

Reich und Arm –
Ungleichheit in Städten

Moderne Stadtgeschichte

2017

2. Halbjahresband

Verlagsort: Berlin

Herausgegeben von

Martin Baumeister, Christoph Bernhardt, Dorothee Brantz, Martina Heßler,
Gerd Kuhn, Friedrich Lenger, Gisela Mettele, Susanne Rau, Jürgen Reulecke,
Ralf Roth, Axel Schildt, Dieter Schott und Clemens Zimmermann

in Verbindung mit

Stefan Fisch, Adelheid von Saldern,
Hans Eugen Specker und Clemens Wischermann

Themenschwerpunkt

Reich und Arm – Ungleichheit in Städten

Verantwortliche Herausgeber:

Axel Schildt und Clemens Zimmermann

BERICHTE UND AUFSÄTZE ZUM THEMA

Axel Schildt, Clemens Zimmermann

Einleitung..... 5

Anne Kurr

Die ‚gute Adresse‘ – reiche Stadtviertel in Paris und Hamburg
von den 1950er bis 1980er Jahren..... 13

Lu Seegers

Clubs als exklusive Orte der Hamburger Wirtschaftselite.
Räumlich-soziale Praxen und Deutungen im 20. Jahrhundert..... 30

David Templin	
<i>Gentrification</i> . Aufstieg eines Deutungsmusters in Großbritannien, den USA und Westdeutschland, 1964-1990.....	49
Dieter Schott	
Infrastrukturnetze und soziale Ungleichheit: Die historische Perspektive.....	66
Christian Jansen	
„Nehmen wir uns die Stadt“ – Die italienische Neue Linke ent- deckt urbane Konflikte als Feld für revolutionäre Mobilisierung.....	79
Katharina Wohlgemuth	
Industriestädte in Ost und West zwischen Krise und Neuaus- richtung. Kulturpolitische Strategien der schrumpfenden Städte Dessau und Salzgitter.....	90
Peter Birke	
Leitrezension.....	107

F O R U M

Takahito Mori	
Die Entwicklung der städtischen Arbeitslosenfürsorge während des Ersten Weltkrieges.....	112
Michael Kriest	
Reichsautobahnen und Stadtplanung.....	133

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

Sebastian Schröder	
Tagungsbericht: Die materielle Kultur der Stadt in Spätmittel- alter und Früher Neuzeit.....	153
Ana Kladnik	
Tagungsbericht: How Long are New Towns New? European Post- War New Towns as Authentic Places in a Comparative Perspective....	159

Heidi Hein-Kircher
Tagungsbericht: Urban Peripheries? Emerging Cities in Europe's
South and East..... 163

Kathrin Meißner
Tagungsbericht: Urbane Elemente: Licht, Luft, Feuer und Wasser
in der Geschichte und Gegenwart der Stadtentwicklung..... 167

Stefanie Hennecke, Harald Kegler
Bericht: Vernetzungstreffen und Gründung des Zentrums
Planungsgeschichte zu Stadt & Landschaft..... 170

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

Termine..... 174

Autoren des Themenschwerpunktes..... 179

Axel Schildt, Clemens Zimmermann

Einleitung

Abstract: The introduction by Axel Schildt and Clemens Zimmermann shows that the topic of "Rich and poor - Inequality in and between cities" is an independent narrative of historical urbanism. It focuses on the 20th century and deals with phenomena of ostentatious wealth and their social spheres of action. It is also about urban aspects of unequal opportunities in life, which are currently drifting very clearly apart, not only within cities but also between cities and regions. In this context, a connection between processes of demographic shrinkage and social disadvantage is established and opportunities for urban redevelopment are investigated. It is made clear that processes of gentrification have been historically established for a long time and are currently gaining a new quality. The topic of inequality also raises issues of infrastructure networks and housing policy as well as aspects of the history of social movements.

Eine reichhaltige literarische Tradition, beginnend mit der Bibel, hat die Stadt als Ort der Extreme – hier Babylon, dort das Neue Jerusalem – ausgemalt. Die großen Utopien des Mittelalters, von Francis Bacons „New Atlanta“ bis zu Campanellas „Sonnenstaat“, bezogen sich vor allem auf die positiven Möglichkeiten einer perfekten städtischen Ordnung. Mit der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts und dem damit verbundenen enormen Städtewachstum¹ veränderten sich allerdings sukzessive die Gewichte der Darstellung. So gibt es in der frühen Schrift von Friedrich Engels „Die Lage der arbeitenden Klasse in England“ (1844) ein einleitendes fünfzigseitiges Kapitel über „Die großen Städte“, in dem der Verfasser zwar an einigen Stellen die Schönheit und den Komfort bürgerlicher und aristokratischer Wohnquartiere bewundert, um dann aber umso greller die Armut und Verkommenheit der „schlechten Viertel“ zu schildern. Im Laufe des 19. Jahrhunderts erhielten die Städte ein immer negativeres Image. In den großen theoretischen Entwürfen von Wilhelm Heinrich Riehl und Ferdinand Tönnies, die am Beginn der Soziologie in Deutschland stehen, wurde die „Gemeinschaft“ des Dorfes, als Ort der Tradition, der – großen – Stadt, als traditionszerstörendem Moloch „Gesellschaft“, gegenübergestellt.

¹ Vgl. Jürgen Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt am Main 1985.

Die Ungleichheit in der Stadt selbst geriet dabei weitgehend aus dem Blickwinkel. Die sensible Skizze der „Entfremdung“ – dazu finden sich allerdings bereits einschlägige Passagen bei Engels, Riehl und Tönnies – in der Großstadt von Georg Simmel zur Jahrhundertwende komplettierte den Katalog negativer Faktoren großstädtischen Lebens programmatisch um die psychische Seite und erweiterte ihn damit qualitativ.

Drei Stränge in der Betrachtung der Stadt laufen seither weitgehend nebeneinander: Zum ersten die sozialwissenschaftliche Analyse städtischer Armut, die letztlich als gesteigerter Ausdruck allgemeiner gesellschaftlicher Zustände angesehen wird, wie etwa in der „Kritischen Stadtsoziologie“ Hartmut Häußermanns und anderer (s. dazu die Leitrezension von Peter Birke); zum zweiten die Beobachtung vielfältiger reformerischer Bemühungen zur technisch-infrastrukturellen Verbesserung der Zustände und Modernisierung der kommunalen Daseinsfürsorge in der reichhaltigen Literatur zur städtischen Ökonomie, zur Stadttechnik und zum Städtebau – dass dabei keineswegs philanthropische Motive dominierten, ist zu Recht betont worden; zum dritten findet die Faszination der reichen kulturellen Möglichkeiten der (großen) Stadt gegenüber Dorf und Peripherie in vielen kulturhistorischen und kulturwissenschaftlichen Studien ihren Ausdruck.

Armut und Reichtum in der Stadt

Auch wenn die soziale Ungleichheit in Städten und zwischen Städten heute von niemandem bestritten wird, ist diese grundsätzliche Erkenntnis noch kaum zu einem eigenständigen stadthistorischen Narrativ avanciert. So ist zunächst eine starke Asymmetrie der Aufmerksamkeit für Armut und Reichtum in der Stadt zu konstatieren. Dies ist auf die gravierenden Probleme der Gegenwart in vielen europäischen Gesellschaften und gerade in den USA mit ihren als solchen wahrgenommenen „Slums“ zurückzuführen. Stichworte wie „migrantische Parallelgesellschaften“, schlechte Wohnverhältnisse, Arbeitslosigkeit und Perspektivlosigkeit, jugendliche Gewalt und Drogen, überforderte Schulen und Elternhäuser mögen genügen.² Derzeit gewinnen die Fragen von Migration und Ethnizität erhebliche Relevanz und verdichten sich zu einer neuen Form sozialräumlicher Ungleichheit. Stadtgeschichte und -soziologie haben sich den

² Vgl. Christiane Reinecke, Disziplinierte Wohnungsnot. Urbane Raumordnung und neue soziale Randständigkeit in Frankreich und Westdeutschland, in: Archiv für Sozialgeschichte, Bd. 54, 2014, S. 267-286; aus der sozial- und politikwissenschaftlichen Gegenwartsliteratur Christoph Butterwegge, Armut in einem reichen Land. Wie das Problem verharmlost und verdrängt wird, Frankfurt am Main/New York 2016⁴; Georg Cremer, Armut in Deutschland: Wer ist arm? Was läuft schief? Wie können wir handeln, München 2016.

Problemlagen angenähert, untersuchen die Unterschiede historischer und rezenter Zuwanderung, beschäftigen sich mit den Folgen beschleunigter Urbanisierung für die Entstehung städtischer Peripherien³ und suchen das Thema vom „Mythos des Multikulturellen zur innovations- und integrationsorientierten Stadtentwicklung“⁴ fortzuentwickeln.

Die Asymmetrie der Betrachtung liegt auch in der Präsentation von städtischer Armut und Reichtum begründet. Die armen Stadtviertel sind sinnlich – visuell und bisweilen olfaktorisch – unschwer als solche zu identifizieren. Der private Reichtum der Villenbewohner hingegen wird selten obszön protzend präsentiert, sondern versteckt sich in der Regel hinter großen Hecken und Zäunen, besonders in den USA in Form streng abgeschirmter „gated communities“. Auch sind viele Gesellungsräume reicher Bewohner, edle Restaurants und exklusive Clubs, häufig den Blicken des allgemeinen Publikums entzogen, weil dieses gar nicht in die Nähe solcher Orte kommt. Während die empirische Sozialwissenschaft in den 1950er und 1960er Jahren soziale Ungleichheit nur ausnahmsweise thematisierte, war sie danach in aller Munde.⁵ Aber selbst bei der kritischen Wende der 1970er Jahre fiel nicht auf, dass nur die untere Seite der Ungleichheit betrachtet, nur Armut thematisiert wurde. Im Folgenden verschob sich die Aufmerksamkeit für soziale Parameter auf die Differenzen ethnischer Gruppen und auf unterschiedliche Milieus und Lebensstile.⁶ Progressive Stadtplaner/innen diskutieren über Konzepte der Durchmischung, aber die Existenz von segregierten reichen Vierteln wird davon nicht berührt. Es besteht unzweifelhaft ein Nachholbedürfnis für die Untersuchung solcher „guter Adressen“, wie sie Anne Kurr vergleichend für Hamburg und Paris unternimmt, und des Innenlebens exklusiver Orte der Gesellung, die Lu Seegers am

³ Vgl. Martin Baumeister/Imke Sturm-Martin (Hrsg.), Stadt und Migration, in: IMS 2/2007; Ernst Karpf, Eine Stadt und ihre Einwanderer. 700 Jahre Migrationsgeschichte in Frankfurt am Main, Frankfurt am Main/New York 2013.

