen, Instituten oder Privatpersonen ganz einfach weggeworfen wurden. Ziel des NCAD war es, diese zu sammeln, zu konservieren und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Innerhalb von vier Jahren war das Zentrum so schnell gewachsen, dass die Räumlichkeiten in Arnhem nicht mehr für das Archiv ausreichten und es an die Universität Eindhoven verlagert wurde, wo auch Leseräume und ein Ablagesystem zur Verfügung standen. Ermöglicht wurde der Umzug durch eine Stiftung der Region Eindhoven. Parallel zum Umzug an den neuen Standort wurde das ECMD gegründet. Das ECMD hat ein breites Spektrum an Nutzern: Automobilenthusiasten, Verkehrshistoriker/innen, Fahrzeugbau- und Designstudenten/innen und Journalisten/innen. Die gesamte Sammlung ist der Öffentlichkeit zugänglich. Man kann sowohl im Rahmen eines persönlichen Besuchs das Archiv durchsuchen, als auch per Internet oder Telefon Informationen abfragen. Zwanzig Ehrenamtliche sind bei der Suche nach Unterlagen und Informationen behilflich.

Das Archiv: Die Sammlungsbestände wurden und werden von Privatpersonen und Unternehmen gestiftet, so dass das Archiv kontinuierlich wächst. Zur Zeit umfasst die Sammlung rund 2000 Regalmeter Akten, 600 verschiedene Zeitschriften, diverse thematische Aufsatzsammlungen, Nachlässe, wissenschaftliche Papiere und Veröffentlichungen bzw. Berichte von staatlicher Seite, Broschüren, Pressemitteilungen und eine alle Aspekte von Automobilität umfassende Sammlung von 50.000 Fotografien aus der Zeit von Ende des 19. Jahrhunderts bis heute. Die bedeutendsten Sammlungen bilden das Archiv des Niederländischen Tourismusverbands (ANWB), des Bereiches Automobiltechnik der TU Delft und eine Sammlung zur Kraftfahrzeugtechnik von Piet Olyslager. Wie schon der Begriff ‚Mobilität‘ impliziert, sind auch Unterlagen zu Mobilität im Allgemeinen vorhanden. Ein großer Teil der Ar-

chivalien liegt in Niederländisch vor, doch gibt es auch einen beträchtlichen Bestand internationaler Provenienz, hauptsächlich in Englisch oder Deutsch.

Mobile heritage: In Zusammenarbeit mit dem Holländischen Verband der Automobilclubs (FEHAC) beriet das ECMD das Niederländische Kulturministerium bei der Auswahl von Fahrzeugen, die für die holländische Mobilitätsgeschichte von Bedeutung waren. Aus diesen Arbeiten ist ein Verzeichnis hervorgegangen, das eine Auswahl von 150 klassischen Automobilen mit technischer Spezifikation, der Geschichte des Objekts und einer Erläuterung seiner Bedeutung für die holländische Geschichte, enthält. Auswahl und Auswahlkriterien wurden mit Abschluss des Projektes veröffentlicht.

T²M-Association: Beim ECMD ist die Geschäftsstelle der 2003 gegründeten International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T²M) ansässig. Die Gesellschaft ist eng mit dem zweimal jährlich erscheinenden Journal of Transport History verbunden, veröffentlicht darüber hinaus einen eigenen Newsletter und veranstaltet jährlich eine internationale Konferenz. Das ECMT war Ausrichter der T²M-Konferenz 2003 und wird diese Rolle 2007 erneut übernehmen.

Statistiken und Datenbanken: In Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Eindhoven, der Fachhochschule für Kraftfahrzeugtechnik und dem ATC – dem Verband der Holländischen Automobilfabrikanten und Zulieferunternehmen – analysiert das ECMT statistische Daten und entwickelt Langzeittrends. Neben dem Datenmanagement und der -analyse zeichnet das ECMT auch für die Eingabe der Daten und für die Datenbankentwicklung verantwortlich.

Virtual Mobility Museum (VMM): Zurzeit entwickelt das ECMT eine breit angelegte historische Datenbank mit Informationen zur Mobilitätsgeschichte im weitesten Sinne. Diese Datenbank soll das Fundament für ein webbasiertes so genanntes ‚Virtuelles Mobilitätsmuseum‘ bilden. Das fertige Virtuelle Mobilitätsmuseum wird mehrere Abteilungen umfassen, beispielsweise: Fotografien, Mobilitätsstatistiken, digitalisierte Unterlagen, einen ‚Wiki‘ zu Fragen der Mobilitätsgeschichte und einen Überblick über die bisher zugängliche Überlieferung zur Mobilität in privater Hand sowie in Sammlungen und Museen.

Dr. Gijs Mom, Programmdirektor für Verkehrsgeschichte in der Foundation for the History of Technology an der Eindhoven University of Technology, Herausgeber des Journal of Transport History und Vorsitzender der International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility (T²M),

E-Mail: G.P.A.Mom@tm.tue.nl

Dick van den Brink, Sekretär des European Center for Mobility Documentation (ECMD) an der TU Eindhoven, E-Mail: dick.vandenbrink@ecmd.nl

Das Projekt „Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz“ und die Institution ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte

Die noch vorhandenen Wege und Wegrelikte gelten heute als unerlässliche materielle Quellen für die Verkehrsgeschichte und vielseitige Grundlagen für die Raum-, Verkehrs- und Siedlungsplanung sowie für Projekte des Tourismus. Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) bietet für die Schweiz einen umfassenden Zugang zu diesen Wegen und Wegrelikten, wie es ihn für Deutschland bisher nicht gibt.

Historische Verkehrswege sind nicht nur ein Phänomen der Landschaft. In der Struktur der Strassen- und Wegnetze sind die Siedlungen und besonders die Städte wichtige Bezugspunkte. Ihnen kam sowohl für die Netzstruktur als auch für die konkreten Verläufe eine große räumliche Definitionskraft zu. Nichts engte den Verkehr mehr auf eine konkrete Linie und später auf einen gebauten Verlauf ein, als die intensive Nutzung des Umlandes. Diese Eingrenzungen sind umso intensiver, je näher man den Siedlungszentren kommt. Es ist hauptsächlich diese Konstellation, die den Verkehrsverläufen ihre besondere Persistenz gibt. So lassen sich in vielen Städten noch die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Gassen, Ausfallstrassen oder gar ganze Straßennetze verfolgen, und oft sind es gerade diese, die der Stadt ihr charakteristisches Gepräge geben. Entlang dieser Verkehrswege lässt sich in besonderer Dichte die Stadt- bzw. die Siedlungsentwicklung selbst ablesen. Auf den alten Verläufen und entlang von diesen zeigt sich jenes vielfältige, kontrast- und nicht selten konfliktreiche Nebeneinander der Persistenz der Verläufe und der Dynamik der Verkehrsentwicklung auf diesen.

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Das IVS beruht auf dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz. Es steht in einer Reihe mit dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Konkret sollte das IVS eine Bestandesaufnahme von schützens-

werten historischen Verkehrswegen bieten und einen Einblick in die Verkehrsgeschichte der Schweiz vermitteln. Das IVS sollte damit ein Instrument zum Schutz und zur Erhaltung bedeutender Elemente unserer gewachsenen Kulturlandschaft werden.¹ Ende 2003 wurde der Auftrag abgeschlossen: Mehr als 24.000 Beschreibungen wurden verfasst. Die Kosten beliefen sich auf ca. 40 Mio. Franken.

Die interdisziplinär zwischen Geschichte, Geographie, Archäologie und Raumplanung angesiedelte Inventarisierung orientierte sich methodisch an den Forschungen von Dietrich Denecke.² Die Methodik hatte sich zudem am Auftrag auszurichten, ein Bundesinventar noch vorhandener historischer Verkehrswege zu erarbeiten, diese als Zeugen der Geschichte in ihrer gegenwärtigen Gestalt als Siedlungs- und Kulturlandschaftselemente zu erfassen und deren Schutzwürdigkeit zu prüfen.³ Die inventarisierten Objekte wurden auf einer Geländekarte verzeichnet, auf einer Inventarkarte bewertet und in Strecken, Linienführungen und Abschnitte unterteilt beschrieben. Die Geländebefunde wurden nach den Kriterien der Wegform, Wegoberfläche, wegbegrenzende Elemente, Kunstbauten, Wegbegleiter (Gasthäuser, Wegkreuze, Distanzsteine etc.) erfasst. Die historische Beschreibung dieser Geländebefunde umfasst im Idealfall eine Analyse der überlieferten Kartenwerke, die Angaben der Fernziele, einen Überblick über die wichtigen Anfangs-, Zwischen- und Endpunkte, Angaben zum Alter der Siedlungen und daraus mögliche Rückschlüsse auf das Alter der Verbindung, ihre verkehrsgeschichtlich relevanten gegenseitigen Beziehungen, eine Gesamtwürdigung der Kommunikationsbedeutung, die Entwicklung der herrschaftlichen, ökonomischen, strategischen und sozialen Funktionen, der Rechtsverhältnisse, Zölle, Sperrungen sowie der Nutzungs- und Transportformen, der Frequenzen und der Transportvolumen.

¹ Klaus Aerni, Ziele und Ergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: Erwin Riedenaier (Hrsg.), Die Erschliessung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, Bozen 1996, S. 61–84, hier S. 61.

² Dietrich Denecke, Methodische Untersuchungen zur historischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. Ein Beitrag zur Rekonstruktion der mittelalterlichen Kulturlandschaft, Göttingen 1969. In besonderem Masse entsprach das kürzere Werk von Dietrich Denecke, Methoden und Ergebnisse der historisch-geographischen und archäologischen Untersuchung und Rekonstruktion mittelalterlicher Verkehrswege, in: Geschichtswissenschaft und Archäologie, Sigmaringen 1979, S. 433–483, den Bedürfnissen der Inventarisierung.

³ Methodikhandbuch des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz, überarbeitet von Philipp von Cranach und Arne Hegland, Bern 1999. Zum IVS und der Methodik vgl. auch Cornel Doswald, Bestandsaufnahme historischer Verkehrswege am Beispiel der Schweiz – Auftrag, Methode und Forschungsergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz, in: Jürgen Knauss/Joachim Voigtmann (Hrsg.), Räume – Wege – Verkehr. Historisch-geographische Aspekte ländlicher Verkehrswege und Transportmittel, Agrar- und Freilichtmuseum Schloss Blankenhain 2000, S. 11–50, als PDF-Dokument, Download: www.viastoria.ch/D/Inventare/Aufsatz_Doswald.pdf (Zugriff: 28.12.2006).

In dieser engen Verbindung von Geländebefund und historischer Information bieten die Dokumentationen eine „Kombination von geographischer Querschnitts- und historischer Längsschnittanalyse“.⁴ Eine besondere Situation entsteht durch die Tatsache, dass die vormodernen Wege hauptsächlich durch deren Benutzung und den Unterhalt weiter bestanden. Dem historischen Nachweis einer mittelalterlichen oder einer römischen Verbindung steht darum in der Regel ein jüngerer respektive ein komplexerer Geländebefund entgegen, dessen Interpretation selbst wiederum einer sorgfältigen methodischen und theoretischen Reflexion bedarf. Für die wissenschaftliche Forschung kann über ViaStoria auf die Manuskripte der IVS-Dokumentationen zugegriffen werden⁵.

Vom IVS zu ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte

Gleichzeitig mit dem Abschluss des Bundesinventars wechselte Ende 2003 die universitäre Anbindung vom Geographischen Institut zur Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte des Historischen Instituts der Universität Bern unter Prof. Dr. Christian Pfister, zu dem im Frühjahr 2006 auch noch der ausgewiesene Verkehrshistoriker Prof. Christoph Maria Merki gestoßen ist. Die bis 2003 ebenfalls IVS genannte Fachorganisation wurde in *ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte* umbenannt.

Wichtige Geschäftsbereiche von ViaStoria blieben die Inventarisierung der regionalen und lokalen Wegnetze und die planerische Umsetzung des Inventars. Als neue Schwerpunkte wurden das Forschungs- und Publikationsprojekt *Verkehrsgeschichte Schweiz* und das Programm *Kulturwege Schweiz*⁶ entwickelt. Letzteres umfasst die konkrete Umsetzung der Resultate des IVS im Rahmen des nachhaltigen Tourismus. In einer jährlich zwei Mal erscheinenden Zeitschrift „Wege und Geschichte“ greift ViaStoria Themen der Verkehrsgeschichte auf. Ziel ist es, sowohl ein interessiertes Laienpublikum anzusprechen als auch wissenschaftlichen Kriterien zu genügen.⁷

Seit der Mitte der 1990er-Jahre werden von der Abteilung Forschung des IVS und später von ViaStoria in Verbindung mit dem Historischen Institut in Bern einzelne Themenkreise der Verkehrsgeschichte bearbeitet. Solche waren bisher die Problema-

⁴ Doswald, S. 13.

⁵ ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern, Finkenhübelweg 11, 3012 Bern, www.viastoria.ch; info@viastoria.ch.

⁶ Link: www.viastoria.ch/D/Kulturwege.htm.

⁷ Themen waren bisher Kunststrassen und Chausseen (2002), Brücken (2003), Strasse und Automobil (1/2004), Kulturwege (2/2004), Historische Wege und Landwirtschaft (1/2005), Instandsetzung und Unterhalt (2/2005), Verschwunden und vergessen? (1/2006).

tik der Persistenz von Verkehrswegen, die Römerstrassen, die auf ein besonderes Interesse stoßen, die Frage ihrer Kontinuität oder der spektakuläre Befund der Karrgeleise, die gemeinhin ebenfalls als römisch galten. Methodisch besonders interessant sind die Beziehungen zwischen der Mikro- und Makroperspektive in der Straßenforschung.⁸ Weiter stellten sich Fragen hinsichtlich des lokalen Verkehrs, der nur zu oft von der dominanten Beachtung der überregionalen Transitrouten aus dem Blickfeld gedrängt wird, der Verschränkung von lokalen, regionalen und überregionalen Weg- und Verkehrsnetzen, bezüglich des systematischen Zusammenwirkens verschiedener Verkehrsträger oder der gegenseitigen Bedingung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, der Verkehrsinfrastruktur und der Raumordnung. Diese Gebiete sind Gegenstand abgeschlossener oder laufender Projekte am Geographischen und am Historischen Institut, in der Abteilung Forschung von ViaStoria und in interdisziplinären Forschungspartnerschaften.⁹

Das Projekt Verkehrsgeschichte Schweiz

Das Projekt *Verkehrsgeschichte Schweiz* ist seit 2003 die Hauptaufgabe der Abteilung Forschung von ViaStoria. Ziel des Projektes ist eine integrale Verkehrsgeschichte des schweizerischen Raums von der Antike bis zur Gegenwart, die alle Verkehrsträger und deren Zusammenspiel, die Vernetzung der Räume und der Akteure, die die Systemhaftigkeit des Verkehrs und dessen Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft und die im Besonderen auch die neuen Ansätze der Mobilitätsgeschichte einschließt. Das Konzept der *Verkehrsgeschichte Schweiz* gliedert das umfassende Arbeitsprogramm in Schwerpunkte, die einzeln und in Forschungspartnerschaften bearbeitet werden. Diese Struktur des Projekts erlaubt es, die Teilbereiche mit den optimalen Verbindungen zu den jeweiligen Institutionen und Fachleuten zu realisieren. Zudem bietet sie auch die Möglichkeit, die Finanzierung für einzelne Teilprojekte zu sichern. Während für gewisse Schwerpunkte bereits erste Zwischenergebnisse vorliegen, steht bei anderen gegenwärtig die Finanzierung im Vordergrund. Die Resultate des Projekts werden in Form von Zwischenberichten sowie in Publikationen für verschiedene Zielgruppen in elektronischer und gedruckter Form veröffentlicht.