⁴ Stephan Reiß-Schmidt/Josef Tress, München – Stadtentwicklung mit Ausländern in einer prosperierenden Stadt, in: Klaus M. Schmals (Hrsg.), Migration und Stadt. Entwicklungen, Defizite, Potentiale, Opladen 2000, S. 203-213, hier S. 209; vgl. Julian Wékel (Hrsg.), Stadtentwicklung durch Zuwanderung – Integration von Migration, Wuppertal 2003; Peter Cachola Schmal/Oliver Elser/Anna Scheuermann (Hrsg.), Making Heimat. Germany, Arrival Country, Ostfildern 2016; Jörg Friedrich u.a. (Hrsg.), Migration als Impuls für die kooperative Stadt, Berlin 2017.

⁵ Vgl. Annette Harth/Gitta Scheller/Wulf Tessin (Hg.), Stadt und soziale Ungleichheit, Opladen 2000; vgl. Reinhard Aehnelt/Jan Göbel/Martin Gorning/Hartmut Häußermann, Soziale Ungleichheit und sozialräumliche Strukturen in deutschen Städten, in: Informationen zur Raumentwicklung 14, 2009, H. 6, S. 405-413; neuerdings die instruktive Fallstudie von Ulrike Kändler, Entdeckung des Urbanen. Die Sozialforschungsstelle Dortmund und die soziologische Stadtforschung in Deutschland, 1930-1960, Bielefeld 2016.

⁶ Vgl. Paul Ceylan, Ethnische Kolonien, Wiesbaden 2006.

Beispiel der Hamburger Wirtschaftselite für die Zeit von der vorletzten Jahrhundertwende bis zu den 1950er Jahren beschreibt.

Gentrifizierung

In den letzten Jahren ist ein wichtiger Aspekt der Stadtentwicklung unter dem Label „Gentrification“ bzw. „Gentrifizierung“ zu einem bevorzugten Thema der modernen Stadtsoziologie geworden. Die Um- und Aufwertung von Stadtvierteln und die damit verbundene Verdrängung der ursprünglichen durch neue Bewohner und neue Nutzungen ist zwar kein gänzlich neues Phänomen und bereits von der älteren Stadtforschung in unterschiedlichen Semantiken diskutiert worden. So machten humanökologische Ansätze in der Tradition der Chicago School mit dem Begriff der „Standortkonkurrenz“ auf sozialräumliche Ungleichheiten aufmerksam und thematisierten den Raum als Kategorie sozialer Ungleichheit, erfassten aber damit nicht ökonomische und politische Interessen der Akteure in Verdrängungsprozessen.⁷

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat der Prozess der Verdrängung innerhalb von Städten eine neuartige Dynamik und Qualität gewonnen. Die Untersuchung der Gentrifizierung eröffnet damit Möglichkeiten einer produktiven Verbindung von zeithistorischer und empirischer Sozialforschung und bietet die Chance, die Asymmetrie in der Untersuchung von Armut und Reichtum in der Stadt zu überwinden und die beiden Seiten sozialer Ungleichheit als miteinander kommunikativ verbundenes Ganzes zu verstehen. Der Beitrag von David Templin „Gentrification. Aufstieg des Deutungsmusters zwischen Großbritannien, den USA und Westdeutschland“ zeichnet die Wege der Etablierung des neuen Paradigmas zwischen sozialwissenschaftlicher Forschung, theoretischer Debatte, medialer Popularisierung und politischer Skandalisierung in den 1960er, 70er und 80er Jahren präzise nach und legt damit Grund für eine reflektierte Verwendung des Begriffs „Gentrifizierung“. Eine solche wissenschaftshistorische Perspektive ist völlig neuartig und es ist nur zu hoffen, dass die öffentliche Debatte von ihr profitieren wird. Aktuell fragt sich, inwieweit nicht durch Zuzug die Wohnungsmärkte von Städten völlig überfordert sind und werden. Auch Zuzug hat sozial selektive Wirkungen: Wer ‚darf‘ im ‚urbanierten‘ Zentrum oder in Uni- und Gründerzeitvierteln wohnen und wer muss an den Stadtrand oder in ziemlich uniforme Siedlungen ziehen? Wer hat die

⁷ Vgl. Jürgen Friedrichs, *Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft*, Reinbek 1977; ders., *Stadtsoziologie*, Opladen 1995; vgl. für die Stadtgeographie Elisabeth Lichtenberger, *Stadtgeographie*, Bd. 1: *Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse*, Stuttgart 1986.

Kaufkraft, beispielsweise in den Innenstädten oder in klassischen Kultur- oder Universitätsvierteln, zu leben?⁸

Infrastrukturen

Heute erscheint uns die Versorgung mit elementaren Gütern wie Wasser, Strom, Gas, oder Entsorgung über funktionierende Infrastrukturen als sichergestellt, alltäglich und selbstverständlich. Es wird kaum noch wahrgenommen, dass kommunal organisierte Dienstleistungen und Infrastrukturen einen wesentlichen Beitrag zur Herstellung gleicher Lebensverhältnisse der sozialen Klassen in den Städten leisteten und noch leisten. Die vor einigen Jahren noch verbreitete Euphorie neoliberaler Kräfte in Richtung einer Privatisierung und eines rein marktwirtschaftlichen Modus solcher elementaren Güter ist inzwischen abgeklungen. Im Kontext heutiger Megastädte ergeben sich fundamentale Erkenntnisse über das Thema. In deren Kontext zeigt sich, dass elementare Dienstleistungen zur Lebenssicherung (sauberes Wasser, auch auf der Grundlage von gesicherter Entsorgung; erschwingliche Energie für die Haushalte) vielfach von Bewohner/innen selbst organisiert werden müssen, im Zuge von Nachbarschaftshilfe und politischer und genossenschaftlicher Mikroorganisation auf der Ebene von Wohnvierteln und Stadtteilen, weil eine großflächige Versorgung aus Gründen fehlender öffentlicher Investitionen nicht möglich und die Aufgabe technisch und ökologisch zu anspruchsvoll ist oder politisch nicht durchgesetzt werden kann.⁹

Dieter Schott zeigt in seinem Beitrag über „Infrastrukturnetze und soziale Ungleichheit: Die historische Perspektive“, dass sich genau diese Fragen in unseren Städten vor einhundertfünfzig oder einhundert Jahren ebenfalls stellten: Es ging nicht nur darum, z. B. Beleuchtung zu verbessern und Gas den privaten Haushalten zur Verfügung zu stellen, sondern auch um einen sozial angemessenen Preis dieses Gutes. Durch Kommunalisierung und dadurch, dass sich soziale Bewegungen für mäßige Preise in der Grundversorgung einsetzten, war

⁸ Martin Kronauer/Walter Siebel (Hrsg.), *Polarisierte Städte. Soziale Ungleichheit als Herausforderung für die Stadtpolitik*, Frankfurt am Main 2013; Jens S. Dangschat/Alexander Hamedinger (Hrsg.), *Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen*, Hannover 2007.

⁹ Auch die Fragen des Preises von Wasser und der sanitären Versorgung stellen sich bei heutigen Megastädten in einem Ausmaß, das in Europa nicht erreicht wurde, allerdings sind prinzipiell etliche Konstellationen zwischen historischen Situationen in Europa und denen heutiger Megastädte vergleichbar; vgl. Christoph Bernhardt, ed., *Environmental Problems in European Cities in the 19th and 20th Century*, Münster 2001; Wolfgang Schwentker (Hrsg.), *Megastädte im 20. Jahrhundert*, Göttingen 2006; Eric Lewis Beverly, *Colonial urbanism and South Asian Cities*, in: *Social History* 36:4, 2011, S. 482-497; Susan Parnell/Sophie Oldfield (Hrsg.), *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*, London 2014, S. 2016.

der Aufbau des heutigen Standards möglich. Dazu war es auch nötig, kommunale Verkehrs- und Versorgungsbetriebe primär als Elemente der allgemeinen Daseinsicherung zu konzipieren – und nicht als Mittel, Gewinne für Investoren oder zur Sanierung städtischer Haushalte zu erzielen. Dennoch zeigt der Autor sehr deutlich, wie stark finanzielle und finanzpolitische Kalküle in diesem Bereich durchschlugen und wie der Aufbau der Infrastrukturen allgemeinen Netzlogiken folgte.

Soziale Konflikte und Bewegungen

Soziale Bewegungen wandten und wenden sich gegen Ausgrenzung und Abdrängung in Peripherien. Räumliche Situierung kann Armutslagen und privilegierte Lebenslagen perpetuieren und Lebenschancen dauerhaft fördern oder beeinträchtigen.¹⁰ Die Rolle sozialer Bewegungen ist elementar für das Problem essentieller Anliegen städtischer Bewohner, von zuträglichen Mieten bis zur Partizipation an Planungsentscheidungen und der Lebensmittelversorgung im Ersten Weltkrieg bis zu den Hausbesetzungen der 1970er und 1980er Jahre. Soziale Bewegungen und sozialer Protest in Städten stellen einen Indikator ungleicher oder sich polarisierender Lebensbedingungen dar und erwiesen sich als Potenzial für Politisierungsprozesse, überall in (West-)europa; deren Historiographie ist unterentwickelt.¹¹

Aktuell sind vor allem die sozialen Bewegungen relevant, die man gemeinhin als ‚populistisch‘ bezeichnet, die sich etwa gegen Migranten richten; diese Bewegungen haben offensichtlich Dimensionen angenommen, die über die urbane Handlungssituation weit hinausgehen und in das Gefüge des etablierten demokratischen Parteiensystems eingreifen.