Dr. Hans-Ulrich Schiedt, Univ. Bern, E-Mail: hans-ulrich.schiedt@viastoria.ch

⁸ Vgl. dazu: Sabine Bolliger. Römerstrassen in der Schweiz, Dissertation, Universität Bern, Manuskript CD-ROM 2005; Guy Schneider. Untersuchungen zum römischen Strassennetz der Schweiz. Geleisestrassen, in: Bonner Jahrbücher 202/203, 2002/2003 (2005), 267–334.

⁹ Siehe ViaStoria-Homepage: www.viastoria.ch/D/Forschung.htm

Von den *cento città* zur postindustriellen urbanen Landschaft: Bemerkungen zur Rolle der Stadt in der Geschichte Italiens seit der nationalen Einigung

Italien ist zweifelsohne ein Kerngebiet europäischer Stadtkultur. In den aktuellen Debatten um die ‚europäische Stadt‘¹ erscheint das Land jedoch nicht als markante Bezugsgröße oder gar als Modellfall. Die Blütezeit der italienischen Städte, auf die sich Autoren wie Jacob Burckhardt, Max Weber oder Fernand Braudel bezogen, ist lange schon vergangen. In der Zeit der Entwicklung der ‚modernen Stadt‘ seit der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert rückten die Städte der Apenninhalbinsel offenbar mehr und mehr an die Peripherie, wurden zwar zum Objekt wachsenden touristischen Interesses, büßten jedoch ihre Bedeutung als Brennpunkte und Spiegel von Fortschritt und Modernität ein. Marginalisierung und ‚Musealisierung‘ brachten die Gefahr mit sich, dass Italien nach den Maßstäben eines westeuropäischen Königswegs beurteilt wurde und im Kanon der europäischen Stadtgeschichte mit wenigen Ausnahmen wie etwa der Industriestädte Turin und Mailand nur noch aufgrund seines reichen urbanen Erbes Beachtung fand. Im Folgenden soll dagegen die fundamentale Bedeutung der Stadt für die neueste Geschichte Italiens auf zwei Ebenen, im historisch-politischen Diskurs sowie in der sozioökonomischen und kulturellen Entwicklung, an einigen zentralen Fragen und Problemen aufgezeigt werden.² Zunächst soll ein wirkungsmächtiges nationalgeschichtliches

¹ S. die kritische Bilanz von Friedrich Lenger, Probleme einer europäischen Stadt im 20. Jahrhundert – Anmerkungen zum Forschungsstand samt einiger Schlussfolgerungen, in: IMS 1/2005, S. 96-113.

² Einen Überblick über die neuere historische Städteforschung zu Italien vermitteln: Carla Giovannini, Italy, in: Richard Rodger (Hrsg.), European urban history: prospect and retrospect, Leicester 1993, S. 20-35; Donatella Calabi, La storia urbana in Italia, in: Città e storia. Bollettino AISU 1, Nr. 2 (2001), <http://www.storiaurbana.it/biblioteca/studi/studiCalabi.rtf>; sowie v.a. Salvatore Adorno, Les villes italiennes à l'époque contemporaine. Parcours de lecture à travers les thèmes de l'historiographie récente, in: Urban History Review / Revue d'Histoire Urbaine 32, Nr. 1 (2003) und Sergio Pace, Through the looking-glass. Research on the Italian city in historical perspective, in: Robert Lumley/John Foot (Hrsg.), Italian cityscapes. Culture and urban change in contemporary Italy, Exeter 2004, S. 15-28.

Paradigma, das im Kontext der politischen Einigung des Landes entstand und die Rolle der Städte in einer positiv gewendeten ‚Sonderwegsthese‘ deutete, vorgestellt werden. Danach geht es um die Relativierung und Entkräftung des nationalhistorischen Konzepts, die erst in der Folge des vergleichsweise späten Umbruchs von einer agrarischen zu einer urban-industriellen Gesellschaft im Nachkriegsitalien möglich wurden. Indem überkommene Vorstellungen und Leitbilder von ‚Stadt‘ in Frage gestellt werden, so die These dieses Beitrags, rückt die Stadt wieder ins Zentrum der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung Italiens. Mehr denn je zeigt sich nun der Bedarf, den urbanen Wandel in einer transnationalen Perspektive zu konzeptionalisieren.

Stadt und Nationalgeschichte

Wenn es darum geht, die Bedeutung der Städte in der Geschichte Italiens zu bewerten, wird wohl kein anderer Autor so häufig zitiert wie der Mailänder Publizist Carlo Cattaneo. In einer 1858, am Vorabend der politischen Einigung des Landes, publizierten Artikelserie „Die Stadt als Idealprinzip der Historien Italiens“³ formulierte er die These, wie nirgendwo sonst in Europa nehme die Stadt in Italien eine besondere Rolle in der historischen Entwicklung ein. Über drei Jahrtausende hinweg habe sie der Geschichte der Apenninenhalbinsel Einheit und Kontinuität verliehen. Der prägende Einfluss der Städte auf das flache Land, ihre politische, ökonomische und kulturelle Zentralität, die mit der Verschmelzung von *Urbs* und *Imperium* im Römischen Reich einen ersten Höhepunkt gefunden habe, schließlich die einmalige Synthese von Wissenschaft, Kunst und Philosophie in den toskanischen Städten des *Trecento* und *Quattrocento* sind die wichtigsten historischen Argumente, mit denen Cattaneo seinem politischen Projekt eines föderalen republikanischen Italien als Gegenmodell zum zentralistischen monarchischen Staat unter der Herrschaft der savoyischen Dynastie Ausdruck verleihen wollte. In der Verbindung von Vielfalt, Freiheit und Fortschritt sah Cattaneo die Überlegenheit der lange gewachsenen politischen Kultur der Städte über Uniformität, Zentralismus und Autokratie der nationalen Monarchie. Die urbane Vergangenheit Italiens sollte somit zum Fundament für eine erträumte politische Zukunft werden. Wer in Italien die Liebe zu den „kleinen Vaterländern“ der Städte missachte, so folgerte der Mailänder Publizist, „wird immer auf Sand säen“.⁴

³ Carlo Cattaneo, *La città considerata come principio ideale delle storie italiane* (1858), in: ders., *La città come principio*, hg. v. Manlio Brusatin, Padua 1972, S. 7-47; s. ebda., S. 107-123 die Bemerkungen des Hrsg. zur höchst widersprüchlichen Wirkungsgeschichte des Textes.

⁴ Carlo Cattaneo, *Le patrie locali* (1836), in: *Le più belle pagine di Carlo Cattaneo scelte da Gaetano Salvemini*, Rom 1993, S. 100.

Auch nach der Etablierung der Stadtgeschichte als moderner, interdisziplinär ausgerichteter akademischer Disziplin in Italien seit der zweiten Hälfte der 1970er Jahre des 20. Jahrhunderts⁵ fällt immer wieder der Name Cattaneos, wenn es um die Geschichte der italienischen Städte geht. Die Vorstellung von der außerordentlichen, auf die mittelalterlichen Stadtrepubliken zurückgehenden kommunalen Tradition Italiens hatte sich allerdings bereits Jahrzehnte vor ihm seit Beginn des 19. Jahrhunderts begonnen auszubreiten. Eine entscheidende Rolle spielten hierbei die Schriften des Genfer Ökonomen und Historikers Sismondi, insbesondere seine vielbändige „Histoire des républiques italiennes du moyen-âge“. Nicht zuletzt ausländische Italienreisende wie die mit Sismondi befreundete Madame de Staël trugen zur Popularisierung eines *mito municipale* diesseits wie jenseits der Alpen bei.⁶ Bis heute verweisen Politiker, Journalisten, aber auch Wissenschaftler mit der oft – fälschlich – Cattaneo zugeschriebenen Formel der *cento città*, der ‚hundert Städte‘, gerne auf die überaus lange urbane Tradition des Landes, die die Entwicklung Italiens zu einer modernen Nation entscheidend geprägt habe und bis hin in die Gegenwart wirke. Die Vitalität der alten Stadtstaaten war unter der Oberfläche der frühneuzeitlichen Territorialstaaten der Apenninenhalbinsel erhalten geblieben. Dementsprechend bekämpften die Patrioten des Risorgimento den *municipalismo*, nicht etwa regionalistischen Partikularismus als ihren Feind.⁷ In der aktuellen Literatur zur italienischen Nationsbildung findet sich immer wieder die These, die in den 1960er Jahren des 19. Jahrhunderts durchgeführte nationale Einigung habe infolge des rigorosen Zentralismus der liberalen Monarchie die politische Vielgestaltigkeit der Halbinsel, ein Erbe des außerordentlichen städtischen Polyzentrismus, ausgelöscht. Auf der machtpolitischen wie auf der symbolischen Ebene sei der Beitrag der Städte zum Risorgimento von der Monarchie verdrängt worden. Nationale und italienische Identität hätten sich auseinander entwickelt, das institutionelle Gefüge des Nationalstaats sei dem aus der Vergangenheit erwachsenen Befinden des Landes fremd gegenüber gestanden.⁸

Allerdings sollte man die Popularität des Bildes der ‚hundert Städte‘ keineswegs als Folge einer Verlustgeschichte, sondern vielmehr als Ergebnis eines Bedeutungswandels und einer neuen Präsenz der Städte im Einheitsstaat verstehen. Davon zeugt die Popularität einer Publikation wie der opulent illustrierten Monatsbeilage

⁵ Vgl. die Hinweise bei Giovannini, Italy, in: Roger (Hrsg.): European urban history.

⁶ Ilaria Porcini, Lokale Identität – nationale Identität. Die Konstruktion einer doppelten Zugehörigkeit, in: Oliver Janz u. a. (Hrsg.), Zentralismus und Föderalismus im 19. und 20. Jahrhundert. Deutschland und Italien im Vergleich, Berlin 2000, S. 103-133, hier 120.

⁷ Adrian Lyttelton, Shifting identities: nation, region and city, in: Carl Levy (Hrsg.), History, identity and politics, Oxford 1996, S. 33-53, hier 35.

⁸ S. Ernesto Galli della Loggia, L'identità italiana, Bologna 1998, S. 65 f.

der Mailänder Zeitung ‚Il Secolo‘ mit dem Titel ‚Le cento città d’Italia‘,⁹ die die munizipale Vielfalt Italiens zum Programm erhob und in den anderthalb Jahrzehnten zwischen 1887 und 1902 einer vornehmlich norditalienischen Leserschaft ein malerisches Bild von weit mehr als 100 Städten Italiens als kulturellen Schatzkammern voller Kunstwerke und Baudenkmäler vermittelte. In dieselbe Richtung zielte die seit 1902 von dem einflussreichen Kunsthistoriker Corrado Ricci herausgegebene Serie ‚Italia artistica‘, in der mehr als 80 Städte Italiens mit ihren Sehenswürdigkeiten und Monumenten vorgestellt wurden.¹⁰ Diese verlegerischen Initiativen sind Beispiele eines breiten Interesses am urbanen Erbe der jungen Nation, in dem sich ein antiquarisches Geschichtsbewusstsein, lokalpatriotischer Stolz und touristische Bedürfnisse miteinander mischten. Stadt und Nation wurden im vereinten Italien keineswegs zu unvereinbaren Gegensätzen, vielmehr konnte die Nation auch in der zentralistischen Monarchie in vielfachen Formen von überkommenen bzw. neu definierten lokalen und regionalen Identitäten als komplementärer Größe ausgedacht und inszeniert werden.¹¹

Cattaneo schrieb seinen Text in einer Zeit, in der Stadtgeschichte von gelehrten Dilettanten betrieben wurde, die sich vorbehaltlos mit ‚ihrer‘ Stadt identifizierten und einer monumentalisch-antiquarischen Geschichtsschreibung huldigten.¹² Auch wenn die italienische Lokalgeschichte im Laufe des letzten Jahrhunderts mancherlei Wandlungen und Neuaufbrüche verzeichnet haben mag, so lässt sich doch noch aus dem monumentalen Gestus nicht weniger stadthistorischer Projekte der Nachkriegszeit die Demonstration kommunalen Selbstbewusstseins ablesen. Solche stadthistorischen Großdarstellungen entstanden und entstehen häufig im Zusammenwirken kommunaler Institutionen und örtlicher Universitäten und folgen, mehr oder weniger deutlich, einem biographischen Schema, das die Stadt als individuelle organische Einheit versteht, die es quasi von der Wiege an zu portraituren und zu würdigen gilt.¹³ Insbesondere Mailand und Neapel sind mit gewaltigen Volumina stadthistorischer Gelehrsamkeit bedacht worden: Die lombardische Metropole brachte es in den 1950er und frühen 1960er Jahren auf eine Darstellung in 17 Bänden. Ihre süditalienische Konkurrentin kann 18 Bände vorweisen.¹⁴ Erst vor

⁹ Le cento città d’Italia. Supplemento mensile illustrato de Il Secolo, 16 Serien, Mailand 1887-1902 (ND in 8 Bänden, Rocca San Casciano 1983).

¹⁰ Der Prototyp der erfolgreichen Serie stammt aus der Feder des Herausgebers der Reihe: Corrado Ricci, Ravenna, Bergamo 1902.

¹¹ Vgl. Porciani, Lokale Identität – nationale Identität.

¹² Dazu Gabriele B. Clemens, Sanctus amor patriae. Eine vergleichende Studie zu deutschen und italienischen Geschichtsvereinen im 19. Jahrhundert, Tübingen 2004, S. 316-322.

¹³ S. Pace, Through the looking glass, in: Lumley/Foot (Hrsg.), Italian cityscapes, S. 17.

¹⁴ Giovanni Treccani degli Alfieri (Hrsg.), Storia di Milano, 17 Bde., Mailand 1952-1963; Enrico Pontieri

wenigen Jahren wurde eine immerhin neun monumentale Bände umfassende Geschichte Turins von der Frühgeschichte bis in die jüngste Vergangenheit vorgelegt, während der italienischen Hauptstadt zur selben Zeit eine ebenfalls gewichtige Stadtgeschichte in sechs Bänden gewidmet wurde, die aber doch, zumindest dem Umfang nach, deutlich hinter der historischen Würdigung der piemontesischen Kapitale, der ersten Hauptstadt des vereinten Italien, zurückblieb.¹⁵

Stadt, Nation und ‚Südfrage‘

Das von Cattaneo formulierte ‚Idealprinzip‘ der italienischen Geschichte wies vor allem eine Leerstelle auf: Die von dem Lombarden und seinen Adepten beschworene urbane Welt beschränkte sich weitgehend auf Nord- und Mittelitalien und fand ihre südliche Grenze auf der Höhe Roms. Süditalienische Städte wie Neapel und Palermo entsprachen nicht dem Ideal der mittelalterlichen Stadtrepubliken, sondern galten als parasitäre Gebilde in einer immobilen, von einer vielhundertjährigen Tradition von Feudalismus und Despotie belasteten Region – ein Gedanke, der von Cattaneo nicht ausformuliert wurde, sich aus seinen Ausführungen jedoch leicht ableiten ließ. Die Idee der ‚hundert Städte‘ leistete damit einer folgenschweren, quasi schizophrenen Konstruktion der nationalen Einheit Italiens Vorschub, die in der italienischen ‚Südfrage‘ zum Ausdruck kam.¹⁶ In dieser vom Norden her bestimmten Perspektive des *meridionalismo*, der postunitarischen italienischen Süddiskurse, wurde ein Gegensatz zwischen einem urban-industriellen, zivilisierten Norden und einem agrarischen, rückständigen, barbarischen Süden konstruiert und als eine gravierende, wenn nicht *die* entscheidende Belastung Italiens auf dem Weg in die Moderne interpretiert. Das Bild zweier geschlossener geographischer Blöcke ersetzte die Vorstellung eines polyzentrischen, um eine Vielzahl urbaner Knotenpunkte aufgebauten Landes.

Wie eng die Bewertung der Städte im vereinten Italien mit der ‚Südfrage‘ verknüpft wurde, soll hier nur an zwei markanten Beispielen erläutert werden. Die Analyse der *questione meridionale*, die Antonio Gramsci, Mitbegründers der Kommunistischen Partei Italiens, in den 1920er und frühen 1930er Jahren des 20. Jahr-

(Hrsg.), *Storia di Napoli*, 10 Bde. in 18 Teilbänden, Neapel 1967-1973.

¹⁵ Accademia delle Scienze di Torino / Fondazione Cassa di Risparmio di Torino (Hrsg.), *Storia di Torino*, 9 Bde., Turin 1997-2002; Andrea Giardina u.a. (Hrsg.), *Storia di Roma dall'antichità a oggi*, 6 Bde., Rom / Bari 2000-2002.

¹⁶ Aus der umfangreichen Literatur: Robert Lumley/Jonathan Morris (Hrsg.), *The new history of the Italian South. The Mezzogiorno revisited*, Exeter 1997; Jane Schneider (Hrsg.), *Italy's "southern question". Orientalism in one country*, Oxford 1998; Claudia Petraccone, *Le due civiltà. Settentrionali e meridionali nella storia d'Italia dal 1860 al 1914*, Rom / Bari 2000.

hundreds in faschistischen Gefängnissen niederschrieb, beeinflusste nach 1945 nicht nur Marxisten. Der aus Sardinien stammende Intellektuelle machte das Schicksal des *Mezzogiorno* vom Gelingen einer umfassenden Agrarreform abhängig, die nur durch ein Bündnis von Landarbeitern und besitzlosen Bauern des Südens mit der klassenbewussten Industriearbeiterschaft der norditalienischen Städte gelingen könnte.¹⁷ Nur so könne die Vorherrschaft des ‚historischen Blocks‘ der Großgrundbesitzer des Südens und der norditalienischen Unternehmer gebrochen werden. Trotz seines im Vergleich mit Vorläufern und Zeitgenossen durchaus differenzierten Blicks auf den *Mezzogiorno* und seiner Kritik an einer Essentialisierung des Nord-Süd-Gegensatzes trug Gramscis sozioökonomisch akzentuierte Interpretation zur Verfestigung negativer Stereotypen über einen vorgeblich homogenen Raum ‚Süditalien‘ bei. Die Demokratisierung des Südens werde, so Gramsci, durch seine „soziale Disgregation“ blockiert. Infolge der sozialen Fragmentierung könne die Dominanz rückwärts gewandter agrarischer Interessen über ein schwaches vorindustrielles Stadtbürgertum und eine Masse abhängiger ländlicher Unterschichten nicht gebrochen werden. Auch wenn Gramsci an den Beziehungen sozialer Formationen und nicht am komplexen Phänomen der Stadt interessiert war – „[W]as heißt ‚Stadt‘? Heißt es vielleicht nicht ‚Bourgeoisie‘ etc. ?“, lautete sein Kommentar zu Cattaneo¹⁸ – aktualisierte er dennoch dessen politische Städtegeographie unter neuen sozioökonomischen Vorzeichen: Nicht mehr die Stadtrepubliken, sondern die norditalienischen Industriestädte fordistischen Typs, allen voran Turin, verkörperten nunmehr das Modell für die Zukunft des Landes.

Jahrzehnte später benutzte der amerikanische Politologe Robert Putnam in einer einflussreichen, aber höchst kontrovers diskutierten Studie Argumentationsmuster, die unmittelbar an Cattaneo und Gramsci gemahnen. Putnam ging es in seiner in einem Zeitraum von zwei Jahrzehnten durchgeführten Studie zunächst darum, die Implementierung einer italienischen Verwaltungsreform zu untersuchen, ein Vorhaben, das sich unter der Hand in eine Diskussion über das Funktionieren von Demokratie in unterschiedlichen soziopolitischen Kontexten verwandelte.¹⁹ Dabei unterliefen dem Politikwissenschaftler nicht nur methodische Fehler wie in seiner Verbindung quantitativer und qualitativer Daten, vielmehr verstrickte er sich un-

¹⁷ Vgl. u. a. John A. Davis (Hrsg.), *Gramsci and Italy's passive revolution*, London/New York 1979.

¹⁸ Antonio Gramsci, *Quaderni del carcere*. Bd. 2: *Quaderni 6-11 (1930-1933)*, Turin 2001, S. 764.

¹⁹ Robert D. Putnam unter Mitarbeit von Robert Leonardi und Raffaella Y. Nanetti, *Making democracy work. Civic traditions in modern Italy*, Princeton, N.J. 1993; vgl. aus den Reihen der kritischen Stimmen: Salvatore Lupo, *Usi e abusi del passato. Le radici dell'Italia di Putnam*, in: *Meridiana* 18/1993, S. 151-168 so wie Sidney Tarrow, *Making social science work across space and time: a critical reflection on Robert Putnam's Making democracy work*, in: *American Political Science Review* 90, n° 2 (1996), S. 389-397.

merklich in den Diskurstraditionen des *meridionalismo*. Putnam konstruierte einen nahezu unversöhnlichen Gegensatz zwischen dem Norden und Süden Italiens und versuchte, den Erfolg politisch-administrativer Institutionen in den 1970er und 1980er Jahren des 20. Jahrhunderts aus unterschiedlichen Entwicklungsniveaus der Zivilgesellschaft in Nord- und Süditalien abzuleiten, die er wiederum mit ‚Übersprungsargumenten‘, d.h. unter Bezug auf weit zurückliegende historische Entwicklungen erklären wollte. In den Regionen Norditaliens fand er – just in dem Moment, in dem der Skandal der *mani pulite* von Mailand aus die italienische Republik bis in die Tiefen zu erschüttern begann – sein Idealbild einer *civic community*, eine aktive, in den öffentlichen Belangen engagierte Bürgerschaft, egalitäre politische Beziehungen und ein durch Vertrauen und Kooperation bestimmtes soziales Leben verwirklicht. Der Süden war in seiner Sicht hingegen belastet durch den Fluch eines fragmentierten, isolierten sozialen Lebens, einer ‚Kultur des Misstrauens‘ und einer hierarchisch-vertikal strukturierten, durch Klientelismus und ‚Familismus‘ kontaminierten Politik. Als Gründe für diesen mit Hilfe empirischer sozialwissenschaftlicher Methoden und qualitativer historischer Erklärungen konstruierten Gegensatz sah Putnam die Entwicklung Italiens im Mittelalter, den Aufstieg und die Blüte freiheitlicher Stadtrepubliken in Nord- und Mittelitalien und die Grundlegung einer autokratischen Tradition durch die Normannenherrschaft im italienischen Süden, d.h. die Entwicklung zweier unterschiedlicher Regierungsstile mit ihren eigenen sozialen und kulturellen Eigenschaften.

Cattaneo und Putnam stilisierten die mittelalterlichen Stadtrepubliken zu Kraftzentren der italienischen Geschichte, für Gramsci kam der Antrieb für einen Wandel hin zu einem modernen Italien aus den norditalienischen Industriestädten der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg. Alle drei Denker bewegten sich mit ihren Ansichten in den Bahnen des *meridionalismo*, der dem Süden Italiens nicht nur den passiven Part in der Entwicklung des Landes zubilligte, sondern ihn in den Ruch des Pathologischen, eines potentiell bedrohlichen Anderen brachte. Solche Zuschreibungen hatten, so meine These, weit reichende Folgen für Grundannahmen und Praxis der Erforschung der Stadtgeschichte des vereinten Italien und deren Integration in die Nationalgeschichte. Bis heute ist eine lange Zeit übliche Sichtweise nicht völlig obsolet geworden, wonach der *Mezzogiorno* mit der agrarischen Welt, der Norden mit der Stadt gleichgesetzt wurde. Die urbane Dimension des Südens, seine Rolle in den Stadtsystemen Italiens blieb lange unterbelichtet oder wurde ganz ausgeblendet.²⁰ Der Marginalisierung des Urbanen in Süditalien entsprach eine Verengung des Blicks auf die Geschichte der nord- und mittelitalienischen Städte, in dem entweder noch häufig traditionelle lokalgeschichtliche Paradigmen

²⁰ Vgl. in diesem Sinn das Themenheft „città“ der Zeitschrift *Meridiana* 5/1989.

weiter wirkten oder am Modell der Industriestadt orientierte Muster von Modernität, Konflikt und Wandel untersucht wurden. Die schiere Quantität stadthistorischer Darstellungen, die zur Geschichte des vereinten Italien vorliegen und weiter erscheinen, bringt nicht unbedingt eine Anreicherung und Erneuerung von Methoden und Fragestellungen mit sich.²¹ Gerade die Geschichte der Stadt eignet sich in Italien wie auch andernorts als ‚Container‘, der immer wieder nach denselben Mustern gefüllt werden kann.

Die Nation in der Stadt: die Hauptstadt Rom

Die große Bedeutung des Themas ‚Stadt‘ für die Geschichte der Staats- und Nationsbildung in Italien nach der Ausrufung des Königreichs 1861 spiegelt sich nicht nur im *mito municipale* und in der Nord-Süd-Polarisierung der nationalen Identitätskonstruktion wieder. Sie wird auch an einem Problem deutlich, das weniger in der historischen Städteforschung im engeren Sinn als vielmehr in der neueren Forschung zur konfliktreichen, prekären Konstituierung und Ausbildung des italienischen Nationalstaats in den Zeiten der liberalen Monarchie und des Faschismus zum Tragen kommt, d. h. in der Diskussion der Rolle Roms als keineswegs unumstrittene Hauptstadt.

Rom wurde erst nach der Kapitulation der päpstlichen Truppen im September 1870 nach Turin und Florenz in den Rang der Kapitale erhoben und von einer quasi fremden, vor allem aus dem Norden zuziehenden Regierung und Politikerklasse in Besitz genommen. Aus aktuellen politischen Gründen, unter dem Vorzeichen der Fundamentalkrise der Ersten italienischen Republik in den frühen 1990er Jahren des 20. Jahrhunderts und der damit verbundenen Infragestellung der nationalen Integrität, erhielten Forschungen zu Nationskonzepten, Nationalbewegung und Nationalstaat in Italien neuen Auftrieb und konnten überdies von einer vor allem kulturgeschichtlich inspirierten Neukonjunktur der internationalen Nationalismusforschung profitieren. Rom wurde dabei insbesondere als Bühne heftiger Symbolkämpfe untersucht, als Schauplatz der Bemühungen einer neuen politischen Elite eines gegen den erbitterten Widerstand des Oberhauptes der Katholischen Kirche gegründeten Staates, sich in der Stadt der Päpste der übermächtigen Präsenz der Vergangenheit entgegenzustellen oder sich Teile dieser Vergangenheit anzueignen und im eigenen Sinn zu aktualisieren. Besondere Aufmerksamkeit hat man in diesem Zusammenhang der Denkmalspolitik sowie den Selbstinszenierungen und Ritualen der Nation im städtischen Raum zugewandt. Sie werden als wichtige Elemente einer neuartigen ‚Vaterlandsreligion‘ untersucht, die die Bevölkerung

²¹ Vgl. Pace, *Through the looking-glass*, in: Lumley/Foot (Hrsg.), *Italian cityscapes*, S. 18.

Italiens zu einer nationalen Einheit zusammenschweißen und Rom in den Rang eines politisch-kulturellen Zentrums erheben sollten.²²

Das zweifellos augenfälligste Projekt stellte in diesem Zusammenhang die gewaltige Anlage zum Gedenken an Italiens ersten König Vittorio Emanuele II. dar.²³ Das sog. *Vittoriano* wurde an einer historisch hoch sensiblen Stelle der Stadt auf Kosten wertvoller alter Bausubstanz an den Hängen des Kapitols errichtet. Nach zwei Wettbewerben zog sich die Fertigstellung des Komplexes von der Grundsteinlegung im Jahr 1885 über die feierliche Bestattung des unbekanntes Soldaten 1921 im Zentrum des Denkmals, zu Füßen einer Figur der Göttin Roma und der Reiterstatue des toten Königs, über ein halbes Jahrhundert bis Mitte der 1930er Jahre, bis tief in die Zeit des Faschismus hin. Das schiere Volumen des *Vittoriano*, seine den urbanen Kontext sprengende Maßlosigkeit und neoklassizistische Starrheit sind ein besonderes Beispiel zeitgenössischer nationalstaatlicher Machtarchitektur. In ihnen drückt sich eine unsichere nationale Identität aus, die nicht nur die Frontstellung gegen den Vatikan und die Konkurrenz republikanisch-demokratischer Strömungen in der Nationalbewegung aushalten musste, sondern auch ein spannungsreiches regionales und vor allem kommunales Erbe in ein zentralstaatliches Gebäude einzubringen hatte. Es war kein Zufall, dass der Sockel des Bronzedenkmals Vittorio Emanueles mit Reliefdarstellungen 14 ausgewählter, dem Monarchen somit im Bildlichen zu- und untergeordneter Städte, ehemaliger Hauptstädte und Seerepubliken, geschmückt war. Auch hier zeigte sich die nachgeordnete Stellung Süditaliens im neuen Staat, das mit nur drei Städten – Neapel, Amalfi und Palermo – vertreten war.

An keiner anderen italienischen Stadt des vereinten Italien lässt sich die Verschränkung des Lokalen mit dem Translokalen, des Kommunalen mit dem Nationalen besser studieren als in Rom, dem die nationalistischen Kräfte den Rang eines ‚Dritten Rom‘ nach dem antiken *Caput mundi* und der Stadt der Päpste zugeacht hatten.²⁴ Durch die Erforschung der symbolischen Politik im städtischen Raum konnten unterschiedliche, z. T. konkurrierende Nationskonzepte sowie die Vorstellungen der politischen Eliten von einer ‚neuen Politik‘ der Nationalisierung

²² Besonders hervorzuheben sind hier die auf Rom bezogenen Kapitel der wegweisenden Studie von Bruno Tobia, *Una patria per gli italiani: spazi, itinerari, monumenti nell'Italia unita (1870-1900)*, Rom 1991 sowie die umfassende Aufarbeitung der römischen Denkmalprojekte in den ersten 25 Jahren der nationalen Monarchie von Lars Berggren/Lennart Sjöstedt, *L'ombra dei grandi: monumenti e politica monumentale a Roma (1870-1895)*, Rom 1996.

²³ Vgl. Catherine Brice, *Le Vittoriano. Monumentalité publique et politique à Rome*, Rom 1998; Bruno Tobia, *L'altare della patria*, Bologna 1998.