¹⁰ Hartmut Häußermann/Martin Kronauer/Walter Siebel (Hrsg.), *An den Rändern der Städte. Armut und Ausgrenzung*, Frankfurt am Main 2004; Adelheid von Saldern wies auf markt-, planungs- und distinktionsbedingte sozialräumliche Ungleichheiten hin und darauf, die Aneignungsgeschichte peripherer Stadtgebiete zu untersuchen: Dies., *Stadttrand wohnen. Soziale Ungleichheiten in historischer Perspektive*, in: Annette Harth/Gitta Scheller/Wulf Tessin (Hrsg.), *Stadt und soziale Ungleichheit*, Opladen 2000, S. 79-101; zur Wissens und Wissenschaftsgeschichte des Phänomens und Begriffs „Ghetto“ vgl. Christiane Reinecke, *Auf dem Weg zu einer neuen sozialen Frage? Ghettoisierung und Segregation als Teil einer Krisensemantik der 1970er Jahre*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* 2/2012, S. 110-131.

¹¹ Eine neuere zentrale Arbeit ist: Sebastian Haumann, „Schade, daß Beton nicht brennt...“. *Planung, Partizipation und Protest in Philadelphia und Köln 1940-1990*, Stuttgart 2011; vgl. jetzt auch Martin Baumeister/Bruno Bonomo/Dieter Schott (Hrsg.), *Cities Contested. Urban Politics, Heritage, and Social Movements in Italy and West Germany in the 1970s*, Frankfurt am Main/New York 2017.

Schrumpfung und Restrukturierung: Ungleichheit zwischen Städten und Regionen

Seit einiger Zeit zeichnen sich in der Bundesrepublik Deutschland (und nicht nur dort) großräumige Differenzierungsprozesse zwischen Regionen, zwischen Städten, zwischen Stadt und Land ab, die über bisherige historische Erfahrungen hinausgehen und mit dem bis vor kurzem unhinterfragten Ideal der durch politische Intervention ständig herzustellenden gleichwertigen Lebensbedingungen in immer stärkerem Kontrast stehen. Freilich, periphere Regionen hat es schon im ganzen 20. Jahrhundert gegeben, Metropolen und prosperierende industrialisierte Regionen waren armen, eher ländlichen Gebieten weit voraus – und auch dies war schon ein Aspekt sozialer Ungleichheit. Die These ist nun die, dass sich neue Formen und Ausmaße interurbaner und interregionaler Ungleichheit in neuerer Zeit zeigen, welche die Lebensbedingungen, die Bildungschancen, die Zukunft jeweiliger Arbeits- und Wohnbevölkerungen direkt betreffen. Dies zeigt sich in unserem Land an der deutlichen Herausbildung von neuen Verdichtungs- und Metropolregionen wie Frankfurt, Stuttgart/Neckar, dem Rheintal oder München/Südbayern, die sich aufgrund ihrer schon vorhandenen Wertschöpfung, ihrer diversifizierten Wissens- und Berufsangebote und hohen Lebensqualität deutlich von anderen Regionen absetzen – nämlich von entleerten eher ruralen oder kleinstädtisch geprägten Gebieten meist im Osten (aber nicht nur dort) und insbesondere von Entindustrialisierung betroffenen Städten und Gebieten, die sich wieder neu aufstellen müssen. Es stellt sich also die Frage, ob in der Bundesrepublik großflächige Landgebiete (im Osten, im Norden, aber auch inmitten des ‚Westens‘) noch hinreichende Chancen bieten, ob sie auf ganz selektive Nutzungen beschränkt werden, Infrastrukturen und soziale Dienste dort so weit eingeschränkt werden, dass wiederum bestimmte soziale Gruppen dort gar nicht mehr leben können, wie z.B. wenig finanzkräftige ältere Menschen. Es wird die Zukunft zeigen, ob „Land“ nur noch eine Art Reserveraum für Städter darstellt, oder ob „Land“ nur noch in Mischformen (im Vorfeld von Städten, als suburbanisiertes Dorf) existieren wird, und welche Beispiele es für wirtschaftliche und soziale Restrukturierung gibt.¹² Wie dies historisch und bis heute in der gesellschaftlichen und urbanen Praxis

¹² Die Problematik kann hier nur angedeutet werden, vgl.: Gerald Wagner, Lieber Landlust als Stadtrandfrust. Alles nur Modernisierungsverlierer? Die Furcht vor einer politisch reaktionären Landbevölkerung ist übertrieben, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung 15.3.2017, S. 13; Maja Brankovich/Christian Siedenbiebel, Kein Land der Abgehängten, in: ebd., 11.2.2017, S. 21; Jens Kersten/Claudia Neu/Berthold Vogel, Demographische De-Infrastrukturalisierung, in: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie 60:1, 2012, S. 39-55; Jens Kersten/Claudia Neu/Berthold Vogel, Regionale Daseinsvorsorge. Begriff, Indikatoren, Gemeinschaftsaufgabe. Gutachten für die Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn 2015; zu Frankreich: Christophe Guilluy/Christophe Noyé, Atlas des nouvelles fractures sociales en France. Les classes moyennes oubliées et précarisées, Paris 2004.

aussieht, zeigt der Beitrag von Katharina Wohlgemuth, die das Thema der Schrumpfungprozesse, der inter- und innerurbanen Ungleichheiten, des Stadtumbaus und insbesondere der Rolle von Kultur beim Neuaufbau von städtischer Gesellschaft analysiert. Dies geschieht am Beispiel der Industriestadt Dessau, die in der DDR, schon durch das Ergebnis des Zweiten Weltkriegs geschwächt, eine einseitige Pfadentwicklung erlebte und wo nach der Wende verschiedene Ansätze zur Neuorientierung zu beobachten waren. Das Kontrastbeispiel, die Planstadt Salzgitter, wuchs erst einmal zur Stadt heran, machte dann Schrumpfungprozesse durch, die zwar nicht so hart und gravierend verliefen wie in Dessau, aber ebenfalls sehr viel aussagen über inner- und interurbane Ungleichheit. Schließlich stellt sich in fast allen Beiträgen dieses Heftes implizit und manchmal explizit die Frage der *Policy*, der Lehren aus den beschriebenen Polarisierungen – falls es überhaupt Lehren gibt, die aus der Geschichte gezogen werden können. Dies betrifft Felder wie Innere Suburbanisierung, die Rückverlagerung der Produktion in die Städte, die Rolle von Sicherheits- und Bildungspolitik bei der sozialen Integration. Wie sieht künftig Wohnungspolitik zur Schaffung von preiswertem und doch attraktivem Wohnraum aus, übernehmen Kommunen wieder verstärkt öffentliche Aufgaben?¹³ Generell und international wird heute nach den Strategien einer Stadtentwicklungspolitik (oder allgemeiner: „Urban Governance“) gefragt¹⁴, die über ‚gemischte‘ Strategien die Beteiligung und die Spezialisierung von Nachbarschaften/Stadtteilen in den Gesamtstädten soziale und ethnische Spannungen zurückdrängen und Zuwanderer besser integrieren. Man muss in diesen globalen Zusammenhängen auf Tendenzen der Herausbildung informeller Ökonomien reagieren, die Verhandlungsfähigkeit verdrängter und marginalisierter Bevölkerungsteile stärken, bottom-up Partizipation ermöglichen. Zur dafür notwendigen historischen Tiefenschärfe wollen wir mit diesem Themenheft beitragen.

¹³ Vgl. Kronauer/Siebel, *Polarisierte Städte*.

¹⁴ Peer Smets/Ton Salman, *Countering Urban Segregation: Theoretical and Policy Innovations from around the Globe*, in: *Urban Studies* 45:7, 2008, S. 1307-1332.

Anne Kurr

Die ‚gute Adresse‘ – reiche Stadtviertel in Paris und Hamburg von den 1950er bis 1980er Jahren

Abstract: In Western European societies social inequality has increased in the early 1970s and was often located in the inner-city districts of major cities. Especially poor neighborhoods and local mechanisms of social segregation caught the attention of sociologists and historians. The development of affluent urban districts was analyzed to a lesser extent. The following case studies on neighborhoods in Paris and Hamburg show that also in former bourgeois quarters processes of social segregation can be observed. They intensified since the 1970s but rested upon a long tradition of social distinction which dates back to the formation of these districts in the nineteenth century. The academic research of affluent quarters is characterized by national differences. Whereas French social scientists emphasized the relation between urban space and social hierarchy and underlined class borders of the bourgeoisie in the West of Paris, German researchers hesitated to categorize the wealthy inhabitants at Hamburg-Harvestehude as upper-class and avoided to talk about the district in terms of class disparity.

In der kritischen Stadtforschung richtet sich der Blick verstärkt auf wachsende soziale Ungleichheit, die sich stadträumlich in Segregationstendenzen ausdrückt. Aus historischer Perspektive sind vor allem für den Zeitraum der 1950er/60er bis 1980er Jahre, der in der europäischen Stadtgeschichte als „Krise der Stadt“ verhandelt wird¹, Aspekte der sozialen Integration bzw. Desintegration untersucht worden.² Sanierungsbedürftige Altbauviertel in den Innenstädten und die Entwicklung von Großsiedlungen am Rande der Stadt zu „Problemvierteln“ gerieten seit den 1970er Jahren in den Blick von Sozialwissenschaften, Politik und Medien.³ Insbesondere in europäischen Großstädten wurden wieder aufkommende soziale Disparitäten kontrastreich sichtbar. Einerseits entwickelte sich eine neue Art von Armut in segregierten Stadtteilen mit

¹ Vgl. u.a. Friedrich Lenger, *Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850*, München 2013, S. 473 f.