²⁴ Andrea Giardina/André Vauchez, *Il mito di Roma da Carlo Magno a Mussolini*, Rom/Bari 2000.

der Massen in der Ära der liberalen Monarchie herausgearbeitet werden.²⁵ Nur unzureichend wurden jedoch bislang die Veränderungen im Stadtbild und in der sozioökonomischen Textur der Stadt, in Stadtentwicklung und –planung im direkten Bezug auf die Hauptstadtrolle untersucht.²⁶ Die Analyse symbolischer Politik insbesondere im urbanen Raum wurde dagegen in einer Interpretation des Faschismus als ‚politischer Religion‘ weiter entwickelt, die sich in Inszenierungen, einer eigenen Symbolsprache, Liturgie und Kult, wiederum mit einem besonderen Augenmerk auf der Hauptstadt, manifestierte.²⁷ Unter Mussolini wurde der Mythos vom ‚Dritten Rom‘ ins Imperiale überhöht, zugleich wurde die Kapitale in ihrem lange Zeit infrage gestellten Hauptstadtstatus gestärkt. Rom sollte ohne Rücksicht auf die gewachsene Bausubstanz zum Mittelpunkt eines neuen Großreichs ausgebaut werden, indem, wie der ‚Duce‘ bereits 1925 verkündete, die bedeutenden antiken Monumente isoliert, große Straßen und Plätze geöffnet und neue repräsentative Gebäude in einem dem Regime entsprechenden Stil errichtet werden sollten.²⁸

Rom, die umkämpfte, problematische Hauptstadt, in der die Macht der antiken Tradition und die universalen Ansprüche des Papsttums mit der prosaischen Realität des ‚neuen Italien‘, den Bedürfnissen nach nationaler Repräsentation und den imperialen Visionen des Faschismus kollidierten, ist sicherlich ein besonderer Fall innerhalb der spannungsreichen Verbindungen und Wechselwirkungen zwischen National- und Lokalgeschichte im italienischen Nationalstaat. Dennoch lassen sich auch aus diesem Sonderfall allgemeine Muster der vielfältigen Verschränkungen zwischen Stadt und Nation in Italien nach 1861/70 ablesen. Der neue Staat wird in der städtischen Arena wirksam, durch die Stiftung neuer Abhängigkeiten, Machtbeziehungen und Gesetze, durch seine Repräsentanten, neue Bauwerke und Institutionen – um nur einige Beispiele zu nennen. Die Stadt ist überdies der Ort, wo sich die Nation im Leben der Bürger mehr als andernorts konkretisiert, wo sie konstruiert und erfahrbar wird. Dabei verleiht die Spannung zwischen Zentralismus und Lokalismus, zwischen staatlicher Einheit und historischer Vielfalt der italienischen Situation eine besondere Prägung.

²⁵ Der Begriff der „neuen Politik“ geht zurück auf George L. Mosse, *Die Nationalisierung der Massen. Politische Symbolik und Massenbewegungen von den Befreiungskriegen bis zum Dritten Reich*, Frankfurt a. M. 1993 (amerik. Orig. 1975).

²⁶ Vgl. den Forschungsstand in: Vittorio Vidotto (Hrsg.), *Roma capitale (= Storia di Roma dall'antichità a oggi)*, Rom/Bari 2002.

²⁷ Grundlegend: Emilio Gentile, *The sacralization of politics in fascist Italy*, Cambridge, Mass. 1996 (ital. Orig. Rom/Bari 1993).

²⁸ Vgl. Antonio Cederna, *Mussolini urbanista. Lo sventramento di Roma negli anni del consenso*, 4. Aufl. Rom/Bari 1980.

Ausgerechnet unter dem faschistischen Regime, das Rom neuen imperialen Glanz verleihen wollte, andererseits aber die Ideologie eines antiurbanen *ruralismo* propagierte, wurde eine Entwicklung eingeleitet, die letztlich überkommene Vorstellungen von Stadt und Urbanität in Italien grundlegend in Frage stellte. Im Rahmen ihrer Sanierungspolitik machte sich die faschistische Regierung daran, unerwünschte soziale und politische Elemente, d.h. das urbane ‚Dekorurum‘ störende subproletarische Schichten sowie die unbotmäßige Arbeiterbevölkerung, aus dem Stadtgebiet auszulagern. 1924, kaum zwei Jahre nach dem ‚Marsch auf Rom‘, wurde 15 km vor der Stadt in malariaverseuchtem Sumpfgelände die erste offizielle *borgata* eröffnet, in die man von Abrissarbeiten im historischen Zentrum Betroffene zwangsumsiedelte. Der primitiven Anlage, die in der Propaganda des Regimes Ort eines neuen faschistischen Gemeinschaftslebens sein sollte, folgten weitere derartige *borgate* im ‚Niemandland‘, in weiter Entfernung von der Stadt. Neben den offiziellen *borgate*, billigen Massenquartieren, die häufig nur provisorischen Charakter haben sollten, sich dann jedoch zu Dauerunterkünften entwickelten, wuchsen zur selben Zeit im städtischen Umland mehr und mehr *borghetti*, armselige Barackensiedlungen, aus dem Boden, in denen ein anschwellender Strom von Zuwanderern aus ländlichen Regionen einen Ausweg aus der chronischen Wohnungsnot suchte.²⁹ Rom, das in den zwei Vorkriegsjahrzehnten auch ohne nachhaltige industrielle Entwicklung das im nationalen Vergleich höchste Bevölkerungswachstum verzeichnete, wurde zu einem Vorreiter eines Trends, der nach der Zäsur der Kriegsjahre in den 1950er und 1960er Jahren unter dem Vorzeichen des italienischen ‚Wirtschaftswunders‘ für die sozioökonomische Entwicklung des Landes bestimmend wurde.

Expansion und Diffusion – hin zur Auflösung der Stadt?

Im Vergleich mit West- oder Mitteleuropa vollzog Italien erst spät, nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, den Wandel von einer agrarischen in eine urbane Gesellschaft. Im Zuge der ‚großen Transformation‘, die einen vielschichtigen Wandlungsprozess in demografischen und sozioökonomischen Strukturen, in Lebensformen und Mentalitäten mit sich brachte,³⁰ veränderten sich die italienischen ‚Stadtlandschaften‘ grundlegend. Wie nie zuvor wurden die Städte, insbesondere die großstädtischen Zentren, zum Spiegel und Labor der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung Italiens. Cattaneos Städtmodell, das sich auf ein starkes Netz vorindustrieller

²⁹ Giovanni Berlinguer/Piero della Seta, *Borgate di Roma*, 2., erw. Aufl. Rom 1976 (1960), Franco Ferrarotti, *Roma da capitale a periferia*, Rom/Bari 1979; Pietrenzo Piazza, *Roma. La crescita abusiva*, Rom 1982.

³⁰ Guido Crainz, *Storia del miracolo italiano. Culture, identità, trasformazioni fra anni 50 e 60*, Rom 2003 (1996).

Städte in einem weitgehend agrarisch geprägten Umfeld bezog und den Konnex zwischen Stadtgemeinde und Nation hervorhob, schien nun vollständig der Vorstellung Gramscis von der Industriestadt als Motor der gesamtgesellschaftlichen und politischen Entwicklung des Landes weichen zu müssen. Zum einen jedoch entsprach das Modell Turin, der von der Fiat-Monokultur beherrschten, gerne zur *company town* stilisierten Stadt³¹ kaum der Vielfalt der Wege der Industrialisierung Italiens. Zum anderen waren es nicht nur Städte des sprichwörtlichen ‚Industriedreiecks‘ Mailand – Genua – Turin, die Ströme von Zuwanderern aus agrarischen Regionen des Landes anzogen. Vielmehr können Metropolen wie Rom oder Neapel als Musterbeispiele explosionsartigen demographischen Wachstums ohne Industrialisierung gelten.

Die vergleichsweise späte Verstädterung des Landes, die sich insbesondere durch eine durch Masseneinwanderung provozierte Beschleunigung des Städtewachstums auszeichnete, unterschied sich deutlich von nord-, west- oder mitteleuropäischen Mustern urbaner Entwicklung. In vielerlei Hinsicht entsprach sie dem Typus der ‚mediterranen Stadt‘, deren schnelle Ausdehnung in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg durch die Entstehung breiter, von der Arbeiterschaft und mittellosen Schichten bewohnter suburbaner Zonen gekennzeichnet war.³² In diesen Gebieten einer ‚informellen‘ Stadt, wo in der Regel zwar die herrschenden Eigentumsverhältnisse, nicht jedoch stadtplanerische Bestimmungen und Lenkungsversuche respektiert wurden, verwandelten sich Teile der armen Bevölkerungsschichten in zentrale Akteure der Stadtentwicklung. In Eigenregie errichtete Hütten, Baracken und andere provisorische Behausungen stellten einen wesentlichen Bestandteil der neuen städtischen Peripherie dar. Diese Form des Städtebaus ‚von unten‘, des *semi-squatting*, ob in Gestalt der römischen *borgate* und *borghetti* oder der Mailänder *coree*,³³ war keineswegs ein Relikt einer vorkapitalistischen Vergangenheit, sondern bildete vielmehr ein Produkt kapitalistischer Entwicklung und wurde von darin integrierten sozialen Klassen getragen und weiter betrieben.³⁴ Die expandierende Suburbia der italienischen Großstädte der Nachkriegszeit war allerdings mehr als ein Flickwerk scheinbar regellos wuchernder *shanty towns*. Dort mischten sich

³¹ Vgl. Fabio Levi/Bruno Maida (Hrsg.), *La città e lo sviluppo. Crescita e disordine a Torino 1945-1970*, Mailand 2002, dort v.a. S. 39-70 der Beitrag von Stefano Musso, *Lo sviluppo e le sue immagini. Un'analisi quantitativa*. Torino 1945-1970.

³² Lila Leontidou, *The Mediterranean city in transition. Social change and urban development*, Cambridge 1990.

³³ Als wichtigster aktueller Forschungsbeitrag zu Rom: Alessandro Portelli u. a., *Città di parole. Storia orale di una periferia romana*, Rom 2006; zu Mailand: John Foot, *Milan since the miracle. City, culture and identity*, Oxford/New York 2001, S. 37-70.

³⁴ Leontidou, *The Mediterranean city*, S. 240, dort S. 21 der Begriff des „semi-squatting“.

Hüttensiedlungen mit standardisierten, von privaten Bauspekulanten errichteten Blocks und Anlagen des sozialen Wohnungsbaus, die über keinerlei adäquate Verkehrsanbindung verfügten und nicht einmal ein Minimum an Infrastruktur aufwiesen: weite urbane Zonen ohne Urbanität, die nicht nur das überkommene Verhältnis zwischen städtischem Zentrum und Peripherie, sondern überkommene Vorstellungen von ‚Stadt‘ grundlegend in Frage stellten.

Der dominante Modus des Übergangs von der Agrar- zur Industriegesellschaft in Italien der 1950er und 1960er Jahre des 20. Jahrhunderts war gekennzeichnet durch Prozesse der demographischen Polarisierung und Konzentration, des explosionsartigen Großstadtwachstums, das sich mit dem im Idealtyp der ‚mediterranen Stadt‘ bezeichneten Kennzeichen beschreiben lässt. Bereits inmitten des ‚Booms‘, seit Beginn der 1960er Jahre, begann sich jedoch eine Entwicklung abzuzeichnen, die sich in den 1970er Jahren endgültig durchsetzte. Sie ist mit dem Begriff des ‚Dritten Italien‘ verbunden, einem ‚dritten Weg‘ zwischen dem agrarisch dominierten Süden auf der einen und den Industriemetropolen des Nordens auf der anderen Seite – ein Weg, der in der Forschung gerne als ‚sanfter‘, ‚bruchloser‘ Übergang gewertet wird. Das Epizentrum dieser Entwicklungen lag in *città del silenzio*,³⁵ lange Zeit über ‚stillen‘, passiven Provinzstädten Mittel- und Nordostitaliens. Im ‚Dritten Italien‘ verschmolzen Land und Stadt, Landwirtschaft und Industrie miteinander. Protagonisten dieser Form der Industrialisierung waren kleine und mittlere Familienbetriebe in der Hand ehemaliger Teilpächter und Kleinbauern, die mit Flexibilität, unternehmerischen Geschick und Innovationsgeist einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung Italiens beitrugen. Ergebnis war eine spezifische ‚Urbanisierung‘ ländlicher Regionen, die sich in neue Industriebezirke verwandelten.³⁶

Das ‚Dritte Italien‘ stellt nur eine Dimension einer neuen Phase der urbanen Entwicklung im Nachkriegsitalien dar, die in den frühen 1970er Jahren einsetzte und durch das Abflachen des Wachstums der Großstädte und das ‚Aufholen‘ peripherer Regionen und kleinerer Städte v. a. im Norden und im Zentrum des Landes gekennzeichnet ist.³⁷ Um starke Zentralorte hierarchisch geordnete urbane Systeme verloren nun zunehmend an Bedeutung gegenüber vielfach verzweigten städtischen Netzwerken, die weit über das ‚Dritte Italien‘, so v. a. in die ‚Megalopolis‘

³⁵ So die Formulierung Gramscis: Quaderni del carcere. Bd. 3: Quaderni 12-29 (1932-1935), Turin 2001, S. 1036.

³⁶ Vgl. u. a. Giorgio Fuà/Carlo Zaccchia (Hrsg.), *Industrializzazione senza fratture*, Bologna 1983; Emilio Franzina (Hrsg.), *La transizione dolce. Storie del Veneto dal ‘800 al ‘900*, Verona 1990; Carlo Carboni, *La terza Italia*, in: Piero Bevilacqua u.a., *Lezioni sull’Italia repubblicana*, Rom 1994, S. 161-175.

³⁷ Cesare Emanuel, *The demographic transition*, in: Pietro Bonavero / Giuseppe Dematteis / Fabio Sforzi (Hg.), *The Italian urban system. Towards European integration*, Aldershot u.a. 1999, S. 49-75.

der Poebene, den städtischen Ballungsraum zwischen Alpen, Apennin und Adria, hinausgriffen.³⁸ ‚Gegenurbanisierung‘, die ‚Urbanisierung des Landes‘ oder der in Anlehnung an den nordamerikanischen *urban sprawl* geprägte Terminus der *città diffusa*³⁹ sind Begriffsangebote zur Beschreibung und Analyse der neuartigen Formen der Stadtentwicklung, die sich in Anlehnung an internationale Forschungsdiskussionen auf die Paradoxien eines drohenden Verschwindens der Stadt und die gleichzeitige ‚Ubiquität des Urbanen‘ beziehen. Bislang ist es der Städteforschung erst in Ansätzen gelungen, spezifische Voraussetzungen und Dynamiken der Prozesse in Italien sowie deren Bedeutung und Reichweite überzeugend zu benennen und zu erklären.⁴⁰

Mit dem Durchbruch der Urbanisierung und der Diffusion des Urbanen sind die italienischen Städte mehr als je zuvor ins Zentrum der Entwicklung des Landes gerückt. Cattaneos Diktum von den Städten als ‚Idealprinzip‘ der italienischen Geschichte hat damit eine neue, von seinem Autor nicht vorauszuahnende Aktualität gewonnen. Seit den Anfängen einer modernen nationalen Bewegung hatten sich auf der Apenninenhalbinsel – dies sollten die hier angeführten Überlegungen zeigen – nationale und munizipale Identitäten wie wohl in keinem anderen europäischen Land ineinander verschränkt. Das Spannungsfeld zwischen Stadt und Nation spiegelte sich wider im politischen Diskurs sowie in symbolischen Praktiken, für die die Hauptstadt Rom eine exponierte Bühne bildete. Es manifestierte sich jedoch auch in der Historiographie, in der Stadtgeschichte wie in der Nationalgeschichte. Bis heute wirkt diese Tradition in z. T. monumentalen ‚Stadtbiographien‘ fort. Das von Cattaneo etablierte nationalgeschichtliche Paradigma hat allerdings seine Bedeutung eingebüßt. Die Neukonfigurierung der italienischen Städtelandschaften der letzten Jahrzehnte ist eng verbunden mit umfassenden Umbrüchen des Landes, die mit Stichworten wie Deindustrialisierung und Globalisierung benannt werden können. Noch nie lag es so nahe wie heute, die urbane Entwicklung auf der Apenninenhalbinsel in einem transnationalen Rahmen zu betrachten und zugleich den gesamtgesellschaftlichen Wandel in Italien aus der Perspektive der Städteforschung zu untersuchen.