² Vgl. Adelheid von Saldern, *Integration und Fragmentierung in europäischen Städten*, in: *AfS*, 46, 2006, S. 3-60, hier S. 34.

³ Vgl. das Habilitationsprojekt von Christiane Reinecke, *Badlands oder die moralische Ökonomie der Wohlstandsgesellschaft. Urbane Marginalität in Frankreich und Westdeutschland, 1950-1990* (Arbeitstitel); Christoph Lorke, *Soziale Utopien – prekäre Viertel – problematische Menschen? Perzeptionen urbaner Segregation im geteilten Deutschland*, in: Thomas Großbölting/Rüdiger Schmidt (Hrsg.): *Gedachte Stadt – Gebaute Stadt. Urbanität in der deutsch-deutschen Systemkonkurrenz 1945–1990*, Köln u. a. 2015, S. 266-299.

einem großen Immigrant/innenanteil und/oder hoher Arbeitslosigkeit.⁴ Andererseits zeigte sich zeitgleich in bürgerlichen Altbauvierteln (neuer) Reichtum mit exklusiven Wohnprivilegien. Diese urbanen Räume sozialer Segregation reicher Oberschichten spielen in bisherigen sozial- und geschichtswissenschaftlichen Arbeiten eine marginale Rolle und dienen häufig nur als Kontrastfolie.

Mit Blick auf die zwei europäischen Großstädte Hamburg und Paris richtet sich mein Forschungsinteresse auf die reichen, gründerzeitlichen Stadtviertel in innerstädtischer Lage und deren Entwicklung von den 1950er bis 1980er Jahren. Welche gesellschaftlichen Schichten lebten dort und änderte sich die Sozialstruktur durch den Wandel sozioökonomischer Rahmenbedingungen? Grenzen sich dort Reiche und Privilegierte auf neue Weise und schärfer als bis dahin üblich von anderen sozialen Schichten ab, oder lassen sich an diesen 'guten Adressen' lange Traditionslinien bürgerlicher Distinktion beobachten? Welche Rolle spielten dabei die räumlichen und materiellen Dimensionen der Stadtviertel?

Um diese Fragen aus einer historischen Perspektive zu beantworten, werden im Folgenden Hamburg und Paris auf lokaler Ebene der Stadtviertel Harvestehude und dem 16. Arrondissement vergleichend untersucht. Beide Städte zeichnen sich für die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts besonders durch soziale Ungleichverteilung und stadträumliche Polarisierung aus⁵ und eignen sich daher gut, um westeuropäische Ähnlichkeiten in der Entwicklung von urbanen Reichtum zu untersuchen. Aus pragmatischen Gründen beschränkt sich diese Untersuchung auf zwei Indikatoren ungleicher Verteilung und sozialer Segregation: einerseits das Einkommen und die berufliche Stellung der BewohnerInnen und andererseits ihre Wohn- und Lebensbedingungen.⁶ Wohnbedingungen und Wohnortpräferenzen sind zugleich Ausdruck eines klassen- bzw. gruppenspezifischen Habitus. Über sie entsteht eine symbolische Ordnung, in der die soziale Hierarchie mit bestimmten Stadtvierteln verknüpft ist und die in urbanen Gesellschaften als allgemeines Wissen zirkuliert und reproduziert wird.⁷

⁴ Vgl. Hartmut Kaelble, Die Besonderheiten der europäischen Stadt im 20. Jahrhundert, in: Friedrich Lenger/Klaus Tenfelde (Hrsg.), Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung, Entwicklung, Erosion, Köln 2006, S. 25-44, hier S. 38 f.

⁵ Vgl. für Hamburg: Regionalpolitik. Hamburg reichste Region?, in: Mitteilungen der Handelskammer Hamburg, 27, 1972, S. 228; für Paris: Annie Fourcaut (Hrsg.), La ville divisée. Les ségrégations urbaines en question, France XVIIIe-XXe siècles, Grâne 1996.

⁶ Zu unterschiedlichen Dimensionen sozialer Ungleichheiten vgl. exemplarisch Carsten Keller u.a., Urbane Ungleichheiten – zur gesellschaftlichen Produktion und Gestalt räumlicher Ungleichheitsstrukturen, in: Peter Berger u.a.(Hrsg.), Urbane Ungleichheiten. Neue Entwicklungen zwischen Zentrum und Peripherie, Wiesbaden 2014, S. 7-24.

⁷ Angelehnt an den kultursoziologischen Ansatz zur sozialen Ungleichheit von Pierre Bourdieu vgl. Michael Hermann/Heinrich Leuthold, Die Gute Adresse. Divergierende Le-

Im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen demnach die Frage nach Klasse oder Schicht und ihrer Zuordnungen im urbanen Raum.⁸ Die Vermessung sozialer Ungleichheit und ihrer räumlichen Ausprägung hängt zudem mit ihrer gesellschaftlichen Wahrnehmung und den Vorstellungen von ExpertInnen zusammen.⁹ Die vergleichende Perspektive auf Deutschland und Frankreich ermöglicht es, nationale Spezifika in der Wahrnehmung und Erforschung sozialer Segregation in bürgerlichen Stadtvierteln zu analysieren. Gab es eine erhöhte Sensibilität für soziale Kontraste in Paris, die in einer verstärkten wissenschaftlichen Beschäftigung und medialen Aufmerksamkeit zum Ausdruck kam? Wer untersuchte in Hamburg die bürgerlichen Viertel und welches Bild wurde von diesen gezeichnet?

Bürgerliche Altbauviertel: Gebaute Segregation in Harvestehude und dem 16. Arrondissement

Harvestehude in Hamburg, mit seinen „Straße[n] der Millionäre“¹⁰ am westlichen Ufer der Alster gelegen, und das 16. Arrondissement im Westen von Paris, die sogenannten *Beaux Quartiers*, wurden und werden in der städtischen Öffentlichkeit sowie in der Wissenschaft als reiche, privilegierte Viertel betrachtet. Ihr Image der 'guten Adresse' gründet auf ihrer großbürgerlichen Vergangenheit, die sich in der Anlage der Stadtviertel, dem landschaftlichen Charakter und der Architektur widerspiegelt – ein Bild, das bis in die heutige Zeit in Bildbänden und Reportagen häufig betont wird. Als ehemalige bürgerliche Stadterweiterungsgebiete, die sich im ausgehenden 19. Jahrhundert vor den Toren der alten Stadt ausbreiteten, weisen Harvestehude und das 16. Arrondissement eine ähnliche Entstehungsgeschichte auf. Im Zuge der städtischen Expansion bildete sich unter der Federführung von Baron de Haussmann auf den Gebieten der vormaligen Dörfer Auteuil, Chaillot und Passy ein großbürgerliches Viertel mit spezifischer Architektur und großzügigen Anlagen von Avenu-

bensstile und Weltanschauungen als Determinanten der innerstädtischen Segregation, in: Alois Mayr u.a. (Hrsg.), *Stadt und Region. Dynamik von Lebenswelten*, Leipzig 2002, S. 238.

⁸ Weitere Kategorien wie Geschlecht und Ethnie kodieren ebenso Räume, diese werden jedoch aus pragmatischen Gründen außen vorgelassen. Vgl. dazu Von Saldern, S. 35.

⁹ Vgl. Eva Gajek/Christoph Lorke, (An)Ordnungen des Sozialen. „Armut“ und „Reichtum“ in Konstruktion und Imagination nach 1945, in: Dies. (Hrsg.), *Soziale Ungleichheit im Visier. Wahrnehmung und Deutung von Armut und Reichtum seit 1945*, Frankfurt a. M. 2016, S. 7-29; Christiane Reinecke/Thomas Mergel (Hrsg.), *Das Soziale Ordnen. Sozialwissenschaften und gesellschaftliche Ungleichheit im 20. Jahrhundert*, Frankfurt a. M. 2012.

¹⁰ *Hamburger Abendblatt*, Die Straße der Millionäre. Glück und Not hinter den Fassaden der Villen am Harvestehuder Weg, 18.11.1950.

en und Grünflächen.¹¹ In Harvestehude entstanden Mitte des 19. Jahrhunderts zuerst Landhäuser und Villen von Reedern, Kaufleuten und Bankiers an den Ufern der Alster. Nach der Aufhebung der Torsperre errichtete ein *Consortium Hamburger Bürger* auf dem ehemaligen Klostergrund nach klaren Bauvorschriften Reihenvillen und Etagenhäuser für das gehobene Bürgertum. Unter anderem war es den Käufern und Bauherren untersagt, Gewerbe und kleine Wohnungen anzusiedeln. Die Architektur, die Straßen- und Grünanlagen prägten auch in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Erscheinung des bürgerlichen Stadtviertels, da das Gebiet im Zweiten Weltkrieg weitgehend unzerstört blieb. Große bauliche Veränderungen finden sich mit der ersten Hochhaussiedlung der Nachkriegszeit nur am Rand von Harvestehude.¹² Beide Stadteile fallen zum einen durch ihren begrünten Charakter und großzügige Anlagen auf, die sich von den damaligen sehr beengten ärmeren innerstädtischen Vierteln deutlich unterscheiden. Darüber hinaus bedingt die architektonische Beschaffenheit der gründerzeitlichen Viertel anhaltende Segregationsmechanismen, die im Folgenden untersucht werden.