Martin Baumeister, Professor am Institut für Neueste Geschichte der Ludwig-Maximilians-Universität München, E-Mail: martin.baumeister@lmu.de

³⁸ Eugenio Turri, *La megalopoli padana*, Venedig 2000.

³⁹ Vgl. u.a. Francesco Indovina, *La città diffusa*, Venedig 1990.

⁴⁰ Standards setzen hier die Studie von John Foot zu Mailand: *Milan since the Miracle* sowie der von ihm und Robert Lumley herausgegebene Sammelband: *Italian cityscapes*.

ALLGEMEINE BERICHTE

LARS AMENDA, KERSTEN KRÜGER,
JÖRG VÖGELE, CELINA KRESS,
RAINER LIEDTKE

Urban Europe in Comparative Perspective, Stockholm 30.8.-2.9.2006

(Tagungsbericht)

Ende August 2006 versammelten sich fast 500 Stadthistoriker in Stockholm, um an der achten Internationalen Konferenz für Stadtgeschichte der ‚European Association for Urban History‘ teilzunehmen. Die 20 ‚major sessions‘ und 38 ‚specialist sessions‘ präsentierten wiederum ein breites Panorama stadthistorischer Forschungen und Debatten. Deutsche Historiker stellten nach Großbritannien das zweitstärkste Kontingent, sechs ‚major sessions‘ und sieben ‚specialist sessions‘ wurden von deutschen Stadthistorikern organisiert. Die Redaktion der IMS hat die Organisatoren um kurze Berichte gebeten, die eingegangenen Berichte werden im folgenden etwas gekürzt zusammengefasst. Die Namen der jeweiligen Autoren sind unter den Berichten aufgeführt.

Die ‚major session‘ *Urban Space, Violence, and Crime in the Nineteenth- and Twentieth-Centuries: Interdisciplinary and Comparative Perspectives*, organisiert von Karl Christian Führer (Hamburg) und Klaus Weinbauer (Bielefeld), präsentierte neben geschichts- auch politikwissenschaftliche und anthropologische Beiträge. Ausgangspunkt war die Beobachtung, dass sich im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert moralische Paniken in den Mittelklassen zumeist auf eng bebaute Arbeiterviertel bezogen, während am Ende des 20. Jahrhunderts die in den 1960/70er Jahren erbauten Neubauviertel diese Rolle einnahmen.

Die Sektion begann mit einem Beitrag über die gespannten Beziehungen zwischen ‚Weißen‘ und ‚Indianern‘ in den Grenzstädten des US-amerikanischen Westens (Nancy Quam Wickham, Long Beach). Fokussiert auf das späte 19. und frühe 20. Jahrhundert ging es dann um Wandlungen der polizeilichen Alltagsarbeit in den Unterschichtenvierteln Antwerpens (Margo de Koster, Brüssel) sowie um Port Said als kulturelle Kontaktzone zwischen Europa und Asien, speziell im Blick europäischer Reisender (Valeska Huber, Konstanz). Zudem wurde der Kampf gegen Alkoholkonsum im südafrikanischen Durban (Christine Hentschel, Leipzig) im Längs-

schnitt analysiert; dieser Kampf war Anfang des 20. Jahrhunderts auf charakterliche Beeinflussung, an dessen Ende auf individuelles Selbstmanagement ausgerichtet. Es folgten zwei vergleichende Beiträge, von denen einer anhand hoch segregierter Vorstädte in Amsterdam und Chicago verdeutlichte, wie soziale Umschichtungen und Stadtplanungen diese Viertel seit den 1960er Jahren veränderten (Chris Quispel, Leiden). Der zweite Vortrag galt den Unterschieden im zeitgenössischen Umgang mit Rotlichtbezirken in einer ost- und einer westdeutschen Stadt (Anne Doelemeyer, Leipzig). Der Beitrag von Qin Shao (New Jersey) richtete den Blick auf die Praxis von Wohnräumungen in Shanghai und deren Rückwirkung auf die lokale Gesellschaft. Schließlich thematisierte Zoe Reiter (Columbia) rassistische Gewalt im Berliner Nahverkehr, deren Einfluss auf urbane Vorstellungswelten sowie den Umgang damit seitens des städtischen Nahverkehrsunternehmens.

Insgesamt gesehen unterstrichen die Diskussionen und Beiträge, welches Bedrohungspotential die hohe Mobilität gesellschaftlicher Gruppen bergen kann. Deutlich wurden aber auch zwei Faktoren: Ängste, die sich auf städtische Räume bezogen, thematisierten nicht nur körperliche Gewalt, sondern auch unkontrollierte Sexualität und Drogenkonsum (einschl. Alkohol). Zum ändern lässt sich der Kampf um die Aneignung öffentlicher Räume kaum mit geschlechtsneutralen Kategorien analysieren. Am Ende stand die These: Auch in postmodernen Städten sind Mythen und Alltagsgeschichten über urbane Bedrohungen sehr präsent, wobei Gewalt und Kriminalität Kernelemente städtischer Raumanneignungen und urbaner Bilderwelten sind.

Lars Amenda, Hamburg

Die ‚major session‘ *Historical information systems and the WWW in urban history*, organisiert von Kersten Krüger und Stefan Kroll (Rostock), Søren Bitsch (Århus) und Lars Nilsson (Stockholm) präsentierte acht Beispiele für den Einsatz des World Wide Webs in der Stadtgeschichte.

Den Auftakt bildete das Informationssystem zur historisch verantwortungsvollen Sanierung der Stadt Ferrol in Spanien mit den Schwerpunkten Architektur, Sozialstruktur und Geschichte mit eindrucksvoller Dokumentation vergangener und gegenwärtiger Lebenswelten in Karten, Grafiken und Bildern. Das Informationssystem entstand an der Universität La Coruña unter Leitung von José María Cardesín unter Mitarbeit von Manuel Gonzáles Penedo und Iñaki Mendizábal.

(Kontakt: cardes@udc.es; Webseite: http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/UHY/supp1)

Keti Lelo und Carlo M. Travaglini von der Universität Rom drei stellten einen digitalen historischen Atlas des frühmodernen und heutigen Rom vor. Es gelang ih-

nen, eine erste zuverlässige Karte der Stadt Rom aus dem 18. Jahrhundert an die heutige Topografie anzupassen und zu geo-referenzieren. Damit wird es möglich, von einer sensitiven Karte aus die Wandlungen des Stadtbildes - Gebäude, Straßenzüge - zu verfolgen und mit Datenbanken und weiteren Quellen zu verknüpfen.

(Kontakt: Keti Lelo, lelo@uniroma3.it ; Carlo M. Travaglini, c.travaglini@uniroma3.it)

Süditalienische Städte entlang der Via Appia von Sessa Aurunca bis Capua und Santa Maria Capua Vetere präsentierten Teresa Colletta und Irma Friello von der Universität Federico II in Neapel. Das interaktive Informationssystem dokumentiert multimedial Geschichte, bauliche Gestalt und Umgebung dieser Städte, damit ihre Identität. Der Wandel der Zeit wird erkennbar.

(Kontakt: eresa.colletta@unina.it; irma.friello@libero.it; weiterführende Webseiten: <http://www.unina.it> und <http://www.storiadellacitta.it>)

Weit nach Norden führte Søren Bitsch Christensen von der Universität Århus mit der Vorstellung des digitalen Portals zur dänischen Stadtgeschichte. Das dänische Städtesystem ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl von kleinen und mittleren Städten, über denen die Metropole Kopenhagen geradezu thront. Die Städte werden in ihren wesentlichen Merkmalen, insbesondere Bauten dokumentiert. Neu sind 3-D-Animationen, die einen Flug über und durch die jeweilige Stadt simulieren.

(Kontakt: mail@byhistorie.dk; Webseite: <http://www.byhistorie.dk>)

Einen Ausschnitt aus dem Forschungsprojekt ‚Städtesystem und Urbanisierung‘ stellte Stefan Kroll von der Universität Rostock vor. An ausgewählten Beispielen (Greifswald, Wolgast) zeigte sich die Leistungsfähigkeit historischer Informationssysteme bei der Analyse von Demografie, Wirtschaft und Baukultur im 17. und 18. Jahrhundert.

(Kontakt: stefan.kroll@uni-rostock.de; Webseite: <http://www.baltictowns.com>)

Der Baukultur der Hansestädte Wismar und Stralsund im 17. Jahrhundert (beide UNESCO Weltkulturerbe) widmete sich der Beitrag von Frank Braun von der Hochschule Wismar. Der Schwerpunkt lag auf der Bau- und Hausforschung, die ihre Bezüge sowohl in der Geschichte wie in den Chancen und Problemen der Sanierung der Altstadt bei möglichst weitgehender Erhaltung alter Bausubstanz hat.

(Kontakt: f.braun@bau.hs-wismar.de; Webseiten: <http://www.bau.hs-wismar.de> / [braun/wismar](http://www.bau.hs-wismar.de/braun/wismar) und <http://www.bau.hs-wismar.de/braun/stralsund>)

Einen inhaltlich besonderen Akzent setzten Claudia Sedlarz und Matthias Hahn von der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften mit ihrem Informationssystem zu Berlin um 1800, das sich - anders als im allgemeinen Vorurteil - als Zentrum der Aufklärung und der Klassik zeigen lässt, weniger als Zentrum des

Militarismus. Aus verschiedenen Quellengruppen werden Informationen bereitgestellt, die über sensitive Karten, Bilder und Stichwörter zu aktivieren sind.

(Kontakt: mathah@zedat.fu-berlin.de sedlarz@bbaw.de; Webseite: <http://www.berliner-klassik.de>)

Möglichkeiten, ja geradezu Notwendigkeiten digitaler Erfassung überlieferter Archivalien zeigte eindrucksvoll der abschließende Beitrag von Tomás Dvorák vom Stadtarchiv Prag. Zentrale ältere Quellen werden gescannt, transkribiert und in die moderne Muttersprache übersetzt, um Forschungen zu erleichtern und zu erweitern, zugleich um die Originale zu schonen. Es handelt sich um ein wesentliches Projekt der Grundlagenforschung, ohne die keine Wissenschaft bestehen kann.

(Kontakt: Tomas.Dvorak@cityofprague.cz; Webseite: <http://www.ahmp.cz>)

Kersten Krüger, Rostock

Die ‚specialist session‘ *Trade, Ethnicity and Urban Culture in European Port Cities (17th-20th centuries)*, organisiert von Jörg Vögele (Düsseldorf) und Robert Lee (Liverpool), konzentrierte sich auf die Entwicklung ethnischer Gemeinschaften in europäischen Hafenstädten vom siebzehnten bis zum zwanzigsten Jahrhundert. Ziel war es, Wachstum und Entwicklung der ethnischen Gruppen, ihren Beitrag in Handel und Gewerbe sowie ihren Einfluss auf die städtische Kultur der europäischen Häfen zu untersuchen. Einerseits wurde die Bedeutung dieser Ansiedlung für die Handelsnetzwerke dargelegt, andererseits sollten die Mechanismen herausgestellt werden, mit welchen die eigene nationale Identität gewahrt werden sollte, und ferner, wie etwa mit Problemen der Assimilation umgegangen wurde, oder inwieweit die Einwanderer-Gesellschaften die kulturelle Identität durch ihre jeweiligen Traditionen, Konfessionszugehörigkeit sowie sprachlichen und politischen Verbindungen geprägt haben.

Pedro de Brito (Porto), zeigte in seinem Beitrag über ‚British Wine Merchants in Porto - acculturation or segregation?‘, wie die britischen Kaufleute, teilweise seit der Mitte des 17. Jahrhunderts in Porto niedergelassen, trotz Engagement mit Grundbesitz und industriellen Unternehmungen in Portugal dennoch über lange Zeit hinweg nach Großbritannien orientiert blieben. Bedingt durch ihre Religion, aber auch durch eine gewisse „British exclusiveness“ integrierten sie sich insgesamt kaum in die portugiesische Gesellschaft.

Margrit Schulte Beerbühl (Düsseldorf) untersuchte die spezifischen Probleme der neu entstehenden deutschen Kaufmanns-Gemeinde in Liverpool im 18. Jahrhundert. In den Wachstumsbereichen des sich entwickelnden Handels mit Salz aus Cheshire sowie der Holz- und Textilimporte zogen deutsche Kaufleute innerhalb kurzer Zeit einen weitreichenden internationalen Handel auf. Allerdings war die

junge Gemeinde neben wirtschaftlichen Chancen aber auch besonderen Risiken ausgesetzt, da sie, anders als in London, weder auf den Rückhalt einer starken Immigrantengemeinde noch auf einen starken Rückhalt in der städtischen Gesellschaft bauen konnte.

Der Vortrag von Robert Lee (Liverpool) ‚German Merchants in nineteenth-century Liverpool‘ basierte auf Material aus dem ‚Mercantile Liverpool Project‘, Daten zu 156 in Deutschland geborenen Kaufleuten. Lee zeigte anhand der vielfältigen Quellen, dass die deutsche Gemeinde im Liverpool der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts keineswegs homogen war, sondern signifikante Unterschiede bezüglich Schichten- und Religionszugehörigkeit aufwies. Schwerpunktmäßig wurden folgende Aspekte untersucht: die Integration der deutschen Kaufleute in die Handels- und Geschäftszentren, das Niveau der sozialen Interaktion, der relative Wohlstand und Status sowie die Auswirkungen der Deutschen Evangelischen Kirche (gegründet 1846) auf die soziale Stratifikation innerhalb der deutschen Gemeinde.

Oliver Schulz (Düsseldorf/Paris) beleuchtete in seinem Vortrag ‚Foreign merchants, ethnic networks and national identities in a cosmopolitan port city. The Greek and Bulgarian communities in Odessa in the first half of the nineteenth century‘ vor allem die Bedeutung der personellen Netzwerke zur Entstehung eines internationalen Handels, der über die Region hinaus bis nach Nordeuropa reichte. Die Kaufleute leisteten darüber hinaus durch ihre kulturellen Aktivitäten einen erheblichen Beitrag zur Alphabetisierung und Erziehung der in Odessa lebenden griechischen und bulgarischen Minderheiten. Dadurch förderten sie die Entwicklung eines Nationalbewusstseins und die Grundlagen für die Nationalbewegungen auf dem Balkan.