Das 16. Arrondissement – die Beaux Quartiers der Grande Bourgeoisie

Anfang der 1950er Jahre veröffentlichte der Soziologe Chombart de Lauwe eine Studie über soziale Segregation in Paris, in der er anhand von Luftaufnahmen die Aufteilung der Stadt entlang sozioökonomischer Klassen untersuchte.¹³ Die Aufnahmen von Paris illustrierten für ihn deutlich, dass Paris geografisch wie sozial in bürgerliche Wohnviertel im Westen und Arbeiterviertel im Osten aufgeteilt sei. Mit seiner Verbindung von räumlichen und sozialen Beziehungen warf er die Frage auf, warum die Bevölkerung nicht nur sozioökonomisch im urbanen Raum gespalten war, sondern warum diese räumliche Teilung seit den Umstrukturierungsmaßnahmen von Baron de Haussmann weiter Bestand hatte und wie sie sozioökonomische Ungleichheiten reproduzierte. In Chombart de Lauwes Interpretation lässt sich die residentielle Segregation auf das 19. Jahrhundert zurückführen. Die weitläufige, geometrische Strukturierung der bürgerlichen Stadtviertel mit „monotoner“ Haussmannscher Gestaltung bringe

¹¹ Vgl. Die Geschichte in vielen Bildbänden und Stadtführern, vgl. u. a. Chaillot, Passy, Auteuil, Le Bois de Boulogne, par. Philippe Siguret, Vincent Bouvet, Paris 1982; Wissenschaftlich: Florence Bourillon, *Rénovation „haussmannienne“ et ségrégation urbaine*, in: Fourcaut, S. 91-105.

¹² Vgl. Axel Schildt, *Die Grindelhochhäuser. Eine Sozialgeschichte der ersten deutschen Wohnhochhausanlage Hamburg – Grindelberg 1945-1956*, Neuauf., erw. Ausg., Hamburg 2007.

¹³ Vgl. Paul-Henry Chombart de Lauwe, *Paris et l'agglomération parisienne*, Tome 1, *L'espace social dans une grande cité*, Paris 1952.

einen bestimmten Lebensstil hervor, der soziale Distanz schaffe. Der Blick auf die alltäglichen Bewegungsmuster der BewohnerInnen im 16. Arrondissement zeige, dass viele ihrer Aktivitäten im Westen stattfanden und sie nur sehr selten Zeit in ärmeren Stadtvierteln verbrachten. Aus der räumlichen Trennung resultiere daher auch eine soziale.¹⁴

Der Blick aus der Vogelperspektive auf die reichen Stadtviertel fand im Herbst 1952 in einem Artikel in *Le Monde* ein größeres Publikum. Die Erkenntnisse der Studie von Chombart de Lauwe offenbarten ein Paris, das von starken Kontrasten zwischen den *Beaux Quartiers* im Westen und den armen Vierteln im Osten geprägt war. Die soziale Segregation teile die Hauptstadt, so der Autor des Artikels, in zwei fremde Welten. Die Bewohner/innen des Westens hätten bessere Wohnbedingungen, die die Grundlage für ein gesünderes Leben schafften. Das 16. Arrondissement war zudem nicht überbevölkert wie fast alle Stadtteile des Pariser Zentrums.¹⁵

Diesem Bild einer sozial und räumlich abgegrenzten und privilegierten Bourgeoisie in den *Beaux Quartiers* ging eine 1958 veröffentlichte lokale Studie zum 16. Arrondissement weiter nach. In ihrer Arbeit fragten lokale AkteurInnen – ihrer Position in der Studie nach zu urteilen aus der Mittelschicht – nach unterschiedlichen Lebensbedingungen und Privilegien der BewohnerInnen ihres Stadtteils und legten die daran erkennbare soziale Segregation offen. Dabei orientierten sie sich an den theoretischen Überlegungen von Chombart de Lauwe, indem sie soziale Stellung und urbanen Raum aufeinander bezogen.¹⁶ Ihren Untersuchungen zufolge setzte sich die Bevölkerung Mitte der 1950er Jahre hauptsächlich aus Personen der Bourgeoisie und der Mittelschicht zusammen. Ihrer Ansicht nach war die Bevölkerung jedoch nicht so homogen, wie es den Anschein hatte, zudem bestanden zahlreiche Differenzen zwischen der Bourgeoisie und den Mittelschichten. Die Quartiere der Reichsten lokalisierten sie im nördlichen Teil des 16. Arrondissements und die geografische Aufteilung zwischen Norden und Süden entsprach auch einer sozialen Trennung.¹⁷ Die Studie aufgreifend, schrieb *Le Monde* über die sozialräumlichen Disparitäten des bürgerlichen Arrondissements:

¹⁴ Vgl. Jeanne Haffner, *The View from Above. The Science of Social Space*, Cambridge Massachusetts 2013, S. 91, 106 f.

¹⁵ *Le Monde*, Un "voyage surprise": Paris d'ouest en est, 17.10.1952.

¹⁶ Vgl. *L'association générale des familles du XVIe*, *Enquête sur le 16e Arrondissement de Paris*, Paris 1958, S. 2.

¹⁷ Vgl. ebd., S. 27 f. Für ihre Untersuchung griffen sie auf Daten der *Préfecture de la Seine* und vom *Institut national de la statistique et des études économique (INSEE)* zurück, die in den 1950er Jahren detailliert bis auf Straßenabschnitte die Bevölkerung und ihre Wohnverhältnisse vermessen hatten. Vgl. *Institut national de la statistique et des études économique/Préfecture de la Seine*, *Données statistiques sur la population et les logements de la ville de Paris*, Paris 1957.

„Il y a seizième et seizième (...) Le 'standing' des familles et les habitudes qui en découlent suivent très fidèlement la courbe du relief du nord au sud. Dans le quartier administratif Dauphine qui va de l'avenue de la Grande-Armée jusqu'aux abords du Trocadéro, et représente géographiquement le 'plateau supérieur' du seizième.“¹⁸

Der Autor kommentierte, dass nicht nur die soziale Gruppe der cadres supérieurs dort einen großen Bevölkerungsanteil ausmachte, sondern dass die Binnendifferenzierung der Bourgeoisie an den Wohnorten innerhalb des Arrondissements abzulesen sei. Welche Stellung eine Familie in der Gesellschaft einnehme, drücke besonders ihre Adresse aus. Die Quartiers Porte Dauphine und Muette hätten in der sozialen Hierarchie das höchste Prestige und eine erhebliche Bedeutung für die Außen- sowie die Selbstwahrnehmung der Mitglieder der dort lebenden sozialen Schicht.

Das „plateau supérieur“ weist einen besonders hohen Anteil an Wohnhäusern aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert und einzelne Hôtels Particuliers auf. Die soziale Distinktion der damaligen Grande Bourgeoisie manifestierte sich auch weiterhin in der nahezu homogenen Baustruktur. Eine Kontinuität zeigt sich auch in den Lebensbedingungen und Wohnprivilegien der Großverdiener/innen, die dort unter der 'guten Adresse' wohnten.

In den genannten Stadtvierteln sind die Häuser und Wohnungen zum größten Teil nach großbürgerlichen Bedürfnissen errichtet worden. Die Wohnungen besaßen fünf, sechs oder mehr Zimmer mit einer sehr guten sanitären Ausstattung, deren Standard sich erst Ende der 1970er Jahre auch in ärmeren Gebieten durchsetzte.¹⁹ Die Gegenden waren ruhiger, grüner mit alleinartiger Bepflanzung und von vorwiegend residentiellem Charakter. Diese Wohnsituation unterschied sich stark von der vorherrschenden Lage in mehrheitlich armen Vierteln im Paris der 1960er und 1970er Jahre, in denen nach wie vor Wohnungsnot, Lärm und Schmutz vorherrschten. In *Le Monde* war 1973 zu lesen, dass die Stadt unter Lärm und Verkehr zusammenbreche und „unbewohnbar“ würde. Anhaltende Bodenspekulationen bewirkten, dass einerseits hässliche Hochhäuser entstünden und andererseits der Bau von Luxusimmobilien zur Vertreibung armer BewohnerInnen in die Banlieues führten.²⁰ Konträr zur Wohnungsnot sozial benachteiligter Bevölkerungsschichten²¹, die sich auch in der Überbevölkerung einzelner Stadtteile ausdrückte, wohnten im Norden des

¹⁸ *Le Monde*, De l'étoile au point-du-jour se retrouvent par quartiers les divers échantillons de la hiérarchie bourgeoisie, 07.07.1956.

¹⁹ Vgl. Daniel Noin u.a., *Atlas des Parisiens*, Paris 1984, Kap. 40.

²⁰ Vgl. *Le Monde*, Dossier Vie sociale et politique, L'urbanisme: vivre dans la ville, Nr. 4 (1973).

²¹ Vgl. u.a. Christiane Reinecke, Die dunkle Seite des modernen Komforts. Zu einer Neubewertung der „glorreichen Nachkriegszeit“ im (post)kolonialen Frankreich, in: *GG*, 42:2, 2016, S. 298-325.

16. Arrondissements durchschnittlich weniger Menschen in größeren Wohnungen. Zugleich nahm die Bevölkerung ähnlich dem allgemeinen Trend ab, der Wohnbestand vergrößerte sich jedoch.²² Das Verhältnis von überbevölkerten zu unterbevölkerten Wohnungen offenbarte die „opposition classique entre l'ouest 'résidentiel' et les quartiers 'populaires' du nord et de l'est“.²³ Räumliche und materielle Dimensionen sozialer Ungleichheit zeigten sich markant in den 1950er Jahren und hielten sich vor Ort bis in die 1980er Jahre.

Ein Prozess sozialer Abgrenzung drückte sich in der anhaltenden Attraktivität der Beaux Quartiers aus. Indikatoren hierfür waren die im Untersuchungszeitraum konstant steigenden Boden- und Mietpreise.²⁴ Bereits in den 1950er und 1960er Jahren lagen die Mietpreise weitaus höher als in anderen Stadtteilen, jedoch setzte in den 1970er Jahren langsam und ab 1979 eine rasante Preissteigerung ein. Vor allem die großen Wohnungen mit fünf und mehr Zimmern verteuerten sich enorm.²⁵ In den 1980er Jahren verschärften sich die Preise so extrem, dass von einem neuen Niveau der Segregation gesprochen werden kann. Mit der Wertsteigerung und Verteuerung des Stadtteils wurden die Wohnprivilegien für immer weniger Bürger zugänglich und nur Personen mit hohem Einkommen und Vermögen konnten im 16. Arrondissement leben. Die Verengung der Möglichkeiten und des Zugangs zur 'guten Adresse' zeigte einen stetig stärker werdenden Prozess sozialer Homogenisierung und auch räumlicher Segregation.