Lars Amenda (Hamburg) analysierte in ‚Chinese Quarter, Chinese Buurt, Chinesenviertel. Global Migration, Ethnic Niches and their Reception in Western European Port Cities, 1900-1950‘ vor allem die transnationalen Verbindungen der chinesischen Gemeinden in den westeuropäischen Hafenstädten mit ihrer Ursprungsheimat. Chinesen arbeiteten anfangs primär als Seeleute und wandten sich später dem Einzelhandel und dem gastronomischen Bereich zu. Ihre Anwesenheit in den Hafenstädten wurde vor allem in Kategorien von Ethnizität und Rasse mit entsprechender Diskriminierung und Kriminalisierung wahrgenommen.

Indem die Erfahrungen von verschiedenen Immigrantengemeinschaften vor dem Hintergrund ihres spezifisch hafenstädtischen Lebensraumes beleuchtet wurden, trug die Session dazu bei, das vorhandene Wissen bezüglich des Migrationsprozesses an sich zu erweitern sowie einen Einblick in Migrantenerfahrungen zu ermöglichen. Auch galt es, einen Vergleichsrahmen zur Analyse von Faktoren zu

präsentieren, welche zu den Unterschieden geführt hatten, die zwischen den Einflüssen der verschiedenen Migrantengemeinschaften auf die Stadtkultur bestanden.

Jörg Vögele, Düsseldorf

Die ‚specialist session‘ *European urban tourism in comparative perspective*, organisiert von John K. Walton (Lancashire) und Claudio Visentin (Lugano), leider beide abwesend, richtete den Fokus auf verschiedene Formen und Funktionen des Tourismus in Städten in Europa und USA zwischen dem 15. und 20. Jahrhundert. Gefragt wurde nach den ökonomischen Schubkräften des Tourismus für die urbane Entwicklung einerseits und nach den mit dem Tourismus verknüpften und durch ihn ausgelösten Wahrnehmungsmustern, kulturellen Prägungen und Identitätskonstruktionen andererseits. Die durch den Tourismus geprägten städtischen und nationalen Leitbilder und Vorstellungen unterlagen Entwicklungen und teilweise harter Kritik. Deutlich unterschieden wurde zwischen den beiden im Konzept des Tourismus angelegten Perspektiven der ‚insider‘ und ‚outsider‘, die Selbstbilder und Fremdbilder erzeugen. Andrew Lees (Camden) moderierte für die abwesenden Organisatoren die Sektion.

Eva Renzulli (Venedig) stellte mit der Pilgerstadt Loreto eine Bergsiedlung vor, deren Entstehung im 15. Jahrhundert allein auf der wachsenden Bedeutung der Pilgerreisen in Italien basierte. Angesichts der Monofunktionalität der Siedlung, deren Einwohner ausschließlich als Handwerker (Schuster, Kerzenhändler etc.), Gastwirte oder im Krankenhaus für die wachsende Zahl der Pilger arbeiteten, war langfristig wenig Aussicht auf Sicherung wirtschaftlichen Erfolgs. Als im 18. Jahrhundert die Gäste ausblieben und das Interesse der Päpste stark nachließ, verkümmerte Loreto als bedeutungsloser Provinzort.

Museen und Ausstellungen als Ziele des englischen Städtetourismus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert standen im Fokus von James Moore (London), der diese Kunst-, und Freizeitparks am Rande der nordwestenglischen Städte, die jährlich mehrere hunderttausend Besucher der näheren und weiteren Umgebung anzogen, als zeitweilige Schlüsselprojekte der Stadtentwicklung und des Stadtmarketings vorstellte. Das Kultur- und Freizeitangebot dieser Industriestädte richtete sich vor allem an die untere Mittel- und die Arbeiterklasse, es war damit auch Teil liberaler politischer Reformstrategien. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die Museums-Park-Konzepte, stadtplanerischer Kritik sowie der Konkurrenz anderer Freizeitangebote ausgesetzt, von elitäreren Museumsmodellen in den Stadtzentren verdrängt.

Jennifer Holmes (London) präsentierte die Kritik der Futuristen im frühen zwanzigsten Jahrhundert am historisch dominierten Städtetourismus in Italien. Gegen die Glorifizierung der Vergangenheit in Italien, die Musealisierung italienischer Städte und Landschaften, die insbesondere in touristischen Konzepten und Rezeptionen deutlich wurde, gewissermaßen die ‚Stadt als Museum‘ vermarktete, setzten die Futuristen die landschaftlichen Schönheiten Italiens, gutes Wetter, die Entwicklung moderner Grand Hotels und Mittelmeer-Liners entgegen. Aus Sorge, dass die Dominanz der Vergangenheit in touristischen Praktiken Italiens Ruf international schädigen werde, verbreiteten die Futuristen auf ihren Reisen nach London, Paris und Berlin ein anderes, modernes Bild von Italien.

Der sich verändernde Blick deutscher Reisender auf amerikanische Städte zwischen den 1870er und 1920er Jahren war Gegenstand des Vortrags von Andrew Lees (Camden). In den Amerika-Reiseberichten von Friedrich Ratzel aus den 1870er Jahren, Ludwig Fulda um 1900 und Adolf Halfeld von 1927 arbeitete Lees eine deutliche Veränderung heraus von positiver, teilweise euphorischer Affirmation bei Ratzel (Brückenkonstruktionen, breite Straßen etc.) über die ambivalente Position Fuldas (neu und modern, titanisch, urbaner Gigant etc.) bis hin zur Kritik und wachsenden Feindseligkeit bei Halfeld (Seelenlosigkeit, kulturelles ‚wasteland‘, etc.). Diese Reiseliteratur förderte die Wahrnehmung von ‚Andersartigkeit‘ und testete zugleich die Brauchbarkeit fremder Konzepte für die eigene nationale Kultur. Die Analyse von Lees machte die Subjektivität und Temporalität unterschiedlicher kultureller Überzeugungen und Bewertungen in Reisebeobachtungen deutlich.

Ted Grevstad-Nordbrock (East Lansing) thematisierte die europäischen Städtereisen amerikanischer Soldaten im Zweiten Weltkrieg. Mit zwei konträren militärischen Zielsetzungen wurden Soldaten im Verlauf des Krieges zu (imaginären) Städtereisen in Europa ermuntert. Zu Beginn ihres Eintritts in den Luftkrieg verfolgten die Amerikaner eine Strategie der Demoralisierung der deutschen Bevölkerung durch die Zerstörung von nationalen Kulturgütern. In dieser Phase ging es darum, den Soldaten die Ziele ihrer Einsätze „mit dem Baedeker“ vertraut zu machen. Aufgrund starker Kritik im eigenen Land wurde diese Strategie schließlich aufgegeben. Grevstad-Nordbrock konnte eindrucksvoll belegen, dass die Städtereisen der Soldaten danach die umgekehrte Funktion hatten. Jetzt sollten sie den Soldaten eine Vorstellung davon vermitteln, welche kulturellen Schätze es bei ihren Einsätzen möglichst zu schützen galt. Dass die erforderliche Zielgenauigkeit in der Regel technisch nicht herstellbar war, ist die bekannte traurige Realität.

Insgesamt lassen sich zwei inhaltliche Zugriffe auf das Sektionsthema unterscheiden: Während in den Studien zu Loreto (Eva Renzulli) und den englischen Museum-Themenparks (James Moore) die ökonomischen Auswirkungen des Touris-

mus auf die Stadtentwicklung besonders deutlich wurden, lenkten die Beiträge von Andrew Lees, Jennifer Holmes und Ted Grevstadt-Nordbrock den Blick auf unterschiedliche Instrumentalisierungen des städtischen Tourismus für nationale Identitätskonstruktionen in Modernisierungsprozessen sowie deren Gegenbewegungen, für militärische Destruktionsstrategien wie auch gegenläufige Versuche selektiver Protektion. In der Debatte wurde die ambivalente Funktion des Reisens unterstrichen, neben der aufklärerischen auch eine Bestärkung alter und Verbreitung neuer Vorurteile. Deutlich demonstrierte die Sektion die thematische Vielseitigkeit historischer Tourismusforschung und zeigte, dass die vielschichtigen Perspektiven dieses Forschungsfelds besonders fruchtbar für die moderne Stadtgeschichtsforschung sind.

Celina Kress, Berlin

Die ‚specialist session‘ *The Concept of the ‚European City‘ and Urban Realities in Twentieth-Century Southern Europe*, organisiert von Rainer Liedtke (Giessen) griff das speziell von deutschen Stadtsoziologen und Historikern in jüngerer Vergangenheit entwickelte Konzept der ‚europäischen Stadt‘ auf und erläuterte, anhand von Fallbeispielen aus vier südeuropäischen Metropolen, warum dieses nicht auf die urbanen Realitäten in Südeuropa angewendet werden kann.

Martin Baumeister (München) untersuchte in seinem Beitrag ‚The Hydra of Modernity: Mass Immigration, Urban Planning, and Politics in Madrid and Barcelona under the Franco Regime‘ die Masseneinwanderung aus ländlichen Regionen nach Madrid und Barcelona im Kontext der widersprüchlichen Modernisierungsprozesse während der Franco-Diktatur der 1950er und 60er Jahre. Während stadtplanerisch enge paternalistische Visionen von ‚Modernität‘ verfolgt wurden, blühten Korruption und Spekulation beim rapiden Aufbau gigantischer Elendsquartiere. Deren Bewohner waren aktiv an der Gestaltung des urbanen Raums beteiligt und trugen so mit zur Entstehung einer demokratischen spanischen Zivilgesellschaft bei.

Filippo De Pieri (Torino) wies in ‚Tales from a Northern Southern City: Evidence from the History of Spatial Transformations of Turin in the 19th and 20th Century‘ darauf hin, dass Turin, dem Anschein nach eine wohlorganisierte, fordistische Stadt nordeuropäischen Zuschnitts, sehr wohl viele Gemeinsamkeiten mit der urbanen Entwicklung Süditaliens aufweist, speziell in den Bereichen Verwaltung und wirtschaftliche Entwicklung. Er argumentierte, dass das wirkungsmächtige Image Turins als das ‚italienische Detroit‘ Studien zu dessen städtischer Entwicklung bislang überwiegend davon abgehalten hat, diese Gemeinsamkeiten zu untersuchen.

Rainer Liedtke erläuterte in ‚Greek Civil Society and the Making of Modern

Athens', dass traditionelle Konzepte wie die Untersuchung der Stadtplanung oder der wirtschaftlichen Entwicklung nur begrenzt Einsichten in die Entwicklung Athens im 20. Jahrhundert bieten. Er argumentierte, dass dagegen die Untersuchung der athenischen Zivilgesellschaft, fokussiert zum Beispiel auf politischen Klientelismus, die Rolle der orthodoxen Kirche, die Bedeutung des Landbesitzes oder auf das Vereinsleben, wesentlich zum Verständnis des Wachstums und der Gestaltung der Metropole beitragen können.

In ähnlicher Weise wies Alan Duben (Istanbul) in seinem Vortrag ‚The Fall and Rise of Istanbul in the 20th Century‘ darauf hin, dass Istanbul in seiner urbanen Entwicklung nur aus der Perspektive des Alltagslebens heraus verstanden werden kann. Diese bietet Erklärungen für die verschiedenen Systeme lokaler und sozialer Integration, die diese vielgesichtige Metropole im 20. Jahrhundert geprägt haben.

Die Sektionsteilnehmer beabsichtigen, einen um weitere Beiträge erweiterten Sammelband in englischer Sprache zu den Mechanismen der Aneignung urbaner Räume in Südeuropa im 20. Jahrhundert zu konzipieren.

Rainer Liedtke, Gießen

M A R C S C H A L E N B E R G

„Metropolis and State in Early Modern Europe“ (ca. 1400-1800), London

27./28.3.2006

(Tagungsbericht)

Diese zweitägige Konferenz am Centre for Metropolitan History (Institute of Historical Research) ging anhand von Fallstudien der Frage nach, welche Rolle ‚Metropolen‘ im frühmodernen Staatsbildungsprozess spielten. Dabei ging es, wie Gastgeber Derek Keene (London) erläuterte, mehr um das Sachproblem als um Terminologien – ‚capital‘ wie ‚metropolis‘ konnten sowohl politisch-administrative wie ökonomisch-kulturelle Zentren bezeichnen. Unterdessen wurde die grundsätzliche Gegenüberstellung von städtischer und staatlicher Macht bzw. Autonomie in den meisten der insgesamt elf Referate vorausgesetzt; ein Zugewinn der einen bedeutete demnach eine proportionale Abnahme der anderen. Generalisierungen oder gar Theorie-

tisierungen, wie sie etwa David Ringrose unternommen hat¹, standen weniger im Vordergrund als vertiefende Detailstudien namentlich west- und südwesteuropäischer Beispiele – die freilich durch die anschließenden Korreferate und Diskussionen in einen breiteren Kontext gerückt wurden.

Dezidiert vergleichend angelegt war die eröffnende Präsentation der beiden Konferenzorganisatoren, Marjolein 't Hart (Amsterdam) und Michael Limberger (Brüssel) zu „Antwerp and Amsterdam: The autonomy of the Metropolis vis-à-vis the Central State“, die Parameter für Herrschaftsmechanismen wie städtische Ausgaben und Steuereinnahmen in drei Untersuchungsquerschnitten (1530-45; 1665-80; 1815-30) auswerteten. Hätte die holländische Metropole in der Frühen Neuzeit einen höheren Grad an Autonomie behaupten können als die flandrische, so markiere im frühen 19. Jahrhundert die Übernahme des Amsterdamer Rathauses durch den König den auch symbolischen Abschluss einer ‚Verstaatlichung‘ der Macht. Dagegen verstand das von Frank Hatje (Hamburg) als „centre of several peripheries“ vorgestellte Hamburg vom 17. bis zum 19. Jahrhundert seine „fragile autonomy“ – so der Titel seines Referats – zu wahren, wofür nicht zuletzt das Verhandlungsgeschick seiner auf Freiheit und Neutralität bedachten Kaufleute und Diplomaten verantwortlich gewesen sei.

Früher und nachhaltiger gelang die Vereinnahmung der Hauptstädte auf der iberischen Halbinsel, besonders augenfällig im Falle Kastiliens, der von Alfredo Alvar (Madrid) und einigen seiner Doktoranden vorgestellt wurde. Philipp II. verlegte 1561 seinen Hof gezielt von Toledo nach Madrid, das seither einen spürbaren demographischen und wirtschaftlichen Aufschwung erlebte. Wie sehr dieser freilich vom Hof abhing, wurde in Momenten seiner erwarteten oder tatsächlichen Verlagerung (1582; 1601) ebenso deutlich wie an den verschiedenen erfolgreichen Bemühungen, die soziale Kohärenz unter der um viele Immigranten erweiterten Stadtbevölkerung nicht gar zu sehr aus den Augen zu verlieren. Auch Lissabon, als Kapitale deutlich älter und kosmopolitischer als Madrid, gehörte zwischen 1580 und 1640 zum habsburgisch-spanischen Reich. Wie Cátia Antunes (Leiden) ausführte, blieb die fehlende bzw. unterdrückte städtische Autonomie dort auch nach dem erneuten Herrscherwechsel eine Konstante. Der Ausbau zur ‚absolutist capital‘ sei möglich gewesen, weil Beamte für wichtige städtische Funktionen eingesetzt wurden, der lukrative Überseehandel unter staatliche Kontrolle gelangte und Lissabons Beziehungen zum Umland in keiner Weise ausreichend waren, um hierzu ein Gegengewicht zu schaffen. Guy Saupin (Nantes) führte dagegen vor, wie sehr es im lange Zeit als prototypisch absolutistisch betrachteten Frankreich im 18. Jahr-

¹ David R. Ringrose, *Capital Cities, urbanization and modernization in early modern Europe*, in: *Journal of Urban History* 24 (1998), 155-183.

hundert zu gegenseitigen Rücksichtnahmen und lokalen Aushandlungsprozessen kam, die etwa in den *chambres de commerce* oder in den urbanistischen *embellissements* ihren Niederschlag fanden. Seine Fallbeispiele Bordeaux und Nantes mögen als wichtige (Zivil-)Hafenstädte am Atlantik mehr Freiheiten genossen haben als andere, doch die generell aufgeworfene Frage, wie sehr der Staat die lokale Herrschaftspraxis wirklich zu durchdringen vermochte, bleibt sicher bedenkens- und untersuchenswert.