Seit den 1970er Jahren verstärkten sich die urbanen Krisensymptome und Paris litt ähnlich wie viele westliche Großstädte, so auch Hamburg, an „heruntergekommenen“ Innenstädten, die von Prozessen der Entvölkerung bei gleichzeitiger Verödung ganzer Stadtviertel durch den Bau von Gewerbe- und Büroflächen im Zuge der Tertiarisierung betroffen waren.²⁶ Politisches Ziel der kommunalen Verantwortlichen war es vor allem, in Stadtteilen, die nach wie vor unter Überbelegung, unhygienischen Bedingungen und sanierungsbedürftigen Wohnquartieren litten, die Lebensbedingungen zu verbessern. Studien des Atelier Parisien d'Urbanisme (A.P.U.R.), der Behörde für Stadtplanung und Stadtentwicklung der Stadt Paris, dienten als Grundlage städtischer Erneuerung, die in den 1970er Jahren von der Prefecture de Paris/de la Seine und spä-

²² Vgl. Atelier parisien d'urbanisme, le peuplement des logements parisiens: décohabitation et surpeuplement de 1954 à 1975, Paris 1977; Dies., l'évolution récente de la population parisienne, Paris 1976, S. 35.

²³ A.P.U.R., l'évolution, S. 10.

²⁴ Chambre interdépartementale des notaires de Paris, 1979-1989 dix ans d'observation du marché immobilier à Paris. Rétrospective et perspective d'avenir. Tome I, Paris 1989, S. 5. Auch Noin, Kap. 43.

²⁵ Chambre, S. 6.

²⁶ Vgl. Michelle Zancarini-Fournel/Christian Delacroix, La France Du Temps Présent. 1945-2005, Paris 2010, S. 485-490.

ter vom Ersten Bürgermeister Jacques Chirac propagiert wurden.²⁷ In diesem Kontext erstellten Sozialgeograf/innen der Universität Sorbonne Atlanten für Paris, die sich kritisch mit der Verbürgerlichung, Verteuerung, sozialen Segregation und Verdrängung sozial Benachteiligter an den Rand der Großstadt auseinandersetzten.²⁸ Inwieweit waren die Beaux Quartiers von diesen Entwicklungen betroffen?

Die Wissenschaftler/innen analysierten die Transformationsprozesse der Stadt Paris mit Blick auf ärmere Stadtviertel, die reichen, bürgerlichen Viertel dienten primär als Kontrastfolie. Das Problem sozialer Polarisierung und residentieller Segregation erhielt aber erst seit den 1980er Jahren mehr wissenschaftliche Aufmerksamkeit.²⁹ Sozialgeograf/innen analysierten die Sozialstruktur des 16. Arrondissements für die Jahre 1962, 1975 und 1982. In diesem Zeitraum nahmen die Anteile der unteren Schichten von ArbeiterInnen und Angestellten dort ab, bei gleichzeitiger Zunahme der Anteile der obersten Kategorien *professions libérales* und *cadres supérieurs*, die im Vergleich mit anderen Arrondissements einen doppelt so großen Anteil ausmachten. Die zweite und größte Bevölkerungsgruppe neben den *cadres supérieurs* war das häusliche Personal, deren Anteil im Untersuchungszeitraum schwach, aber kontinuierlich abnahm.³⁰ Aus diesen sozialwissenschaftlichen Erhebungen wird also deutlich, dass die Transformation des 16. Arrondissement hin zu einem sozial homogenen Oberschichtsviertel an Dynamik zunahm.

Die zunehmende soziale Homogenisierung in den Beaux Quartiers löste seit Beginn der 1980er Jahre wissenschaftliche Aufmerksamkeit für Segregationsprozesse am oberen Rand der Gesellschaft aus. Der Perspektivwechsel der ForscherInnen beinhaltete darüber hinaus eine Hinwendung zu weiteren Dimensionen sozialer Ungleichheit. Die Ethnologin Isabelle Taboada-Leonetti untersuchte Mitte der 1980er Jahre in teilnehmender Beobachtung das alltägliche Leben spanischer und portugiesischer ImmigrantInnen im 16. Arrondissement und die sozialen Grenzziehungen zwischen ihnen und der französischen Oberschicht. Trotz des hohen Ausländeranteils von 20 Prozent – ein Wert, der dem in den ärmeren Stadtvierteln im Nordosten der Stadt entsprach – fehlte diese

²⁷ Vgl. Le Monde, La „Bataille de Paris. M. Chirac et l’environnement Priorité à l’accroissement du parc de logements et doublement des espaces verts, 23.02.1977; Zancarini-Fournel/Delacroix; Jean-François Sirinelli, Les vingt décisives, 1965-1985. Le passé proche de notre avenir, Paris 2012.

²⁸ Zusammenfassend zur Ausbreitung der Besserverdiener vgl. Noin, Kap. 78.

²⁹ Vgl. Catherine Rhin, Social Segmentation and Spatial Polarization in Greater Paris, in: John Vianney O’Loughlin u.a. (Hrsg.), Social Polarization in post-industrial metropolises, Berlin 1996, S. 45-70, hier S. 51; dies., la division sociale de l’espace et son évolution (1954-1975), in: Jacques Brun/Dies. (Hrsg.), La Ségrégation dans la ville, Paris 1994, S. 229-257.

³⁰ Vgl. Noin, Kap. 60 f., 64-66, 75.

Bevölkerungsgruppe in der allgemeinen Vorstellung des 16. Arrondissement: Die Symbolik der 'guten Adresse' bezog sich nur auf die privilegierte französische Oberschicht.³¹

„Lorsqu'on parle du 16. Arrondissement avec un Parisien, les images évoquées sont invariablement celles d'un quartier riche, et de riches: des logements bourgeois, des commerces de luxe, des allées ombragées, le bois de Boulogne.“³²

In ihrer Studie machte Taboada-Leonetti zudem darauf aufmerksam, dass sich die französische Mehrheitsgesellschaft des Stadtteils in der Kategorie Beruf vom ausländischen Bevölkerungsanteil unterschied. Die MigrantInnen arbeiteten größtenteils im Hauservice und gehörten gemessen an ihrem Einkommen zu den unteren Schichten. Neben der schichtspezifischen und ethnischen Abgrenzung gab es ihrer Meinung nach jedoch auch eine klare räumliche Segregation zwischen den zwei Bevölkerungsgruppen, die sich vertikal in den Wohnhäusern anordnete. Die reiche Bewohnerschicht, hauptsächlich französische oder ausländische Botschaftsangehörige mit ähnlichem sozialen Status, wohnten in den *étages nobles*, die vorwiegend iberische Unterschichtungsgruppe hingegen wohnte meistens – mit separatem Aufgang und unter schlechten Wohnbedingungen – unter dem Dach.³³ Daran zeigt sich auch eine Kontinuität der Wohnprivilegien der wohlhabenden Bewohner/innen, die sich seit den 1950er/60er Jahren in ihrer Verteilung nicht verändert hatte.

Die soziale Praxis einer bewussten Abgrenzung gegenüber anderen Schichten ermittelten auch die Soziologin Monique Pinçon-Charlot und ihr Ehemann Michel Pinçon in ihren Untersuchungen zur Grande Bourgeoisie der Beaux Quartiers, die sie in den 1980er Jahren begannen und bis heute weiterführen. Einer der zentralen Befunde in ihrer ersten Publikation zu den Beaux Quartiers von 1989, die auf Interviews mit reichen BewohnerInnen basierte, ist die soziale Abschließung der herrschenden Klasse in den westlichen Stadtteilen von Paris. Unter den großbürgerlichen Familien und der reichen Aristokratie sei eine residentielle Sesshaftigkeit zu beobachten.³⁴ Der Wohnort im 16. Arrondissement bilde einen Grundpfeiler für die Stabilisierung einer dominierenden gesellschaftlichen Position in Frankreich. Um ihre soziale Stellung zu bewahren, bemühten sich aristokratische und die alten großbürgerlichen Familien, den Zugang zu den Beaux Quartiers bzw. zu bestimmten Zirkeln zu reglementieren. Dennoch sei die soziale Homogenität des vornehmen Wohnumfelds nicht ungebrochen. Vor diesem Hintergrund gebe es innerhalb des reichen Stadtteils klei-

³¹ Isabelle Taboada-Leonetti, *Les immigrés des beaux quartiers. La communauté espagnole dans le XVIe*, Paris 1987, S. 14.

³² Ebd., S. 58 f.

³³ Vgl. ebd., S. 71, 75, 88.

³⁴ Vgl. Monique Pinçon-Charlot/Michel Pinçon, *Dans les beaux quartiers*, Paris 1989, S. 39.

ne Inseln, zu denen der Zugang verschlossen sei. Die soziale Praxis ihrer BewohnerInnen zeichne sich dadurch aus, soziale Distanz durch eine räumliche zu vergrößern, indem sie durch Vererbung ein Monopol auf den Wohnsitz und das Wohnen in den *Beaux Quartiers* innerhalb ihrer Schicht bewahrten.³⁵

Die Pinçons entwarfen hier ein Bild einer monolithischen Bourgeoisie, deren Praxis der Distinktion eine Traditionslinie bis ins 19. Jahrhundert aufwies. Ihre kontrastreiche Darstellung widersprach teilweise vorherigen Befunden einer sozialen Heterogenität des Stadtteils. Sie betonten dadurch die Machtposition der reichen StadtbewohnerInnen und trugen somit zur Politisierung der Auseinandersetzung mit der Thematik bei.