Der zweite Konferenztag wurde mit einem methodisch eher aus dem Rahmen fallenden Vortrag eröffnet. Ed King (Montreal) näherte sich „Machiavelli's advice to the Florentine Prince“ im Modus der politischen Theorie bzw. Ideengeschichte. Die lebhaften, aber oft philologisch wirkenden Bemerkungen führten die thesenhaft behauptete Verortung von Machiavellis Text im historischen Florentiner Kontext leider nicht weiter aus. Deziert quantitativ näherte sich hingegen Maarten F. van Dijck (Antwerpen) der „difficult relation between local and central justice in late medieval and 16th century Brabant“, um die rechts- und sozialgeschichtlich aufschlussreichen Verschiebungen in den Strafbegründungen in Antwerpen, Mechelen und `s-Hertogenbosch nachzuzeichnen. Der politischen Geschichte zwischen staatlicher und städtischer Ebene, wie sie in London zwangsläufig zusammentraf, wandte sich Sheila Seymour am Beispiel der Sheriff-Wahlen von 1682 zu, die sie im weiteren Zusammenhang der *Restoration* unter Charles II. als Höhepunkt einer Verhärtung der Fronten betrachtete, die dann nach der *Glorious Revolution* in eine stärker symbiotische Beziehung zwischen der englischen Krone und ihrer in manchem unbezähmbaren Hauptstadt überging.

William Baer (Los Angeles) erweiterte in seinem besonders auf die Stadtplanung blickenden Beitrag „Paris and London: State views on metropolitan growth 1580-1610“ das Bild der Sorge der britischen Krone um ihre Hauptstadt um ein Jahrhundert nach hinten. Während Elisabeth I. und James I. dem rapiden Wachstum Londons Einhalt zu gebieten versuchten, war Henry IV im Gegenteil bemüht, Paris als dynamisch-modernes, Wohlstand und Prestige verheißendes, gemeinsam mit der Monarchie expandierendes Zentrum Frankreichs zu präsentieren. Am stärksten in eine kulturgeschichtliche Richtung öffnete sich Alan R. Macdonalds (Dundee) Vortrag „Hosting the Estates: Edinburgh and Parliament“, indem er auf Fragen nach der räumlichen Logik und Ritualen bei politischen Inszenierungen einging. Ihm zufolge war das aus der ‚tolbooth‘ (einer spezifisch schottischen Form lokaler Gerichtsbarkeit) hervorgegangene Parlament für Edinburgh immer auch ein Weg, städtische Interessen zu verfolgen: vom Unterstreichen der eigenen Unabhängigkeit bis hin zum finanziellen Nutzen, den die ‚Sitzungsgäste‘ mit ihrer Entourage mit sich brachten. Das sehr dichte und ambitionierte letzte Paper von Ian Archer (Ox-

ford) zu „London and Parliament, 1350-1720“ entwickelte einen übergreifenden sozial- und politikgeschichtlichen Problemaufriss zur Rolle der englischen Hauptstadt im und für das Parlament, in dem deutlich wurde, wie sehr wirtschaftliche Potenz und politische Einflussnahme in den Londoner Korporationen vereint waren, die somit auch gegenüber der Krone eine im europäischen Vergleich beachtliche Autonomie zu bewahren wussten.

Insgesamt erbrachte die Konferenz manch interessanten Einblick in die Frage (haupt-)städtischer Eigenständigkeit im Angesicht frühneuzeitlicher Staatsbildung. Es wurde deutlich, wie wichtig, aber auch wie methodisch schwierig dabei Vergleiche zwischen den verschiedenen Fällen wären. Vermutlich müssten die ganz heterogenen Ansätze, die in den einzelnen Referaten vorgestellt wurden, systematisiert werden, um die Frage nach ‚Autonomie‘ und Interessenkollisionen (oder -konvergenzen) zwischen Staat und Hauptstadt/Metropole noch triftiger beantworten zu können. Auch der Einbezug weiterer Regionen, etwa Mitteleuropas, könnte den Blick für Vergleichbares wie für Spezifika der hier betrachteten Städte weiter schärfen. Ob aus der Konferenz eine eigenständige Publikation hervorgehen wird, ist noch nicht klar. Es ist indes davon auszugehen (und zu wünschen), dass zumindest einzelne Beiträge demnächst auch gedruckt vorliegen werden.

Marc Schalenberg, Universität Zürich, E-Mail: schalenberg@hist.unizh.ch

Suburbanisierung in vergleichender
Perspektive – Workshop der FZH
Forschungsstelle für Zeitgeschichte, Hamburg,
5.5.2006
(*Tagungsbericht*)

Nach der Hochphase von Urbanisierung und Suburbanisierung am Ende des 19. Jahrhunderts lässt sich seit den 1950er Jahren wieder eine Intensivierung von Suburbanisierungsprozessen beobachten. Angetrieben durch ÖPNV, Automobilisierung und einen tiefgreifenden gesellschaftlich-ökonomischen Wandel, folgte auf den Bau von randstädtischen Siedlungshäusern und Eigenheimen die Suburbanisierung von Handels- und Gewerbebetrieben sowie, in jüngster Zeit, verstärkt auch von Dienstleistungsunternehmen. Die Suburbanisierung, so die Position der Veranstalter in ihrer Einladung, erweist sich immer mehr „als die grundlegende Form der Urbanisierung in den entwickelten Industriegesellschaften des 20. Jahrhunderts“.

Ziel des von Dr. Meik Woyke perfekt organisierten Workshops war es, vor allem die mit diesen Prozessen verbundenen „subjektiven Dimensionen der [...] auftretenden lebensweltlichen Veränderungen in den Blick [zu] nehmen“. Diesem Zweck diente eine Zusammenstellung von fünf Berichten aus jeweils verschiedenen regionalen Beispielen – darunter auch so schlagzeilenträchtigen wie den französischen Banlieues oder nur scheinbar weit entfernten wie den japanischen Vorstädten.

Dr. *Meik Woyke* (FZH) eröffnete mit einem Bericht über das von ihm betriebene Forschungsprojekt zu Suburbanisierungsprozessen in der Metropolregion Hamburg. Er referierte über die Entwicklung der zu Schleswig-Holstein gehörenden Randkreise zwischen 1950 und 1980 und deren seit den 1950er Jahren verstärkt zu beobachtende Suburbanisierung. Antriebskräfte dieser Entwicklung waren wachsende Mobilität, steigende Wohnbedürfnisse und das Bedürfnis nach Aneignung von stadtnahem Naturraum. Sein Fazit: Im gleichen Maße, wie durch vor allem alltägliche Kontakte in Schulen, Kirchengemeinden oder auch Bürgerinitiativen die Integration von Ortsansässigen und zugezogenen Suburbaniten voranschritt, sank der soziale Anpassungsdruck und stieg die Verinselung des Lebens im suburbanen Raum. Trotz aller Unterschiede zwischen den ‚mental maps‘ der verschiedenen Gruppen –

Berufstätigen und ‚grünen Witwen‘, Jungen und Alten, Eingesessenen und Zugezogenen – schwand der Stadt-Land-Dualismus innerhalb weniger Jahrzehnte, ohne indes ganz zu verschwinden.

Suburbanisierung im Spannungsfeld zwischen ‚Heiler Welt‘ und ‚Clash Of Cultures‘ diagnostizierte *Henning Nuißl* (Umweltforschungszentrum Leipzig-Halle) im Umland von Berlin und Leipzig seit 1990 und verwies dabei nicht nur auf die weiter bestehenden Unterschiede zwischen Ost und West. Seit dem ‚Startschuss‘ der Suburbanisierung nach dem Ende der DDR ließ sich eine feine zeitliche Differenzierung der Entwicklung feststellen: Auf die mitunter recht anarchische Gewerbesuburbanisierung der frühen 1990er Jahre folgte ein massiver suburbaner Siedlungsbau, dem allerdings das Auslaufen der steuerlichen Wohnungsbauförderung in den neuen Bundesländern 1997 ein abruptes Ende bescherte. Seitdem lassen sich eher schwächere Suburbanisierungsentwicklungen einerseits und Prozesse der Konsolidierung ehemals vernachlässigter, innerstädtischer Quartiere andererseits beobachten.

Parallel hierzu entspannt sich ein gesellschaftlicher Prozess, in dem in jeweils unterschiedlicher Weise die Lebensweltvorstellungen von Stadt- und Landbürgern aufeinander trafen. Während es nach Nuißls Diagnose im Raum Leipzig zu einer sozialräumlich eher unspezifischen Suburbanisierung kam, entwickelte sich dieser Prozess im Berliner Umland in einem doppelten Spannungsfeld. Neben dem zumindest für einen Teil der Suburbaniten weiterhin relevanten Ost-West-Gegensatz behaupteten auch traditionelle Hauptstadt-Vorbehalte bzw. die daran geknüpften Konflikte zwischen ‚Traditionalisten‘ und ‚Modernisierern‘ im brandenburgischen Stadtvorland ihre Bedeutung. Nicht nur explodierende Bodenpreise und anhaltende Versorgungslücken im suburbanen Siedlungsraum, sondern auch Frustrationen über die Beharrlichkeit traditionalistischer Milieus und eine Renaissance des urbanen Lebensstils im hauptstädtischen Berlin trugen hier zuletzt zur Abschwächung des Suburbanisierungsprozesses bei. Extreme Suburbanisierungstendenzen, so Nuißls Fazit, sind daher in beiden Regionen derzeit „kein Thema“ – wenn auch aus ganz unterschiedlichen Gründen.

„Die seltsame Urbanität der Ruhrstadt“, der aus 53 autonomen Kommunen zusammengesetzten Ruhrregion, stellte *Stefan Goch* (Institut für Stadtgeschichte Gelsenkirchen/Uni Bochum) vor. Im „Revier der großen Dörfer“ hat der seit den 1950er Jahren einsetzende Strukturwandel unter dem Eindruck von Industrialisierung und Deindustrialisierung eine spezifische Form der Urbanisierung hervorgebracht. Zwar lassen sich leichte Einwohnerzuwächse in den Außenzonen mit einem größeren Familienanteil beobachten, doch insgesamt bleibt diese Entwicklung schwach ausgeprägt. Ebenso verhindert die disperse Verteilung von Einkaufs-

stätten, Arbeitsplätzen oder Kulturzentren die Lesbarkeit des engmaschigen Städtetetzes im Ruhrgebiet als Zentrum-Peripherie-Hierarchie. Erst in der sehr langen Perspektive einer weiter fortgesetzten Deindustrialisierung und „inneren Suburbanisierung“ vermag Goch Potenziale zur Umwandlung des Ballungsraums in eine dreistufig-polyzentrische Stadtregion erkennen – wenn denn überhaupt.

In der Diskussion dieser Beiträge würdigte Moderator *Clemens Zimmermann* (GSU/Uni Saarbrücken) den Ansatz von Nuissl, auch die Verlust-Geschichten der Suburbanisierung mit zu erzählen. Hier, so Zimmermann, könne auch die in der Urbanisierungsforschung kaum rezipierte Agrarsoziologie wertvolle Beiträge leisten. Als ebenso wünschenswert wie angesichts der Quellenlage problematisch sah er zugleich die Versuche, mehr über die Motive, Mentalitäten und Identitäten der Akteure im Prozess der Suburbanisierung zu erfahren. Die Diskussion kreiste weiter um die Frage, durch welche Quellen – wie etwa den Datenbergen der SINUS-Studien (Schildt) – sich das Bild von den Suburbaniten weiter differenzieren ließe und ob der Begriff der städtischen, ländlichen oder eben suburbanen Identität unter diesen Umständen überhaupt eine genügende Tragfähigkeit entwickeln könne.

Die zweite Sektion eröffnete *Dietmar Hüser* (Uni Kassel) mit einem mit Spannung verfolgten Bericht über die schon seit den 1980er Jahren zunehmenden Jugendunruhen in den französischen Großstädten. Er verwies dabei zunächst auf die lange Tradition von sozialer Segregation in französischen Großstädten sowie von (auch militanten) Massenprotesten als gewissermaßen etablierter politischer Aktionsform in der französischen Gesellschaft. Den aktuellen jugendlichen Protest in den zumeist in den 1950er bis 1970er Jahren zur Bekämpfung der eklatanten Wohnungsnot erbauten, seit den späten 1970er Jahren aber von sozialen Abstiegs-szenarien geprägten Hochhaussiedlungen bewertete Hüser als eine eher sozial denn bewusst politisch motivierte Erscheinung. Sie sei als Reaktion auf Armut und Perspektivlosigkeit der durchaus um Integration bemühten, aber wegen ihrer Migrationshintergründe vielfach gesellschaftlich abgelehnten Jugendlichen zu sehen.

Katja Schmidpott (Uni Marburg) schließlich faszinierte das Auditorium mit Beobachtungen aus dem japanischen Suburbia. In überraschender Parallele zur deutschen Entwicklung gab es auch hier nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs einen Bruch mit der Kultur des alten (Kriegs-)Regimes, und diese Hinwendung zu euro-amerikanischen Lebensstilen begann u. a. in der Architektur – in neuen, suburbanen Großwohnsiedlungen nach westlichem Muster. Die in den neuen Kleinstwohnungen seit den 1950er Jahren einziehenden, überwiegend jüngeren und in sicheren Arbeitsverhältnissen stehenden ‚danchi-zoku‘ (Siedlungsleute) schätzten die bislang unüblichen westlichen Baustandards wie eigene Toiletten, Einbauküchen oder Zimmer- und Wohnungstüren nicht nur wegen ihrer Modernität und ihres all-

tagspraktischen Nutzens, sondern auch wegen ihrer gesellschaftlichen Implikationen: beispielsweise der Beanspruchung von Privatsphäre – für das traditionelle Mehr-Generationen-Wohnen war auf 45 qm einfach kein Platz. Auch wenn in den Neubaublocks in späterer Zeit ebenfalls soziale Abwertungsprozesse einsetzen, werden diese aufgrund einer recht homogenen Alters- und Sozialstruktur und eines regen Vereins- und Gesellschaftsleben bei den ehemaligen Bewohnerinnen und Bewohnern noch heute positiv bewertet

Die Abschlussdiskussion eröffnete deren Moderatorin *Adelheid v. Saldern* (Uni Hannover) mit der Aufforderung, den Prozesscharakter und die Individualität von Siedlungsentwicklungen stärker zu beachten unter Einbeziehung von Infrastrukturausstattung, Siedlungsgröße oder Bewohnerstruktur. Ungeklärt blieb dabei allerdings auch für sie die bedrückende Frage, ob mit ethnischen Segregationsprozessen in den Großwohnsiedlungen eine neue, europäische Form des Ghettos erwachse. Als Desiderate in den Berichten vermisste sie ferner Hinweise auf den Zusammenhang von Wohnen und Sozialdisziplinierung sowie auf die Bedeutung von Medien für die Vermittlung städtischer Lebenswelten. Weiter wies sie – Stichwort ‚spacing‘ – erneut auf die Bedeutung von Erfahrungsräumen und ‚mental maps‘ für die Rauman eignung hin und stellte die Frage, in welcher Form die Aneignung einer ganzen Stadtregion eigentlich möglich sei. Auch grundsätzlich plädierte sie eher für die Verwendung des Aneignungsbegriffs anstelle des – auch empirisch wesentlich schwieriger zu operationalisierenden – Identifikationsbegriffes.