Diese ist sowohl im Kontext einer verschärften Polarisierung im Großraum Paris als auch stärker wahrgenommenen sozialen Grenzen oder Abgrenzungen zwischen Klassen zu sehen.

Der Blick auf die Entwicklung der Sozialstruktur des 16. Arrondissements von den 1950er bis 1980er Jahren zeigt, dass dieses sich veränderte und die *Cadres supérieurs* zur größten sozialen Gruppe wurden. Diese Verschiebung steht im Zusammenhang mit dem ökonomischen Strukturwandel und der Transformation zu einer Dienstleistungsgesellschaft.³⁶ Vor allem in Managerpositionen im Handel und in der Finanzwelt lagen neue Zugänge zu Wohlstand und Reichtum. Es zeigt sich jedoch auch, dass die Außenwahrnehmung und wissenschaftliche Untersuchung stark von den zeitlichen Kontexten und Forschungsfragen abhingen, die bedingten, dass unterschiedliche Bilder der BewohnerInnen entworfen wurden und Differenzierungs- und Abgrenzungsprozesse zwischen den sozialen Gruppen unterschiedlich gewichtet wurden. Gemeinsam war den VerfasserInnen der Studien die Überzeugung, dass ein theoretischer Zusammenhang zwischen der Lage und materiellen Beschaffenheit des Wohnortes und der Sozialstruktur besteht. Daraus folgt, dass zur Performanz von Reichtum ein bestimmter physischer Ort mit seiner ästhetischen Gestaltung und materiellen Ausstattung gehört, die als Zeichen der sozialen Stellung dienen. Bemerkenswert ist dabei die kontinuierliche Anziehungskraft der 'guten Adresse' auf Großverdiener/innen, die trotz steigender Preise im 16. Arrondissement wohnen wollten. Hierin liegen weitere Indizien, dass der Wohnort mit seinen bürgerlichen Repräsentationen des ausgehenden 19. Jahrhunderts eine große Rolle für die soziale Stellung spielte. Eine weitere Kontinuität zeigt sich darin, dass die Wohnprivilegien im Vergleich zu anderen Stadtteilen konstant hoch blieben und die Lebensbedingungen zwischen arm und reich dadurch durchgängig ungleich verteilt waren.

³⁵ Ebd., S. 253-255.

³⁶ Vgl. u.a. Sirinelli, Kap. V, VI.

Harvestehude – ein privilegiertes Viertel ohne privilegierte Klasse

In Hamburg entstanden erst Mitte der 1960er Jahre wissenschaftliche Studien zur sozialen Topografie der Metropole. In seiner Dissertation gliederte der Sozialgeograf Peter Braun die Großstadt sozialräumlich in unterschiedliche Viertel und eröffnete Einblicke in die Beschaffenheit des Stadtviertels Harvestehude und die Sozialstruktur der BewohnerInnen in den 1950er und 1960er Jahren.³⁷

Weitgehend vom Zweiten Weltkrieg unzerstört³⁸, dominierte die alte Bebauung die Erscheinung von Harvestehude. Der Sozialgeograf typisierte den Stadtteil als Villenviertel, das sich von anderen Stadtteilen durch eine geringere Einwohnerdichte, weitläufige Besiedlung mit großzügiger Begrünung und hohen Mietpreisen unterscheidet. Es stehe mit seiner Bewohnerschaft an der Spitze einer „möglichen Sozialpyramide“. Vor Ort würde sich die „soziale Oberschicht“ am stärksten mit mehr als 20 Prozent an Selbstständigen aus den mittleren und höheren Kategorien zusammensetzen. Dazu kämen höhere Anteile Angestellter mit Fach- oder Hochschulbildung sowie Beamte des Höheren Dienstes, während die einfachen Angestellten und die ArbeiterInnen relativ schwach vertreten seien.³⁹

In seiner Klassifizierung ist zu erkennen, dass er zur „sozialen Oberschicht“ auch soziale Gruppen der Mittelschicht rechnete. Im Vergleich zur französischen Wahrnehmung, die die soziale Abschließung der bürgerlichen Klasse diskutierte, zeigt sich in der Deutung von Braun ein Moment der sozialen Durchlässigkeit. Das reiche, privilegierte Viertel war zwar räumlich klar zu lokalisieren, aber seine sozialen Grenzen wurden nicht scharf konturiert, sondern als „mögliche[] Sozialpyramide“ fluide formuliert.

Die relative soziale Homogenität von Harvestehude erklärte Braun zum einen mit dem Traditionsbewusstsein im Viertel, das auf bestimmte Sozialschichten eine erstaunliche Anziehungskraft ausübe, welche bis in die Gründerzeit zurückreiche.⁴⁰ Zum anderen sei der ausbleibende soziale Wandel auch auf die Beständigkeit der homogenen Bausubstanz zurückzuführen. Ohne äußere Einflüsse wie Kriegszerstörung oder Sanierung bliebe die Sozialstruktur weitgehend gleich. In dem Kontext fragte er dezidiert: „Wie soll ein Villenviertel sich wandeln, es sei denn, die gesamte Sozialordnung unserer Gesellschaft wandelt sich? Sozialer Aufstieg ist nach wie vor mit bestimmten Ansprüchen

³⁷ Vgl. Peter Braun, *Die sozialräumliche Gliederung Hamburgs*, Hamburg 1968.

³⁸ Eine Skizze der Zerstörung, Wohnungsnot und Überbelegung in Eimsbüttel 1950 liefert Silke Salomon, „Eine städtebauliche Wiedergutmachung“. *Bauen und Wohnen in Hamburg-Eimsbüttel 1950-1968*, Hamburg 2000, S. 48-51.

³⁹ Vgl. Braun, S. 105 f.

⁴⁰ Vgl. ebd., S. 156 f.

an Umgebung und Wohnkomfort gebunden, so daß die bestehende Ordnung der kleinräumig gegliederten Stadt – wieder mit Ausnahmen – Bestand haben wird.“⁴¹

Im Vergleich zu den erfassten Daten der 1950er und 1960er Jahre in Frankreich fällt auf, dass einerseits die Verbindung zwischen physischem Raum, Bausubstanz und Sozialstruktur hergestellt wird, die „Sozialstruktur“ aber andererseits nicht wirklich sozialen Gruppen zugeordnet wird. So leicht der Pariser Stadtraum in bürgerliche Stadtteile im Westen und Arbeiterviertel im Osten aufgeteilt wurde, so schwer schien es dem Hamburger Sozialgeografen gefallen zu sein, eine ähnlich dichotome Zuordnung vorzunehmen. Die Historikerin Christiane Reinecke sieht darin eine Unsicherheit, soziale Hierarchien zu benennen, da Ober- und Unterschichten nicht in das Bild einer Mittelstandsgesellschaft passen würden.⁴²

Im gleichen Zeitraum wie Braun untersuchte die Stadtsoziologin Elisabeth Pfeil mit Studierenden die Veränderungen des Stadtteils Harvestehude. Ihr Forschungsinteresse richtete sich auf eine drohende Ausweitung von Büroflächen aus der nahegelegenen City, die von ihr als Symptom der „Krise der Stadt“ gedeutet wurde. In Anlehnung an die *Chicago School* fragten die ForscherInnen um Pfeil auch nach dem „besonderen Gesicht“ von Harvestehude und der Gefährdung der ökologischen Einheit der sozialen Gruppe durch die „Kommerzialisierung“.⁴³ Durch Interviews und Fragebögen fanden sie heraus, dass dort Mitte der 1960er Jahre überwiegend ‚alte Hamburger‘ wohnten. 57 Prozent hatten schon vor dem Zweiten Weltkrieg in dem Stadtteil gelebt und der Hauptzug dorthin erfolgte zwischen 1940 und 1959. Die Indizien sprachen für eine hohe Kontinuität der Bevölkerung. Im Vergleich zur von Braun ermittelten Sozialstruktur analysierten die AutorInnen dieser Studie ein drastisches Ungleichverhältnis zwischen den sozialen Gruppen: Die soziale Schichtung zeigte mit 42 Prozent eine hohe Konzentration von Selbstständigen, deren Anteil im Allgemeinen nur bei 10 bis 12 Prozent läge. Am stärksten vertreten sei dabei der ‚selbstständige Hamburger Großhandelskaufmann‘.⁴⁴

Die Wohnbedingungen dieser Personen ähnelten sehr jenen der Privilegierten in Paris. Gemessen an den damaligen Wohnstandards waren es meistens große Wohnungen mit vier, fünf und mehr Zimmern. Die Belegungsdichte, die

⁴¹ Ebd.

⁴² Vgl. Christiane Reinecke, Wo das Soziale wohnt. Urbane Geographien und die Verortung sozialer Ungleichheit in den westdeutschen Sozialwissenschaften, in: dies./Mergel, S. 219-252, hier S. 230.

⁴³ Vgl. Elisabeth Pfeil u. a., Die Kommerzialisierung von Harvestehude. Zur Wandlung eines citynahen Stadtteils, in: Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik, 12:1, 1967, S. 259-285.