Die Frage nach dem Ghetto-Charakter von Großsiedlungen aufgreifend, verwies Dietmar Hüser auf die grundsätzliche Problemlage von Jugendlichen aus Migrationsfamilien, Frappierend war die Tatsache, dass auch im Brennpunkt Frankreich lange Zeit keine Konzepte vorhanden waren, mit denen angemessen auf soziale Schief lagen in den Großsiedlungskomplexen reagiert werden konnte. Hieran anknüpfend stellte Axel Schildt fest, dass die landesspezifischen Differenzen im Suburbanisierungsprozess offenbar weniger in nationalen Spezifika, als vielmehr in Ungleichzeitigkeiten der Entwicklung begründet seien. Einigkeit herrschte dabei in der von Franz-Werner Kersting konstatierten Erkenntnis, dass die 1950er Jahre als Startjahrzehnt einer international insgesamt ähnlichen Suburbanisierungsentwicklung gelten müssen. Mit diesem Ausblick auf eine – zum mindesten – europäische Perspektive der Urbanisierungsforschung schloss der anregende Workshop in der Hamburger Forschungsstelle für Zeitgeschichte.

Dr. Christian Heppner, E-mail: chr.heppner@gmx.de

„Divided Cities“ – eine deutsch-amerikanische
Konferenz des Center for Metropolitan
Studies (CMS) der TU Berlin, New York,
4.-11.10.2006
(Tagungsbericht)

„Die Metropole besitzt kein inneres Wesen, sie ist eine Situation.“ So fasste der amerikanische Historiker Thomas Bender (New York University) in seiner Eröffnungsrede den Forschungsgegenstand zusammen, zu dem elf Doktorandinnen und Doktoranden sowie acht Professorinnen und Professoren Stellung nahmen, die mit dem Transatlantischen Graduiertenkolleg „Geschichte der Metropolen des 20. Jahrhunderts“ assoziiert sind. Das Kolleg, das seinen Sitz im Center for Metropolitan Studies (CMS) an der TU Berlin hat und mit Columbia und New York University zusammenarbeitet, reiste aus Anlass seiner 2. Jahreskonferenz vom 4.-11. Oktober 2006 nach New York. Unter dem Titel „Divided Cities“ tauschte man sich eine Woche lang mit den Kolleginnen und Kollegen aus den USA über Gegenwart und Zukunft der großen Städte aus. Bender steckte dabei das Forschungsfeld ab. Er betonte, dass die ‚Situation Metropole‘ ebenso von menschlichen wie nicht-menschlichen Akteuren beeinflusst werde, wobei unter letzteren etwa Geografie, Verkehr und Infrastruktur zu verstehen seien. In die Alltagssprache übersetzt, werfe dieser als *actor-network theory* bekannte Ansatz in den Geschichts- und Sozialwissenschaften etwa die Frage auf: „Kann ich in Los Angeles leben, ohne ein frustrierter Autofahrer zu werden?“ Hier wehrte sich Bender gegen physischen Determinismus. Die Stadt sei nicht durch ihre Lage und Struktur vorgeformt, individuelle politische Entscheidungen hätten nach wie vor die Kraft, sie zu verändern. Seine Einschätzung wurde von den Konferenzteilnehmern aus verschiedenen Perspektiven kommentiert.

Während Harald Bodenschatz (TU Berlin) die politischen Entscheidungsträger ermahnte, die kompakte Stadt wieder zu beleben und gleichzeitig die Suburbs dabei nicht zu vergessen, beschäftigte sich sein Kollege Kenneth Jackson (Columbia University) mit lokalen Weichenstellungen, innerhalb desselben politischen Systems die Unterschiede in der Form der Suburbanisierung hervorrufen. In diesem Zu-

sammenhang ging es auf der Konferenz auch um die Stadt im Kopf. Ignacio Farías, Doktorand im Transatlantischen Graduiertenkolleg, griff die Frage auf, inwiefern die Wahrnehmung der Stadt durch die Handlungen einzelner Akteure beeinflusst wird, und konzentriert sich in seiner Arbeit auf Stadtführungen in Berlin. Sein Kollege Jonathan Wynn vom Smith College in Massachusetts bearbeitete die gleiche Frage mit Bezug auf ‚Signature Events‘ wie etwa Musikfestivals in großen Städten. Margit Mayer (FU Berlin/ Beirat Transatlantisches Graduiertenkolleg) setzte lokale städtische Initiativen in einen globalen Zusammenhang. Mit Bezug auf die Politik der Sozialen Stadt in Deutschland bezweifelte sie grundsätzlich, dass lokale Initiativen notwendigerweise auch demokratischer sind. Wenn solche Ansätze in eine überregional angewandte Logik der auf Geschäftsentwicklung ausgerichteten Stadtpolitik eingebettet sind, so Mayer, können sie auf lokaler Ebene auch keine sozialen Verbesserungen erreichen.

Die Frage nach der Metropole als ‚Integrationsmaschine‘ hatte Heinz Reif (TU Berlin und Leiter des CMS) zu Beginn der Konferenz gestellt, und bezog sich dabei bewusst auf eine europäische Konzeption, die seit Ende des 19. Jahrhunderts die sozial integrative und kulturell produktive Rolle der großen Städte betont. Diese Vorstellung tritt im amerikanischen Diskurs seit jeher in den Hintergrund; hier verbindet man Großstädte vor allem mit wirtschaftlichen Entwicklungen, vor allem Armut und Verfall in den 1960er Jahren oder der Renaissance der Innenstädte seit den 1980er Jahren. Diese unterschiedlichen Vorstellungen waren auch auf der Konferenz spürbar, allerdings dadurch abgemildert, dass viele amerikanische Sprecherinnen und Sprecher über New York forschten. Viele Konferenzbeiträge legten nahe, dass man sich dort, mehr als in anderen amerikanischen Städten, mit Teilen der europäischen Metropolenidee auseinandersetzt. Peter Marcuse (Columbia University) etwa beschwor die Utopie einer Stadt, die zwar nicht ‚ungeteilt‘ sei, in der aber, anders als in der gegenwärtigen Stadt, das Machtverhältnis zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen ausgewogen sei. Diese Vision könnte kaum unterschiedlicher zum New Yorker Alltag sein, wie aus der Präsentation von Bill Aguado zu erkennen war. Aguado leitet in einem armen puertoricanischen Einwandererbezirk den Kulturverein Bronx Council on the Arts und schreibt den Künsten eine besondere Rolle in der Förderung von sozial benachteiligten Gruppen zu. Einer solchen ‚amerikanischen‘ Herangehensweise, die sich auf die Stärkung einzelner Gruppen konzentriert, widersprach etwa Claire Colomb (University College London/ CMS) in ihrer Kritik der Politik in Großbritanniens derzeit boomenden Innenstädten. Das Konzept der ortsgebundenen städtischen Community werde hier instrumentalisiert, um den Rückzug des Wohlfahrtsstaates zu rechtfertigen – die Folge sei eine Vergrößerung der sozialen Schere, und keineswegs ein Machtzuwachs der Be-

nachteiligten.

Die Konferenz wurde durch ein umfangreiches Beiprogramm abgerundet, bei dem die Besucher aus Berlin auf Stadtrundgängen und in Begegnungen mit örtlichen Planungsgruppen einen Einblick in die neuesten Ansätze der lokalen Stadtentwicklungspolitik in den New Yorker Stadtteilen Brooklyn und Queens erhielten.

Florian Urban, E-Mail: florian.urban@metropolitanstudies.de

MITTEILUNGEN

Termine

2007

- 9.-12. Januar Conference on Technology, Knowledge and Society
Cambridge University, UK
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/news/conferences.html>
- 22.-24. Februar *Urban Culture Economy*
Tagung der GSU, Universität Saarbrücken
http://www.gsu.uni-saarland.de/aktuell_0099.htm
- 19.-21. März *Das Europa der Städte*
37. Frühjahrskolloquium des Kuratoriums für
vergleichende Städtegeschichte –IstG- gGmbH
Münster
[http://www.uni-muenster.de/Staedtegeschichte/
#Veranstaltungen](http://www.uni-muenster.de/Staedtegeschichte/#Veranstaltungen)
- 23.-24. März *Symposium: Ernst Reuter als Kommunalpolitiker, 1922-
1952, Berlin*
<http://www.metropolitanstudies.de/index.php?id=5>
- 29.-30. März *The City and the Home*
Urban History Group Annual Conference
Exeter, UK
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/news/index>.
- 3.-6. Mai *Altstadt in Europa*
Internationale Städtetagung der AG ‚Die Alte Stadt‘
Solithurn, Schweiz
<http://www.alte-stadt.de/intert.html#>
- 5.-9. Juni *Environmental Connections*
4th International Conference of the European Society for
Environmental History
Amsterdam, NL, Vrije Universiteit
<http://www.let.vu.nl/conference/eseh/index.html>

- 13.-17. Juni *Pasts and Futures of Water*
5th IWHA Conference (International Water History Association)
Tampere, Finnland (Major theme "Water and the city")
<http://iwha.net>
- 29.-30. Juni *Nachwuchstagung der GSU/ Mitgliederversammlung*
(vorauss.) Offenbach
<http://www.gsu.uni-saarland.de/aktuell.htm#Workshops>
- 4.-6. Juli *10th International Conference on Studies, Repairs and Maintenance of Heritage Architecture*
STREMAH 2007 - Prag, Tschechien
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/news/conferences.html>
- 12.-15. September *Environment, health and history*
2007 Conference of the European Association for the History of Medicine and Health
Centre for History in Public Health, London School of Hygiene and Tropical Medicine
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/news/conferences.html>
- 23.-24. November *From the "City Beautiful" to the "beautiful" in the city: a diachronic & interdisciplinary conference*
Universität von Tours, Frankreich
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/news/conferences.html>
- 25.-28. Oktober *12th National Conference on Planning History*
The Society for American City and Regional Planning History (SACRPH) in cooperation with the Northern New England Chapter of the American Planning Association (NNECAPA)
Portland, Maine, USA
<http://www.urban.uiuc.edu/sacrph/conference/conference.html>
- 2008
- 27.-30. August *IXth International Conference on Urban History*
Comparative History of European Cities
Lyon, Frankreich
<http://www.le.ac.uk/urbanhist/news/index.htm>

MA-Studiengänge zur Stadtgeschichte an deutschen Universitäten

TU Berlin: Historische Urbanistik/ Historical Urban Studies

Zum Wintersemester 2006/2007 startete der 4-semestrige Master-Studiengang Historische Urbanistik/Historical Urban Studies an der TU Berlin. Hier ein Auszug aus der Beschreibung des Studiengangs auf der Homepage des Center for Metropolitan Studies.

Die Stadt der Zukunft, betrachtet aus einer historischen Perspektive – das ist es, was der Master-Studiengang „Historische Urbanistik“ am Center for Metropolitan Studies der Technischen Universität Berlin Studierenden mit Bachelor oder Diplom anbietet. Der Master-Studiengang Historische Urbanistik/Historical Urban Studies zielt auf eine vertiefte Einsicht in die spezifischen Gestaltungs- und Lebensformen des Europäischen Städtewesens. Er vermittelt Grundlagen für den historisch informierten, kompetenten Umgang mit Problemen gegenwärtiger wie zukünftiger Stadtentwicklung und für die Fähigkeit und Möglichkeit, gestaltend auf diese einzuwirken.

Angestrebt ist die Ausbildung von breit und historisch informierten, mit den internationalen Prozessen der Stadtentwicklung vertrauten Generalisten, die in unterschiedliche, gegenwärtige und zukünftige Praxisfelder und Problemzusammenhänge eingearbeitet werden und in einem breiten Spektrum stadtbezogener Handlungsfelder die erforderliche innovative Arbeit leisten können. Auf dieses letzte Ziel geht der Studiengang in besonderem Maße ein, indem er in jedem Modul auf die Einübung von „Möglichkeitssinn“ (Robert Musil) achtet.

Für nähere Informationen: <http://www.metropolitanstudies.de/?id=43>

Email. info@metropolitanstudies.de , Tel: +49 (0)30-314 28400/ -01.

TU Darmstadt: Geschichte – Umwelt - Stadt/ Environment, History and the City

Bereits seit Wintersemester 2005/06 läuft der Master-Studiengang „Geschichte – Umwelt – Stadt“, der federführend vom Institut für Geschichte, FB 02 der TU Darmstadt angeboten wird. Die Ziele des Studiengangs sind ebenfalls der Homepage entnommen.

Der MA-Studiengang "Geschichte - Umwelt - Stadt" an der TU Darmstadt bietet die in der deutschen Hochschullandschaft einzigartige Chance, die aktuellen Zusammenhänge und Probleme unseres urbanen Lebens sowie seiner ökologischen

Bedingungen in ihrer historischen Genese zu behandeln. Aus dieser Langzeitperspektive vermittelt er ein besseres Verständnis für aktuelle und zukünftige Umweltprobleme und soll dazu beitragen, die städtische Lebensweise als zentrale Existenzform unserer Gesellschaft in ihren Umweltwirkungen zu reformieren. In den stadt- und umweltbezogenen Forschungsgebieten der Ingenieur- wie der Geistes- und Sozialwissenschaften versammelt die TU Darmstadt ein hohes Maß an Forschungs- und Lehrkompetenz. Der Studiengang "Geschichte - Umwelt - Stadt" nutzt dieses besondere Potential der TU Darmstadt. Der Studiengang erstreckt sich über vier Semester und wird mit dem international anerkannten Hochschulgrad "Master of Arts" (M.A.) abgeschlossen.

Die fachübergreifenden Erfahrungen sollen die Studierenden in die Lage versetzen, Brücken zwischen den Geistes- und Gesellschaftswissenschaften auf der einen und der Architektur und den Ingenieurwissenschaften auf der anderen Seite zu schlagen. Solche Interdisziplinarität, die auf einer soliden Kenntnis der fachlichen Vorannahmen, Methoden und Erkenntnisinteressen der verschiedenen Disziplinen beruht, diese jedoch auch kritisch hinterfragt, soll im Rahmen des Studiengangs systematisch entwickelt werden. Der Studiengang richtet sich, neben BewerberInnen mit einem ersten Abschluß in Geschichte, auch an AbsolventInnen ingenieurwissenschaftlicher oder sozialwissenschaftlicher Fächer mit einem besonderen Interesse an Stadt und Umwelt.

Für nähere Informationen: <http://www.geschichte.tu-darmstadt.de/ma/>

E-Mail: sallinger@pg.tu-darmstadt.de; Tel. +49-(0)6151-16 49 09, Fax. -16 39 92