⁴⁴ Ebd., S. 264 f.

sich in der unmittelbaren Nachkriegszeit durch Zwangseinweisungen erhöhte, ging in den 1950er Jahren zurück und das Viertel war unterbelegt. Wohnhäuser mit ein bis zwei Wohnungen waren häufig von Selbstständigen bewohnt. Diese waren am längsten in Harvestehude ansässig und wiesen die höchste Wohnzufriedenheit auf.⁴⁵ Schwierigkeiten hatten die WissenschaftlerInnen damit, eine Verbindung zwischen den vorherrschenden Wohnbedingungen und einer sozialen Hierarchisierung zu ziehen und zeichnen die Angehörigen dieser Oberschichten oder oberen Mittelschichten eher als Betroffene einer drohenden Verdrängung, obwohl diese eindeutig für privilegierte und distinkte Lebensbedingungen eines Bürgertums in den 1960er Jahren sprachen. Diese Einschätzung korreliert auch mit Selbstaussagen der BewohnerInnen. Die Befragten bezeichneten ihr Stadtviertel als „ein gutes Viertel“. Fast die Hälfte führte bestimmte Schicht- und Traditionsmerkmale an, die auch in den Zusammenhang baulicher und ästhetischer Charakterisierung gestellt wurden. In den Aussagen der BewohnerInnen zeichnete sich ein sozial schärfer konturiertes Bild ab, jedoch sprachen sie bevorzugt mit abgemilderten Begriffen von einer „guten Adresse“ und „sozialem Prestige“ oder betonten den regionalen Bezug in Bezeichnungen wie „Hamburger Kaufleute“ oder „Hamburger Familien“.⁴⁶

In medialen Reportagen über Harvestehude, wie zum Beispiel einer 15-teiligen Reihe vom Hamburger Abendblatt von 1964, wurden auch eher Verlustgeschichten ehemaliger Hamburger Großbürger/innen und ihrer prachtvollen Häuser erzählt und wenige beschrieben die zeitgenössischen sozialen Verhältnisse.⁴⁷ Anfang der 1970er Jahre änderte sich jedoch die Perspektive auf Harvestehude und in der Artikelserie der ZEIT „Wo die reichen Leute wohnen“ kommentierte der Autor Ben Witter, dass sich der Reichtum in Hamburg mit „Blick aufs Wasser (...) an Elbe und Alster“ finde. Witter brachte in seiner Darstellung einen neuen Akzent in das mediale Bild des Stadtviertels und lokalisierte dort die Reichen der Stadt und betonte ihre Sesshaftigkeit.⁴⁸

1972 bestätigte eine Studie von Carl Heinrich Busse zum Strukturwandel von Harvestehude diesen Trend. Busse illustrierte diesen einerseits an Aufwertungsprozessen der 'guten Adresse', die sich in der Preissteigerung von Eigentumswohnungen und Luxus-Mietwohnungen mit Schwimmbad, Sauna und modernstem Komfort ausdrückten. Das Preisniveau und die Luxusausstattung wichen stark vom Hamburger Durchschnitt ab und vergrößerten, Busses Auffas-

⁴⁵ Ebd., S. 265 f., 268.

⁴⁶ Ebd., S. 269.

⁴⁷ Vgl. exemplarisch, Hamburger Abendblatt, Reihe Zwischen Alster und Pöseldorf, Teil 7, Große Namen, große Häuser, 03.11.1964; Teil 11, Schiffe Kaffee, Porzellan. Die Familie Blohm, 12.11.1964; Teil 15, Diamantenkönig Alfred Beit, 26.11.1964.

⁴⁸ Die Zeit, Wo die reichen Leute wohnen, 16.10.1970.

sung nach, die negativen Aspekte der „Exklusivität“.⁴⁹ Unter diesem Begriff fasste er die ökonomischen Aspekte der Abgrenzung der ‚sozialen Oberschicht‘ durch teure Wohnprivilegien und kostspieligen Lebensstil, die einkommensschwächere Schichten ausgrenzten. Eine Politisierung des Themas zeigte sich auch in der sozialgeografischen Diplomarbeit von Ursel Wolfram von 1974. Diese richtete sich gegen die exklusiven Wohnprivilegien in Harvestehude. Die gründerzeitliche Bausubstanz war nach Wolfram auf die Wohnbedürfnisse des gehobenen Bürgertums und insbesondere der Kaufmannsschicht im ausgehenden 19. Jahrhundert zugeschnitten, die sich aber weitgehend aufgelöst habe. Auf Grund des technischen Fortschritts und der Änderung der Familienstruktur entspräche aber die Bausubstanz mit Großwohnungen nur noch bedingt modernen Wohnansprüchen. Die Wohnungen seien „oft zu groß [...] für die dort wohnhafte überalterte Bevölkerung. [...] Auf Grund konservativer Verhaltensweisen und reinem Profitinteresse bleiben derartige Vermieter oft in diesen gründerzeitlichen Vierteln wohnen, statt sich im Alter eine kleinere Wohnung zu suchen, die der veränderten Familienstruktur besser angepasst wäre.“⁵⁰ Zusammenfassend forderte sie ein staatliches Eingreifen in die Wohnprivilegien der Oberschicht. Das Stadtviertel, das direkt neben der expandierenden Universität der 1970er Jahre lag, sollte sich stattdessen für Studierende und ihre Wohnbedürfnisse öffnen.⁵¹

Dass ihre Forderungen illusorisch waren, unterstrich eine zeitgleiche Umfrage der BewohnerInnen zu ihrer Wohnsituationen und Zufriedenheit. Im Rahmen einer größeren Untersuchung der Stadt Hamburg über den Wohnungsbedarf der Bevölkerung befragten externe Experten die Bevölkerung aus sieben Stadtteilen zum Wohnwert ihres eigenen sowie der anderen Stadtviertel.⁵² Die Befragten bewerteten Harvestehude als einen Stadtteil mit hohem

⁴⁹ Carl-Heinrich Busse, Strukturwandel in den citynahen Hamburger Wohngebieten Rotherbaum und Harvestehude, in: Berichte zur deutschen Landeskunde, 46:2, 1972, S. 171-198, hier S. 195.

⁵⁰ Vgl. Ursel Wolfram, Citynahes Wohnen in Harvestehude und Rotherbaum. Bestandsaufnahme und Aspekte der Zukunft. Wissenschaftsberichte der Universität Hamburg, Hamburg 1974, S. 11.

⁵¹ Vgl. ebd., S. 7.

⁵² Vgl. Prognos AG, Basel, Abteilung Stadtentwicklung und Regionalplanung, Qualitativer und Quantitativer Wohnungsbedarf und Wanderungen in der Freien und Hansestadt Hamburg, Untersuchung im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg, 1. Zwischenbericht, Basel 1975. Quellen: Landesamt Hamburg, Stichproben aus der Einwohnermeldekartei; 2 Fragebogen mit 120 Fragen; Interviews durch Infratest München – alles Herbst 1974; Die Befragungsaktion wurde unterstützt durch Notizen in der Presse, in denen die Bevölkerung um Mitarbeit gebeten wurde. Im Großen und Ganzen war die Bereitschaft, ein Interview zu gewähren, gut; Schwierigkeiten größeren Ausmaßes traten am ehesten in Villenvierteln auf. Vgl. S. II.5 und S. IV.5.

Prestige und ausgezeichneter Lage an der Alster. Diese Merkmale seien laut ihren Aussagen „über die Grenzen Hamburgs bekannt“.⁵³

Spezifische Charakteristika der guten Wohngegenden sei erstens das soziale Niveau der Umwelt und „positive Bezugsfamilien“. Daran anschließend sei die Bevölkerungszusammensetzung (Arbeiter, Angestellte, Selbstständige) als zweiter Aspekt für das Prestige ausschlaggebend. Drittens würden Eindrücke städtebaulicher Elemente der Freiräume und der Gestaltung der Gegend die Bewertung beeinflussen.⁵⁴ Die Aspekte der Wahrnehmung und Bewertung zeigen deutlich, dass die Vorstellung gesellschaftlicher Stellung und sozialräumlicher Verortung auch Mitte der 1970er Jahre von der Beschaffenheit beeinflusst wurde und die bürgerlichen Repräsentationen nach wie vor als Distinktionsmerkmale für sich der Oberschicht zugehörig Fühlende dienten.

Die sich abzeichnende soziale Homogenisierung und soziale Ungleichverteilung in Form von Wohnprivilegien der einkommensstarken Bewohner/innen Ende der 1970er Jahre sprach für eine wachsende Polarisierung der Hamburger Bevölkerung und zunehmende Segregationsprozesse in Harvestehude. Diese wurden erst im Verlauf der 1980er Jahre Gegenstand von sozialwissenschaftlichen Studien, die die sozialen Veränderungen und Differenzierungsprozesse in Hamburg untersuchten.⁵⁵ Das Projekt Sozialatlas Hamburg, entstanden an der Fachhochschule Hamburg in den Jahren 1989 bis 1991, richtete den Blick auf Aspekte sozialer Ungleichheit und ihrer sozialräumlichen Differenzierung.⁵⁶ Hamburg sei zwar einerseits die Stadt in Westdeutschland mit den meisten Millionären, aber andererseits auch eine Stadt mit Armut und sozialer Polarisierung. Ein Verarmungsprozess habe weite Teile der Stadt erfasst, der als direkte Folge der Krisen der 1970er Jahre und des Strukturwandels gesehen werden könne. Die Armut lokalisiere sich in schon immer sozialschwächeren Gebieten, während die wohlhabenden Stadtteile Hamburgs von diesen Prozessen kaum betroffen seien.⁵⁷

⁵³ Prognos, S. IV.9.

⁵⁴ Vgl. ebd., S. II.5 f, S. II.9.

⁵⁵ Vgl. den Beitrag von David Templin in diesem Heft zur Gentrifizierung und die Untersuchungen von den Soziologen Jürgen Friedrich und Jens Dangschat an der Universität Hamburg.

⁵⁶ Vgl. Ulrich Podszuweit/Wolfgang Schütte/Norbert Swierkta, Datenhandbuch Hamburg: Sozialatlas HH. Analysen, Karten und Tabellen zur sozialräumlichen Entwicklung, Hamburg 1992, S. 1.

Als hauptsächliche Datenquellen wurden die publizierten Ergebnisse der Volks-, Gebäude-, Wohnungs- und Arbeitsstättenzählung von 1987, die veröffentlichten Lohn- und Einkommensteuerstatistiken der Jahre 1980, 1983 und 1986 sowie die vom Statistischen Landesamt Hamburg herausgegebenen Sozialhilfedaten für die 1980er Jahre benutzt.

⁵⁷ Vgl. ebd., S. 13, 16.

Räumlich verzeichneten sie die ungleiche Einkommens- und Vermögensverteilung in Hamburger Stadtteilen. Es zeigte sich, dass in Harvestehude die meisten Großverdiener wohnten und deren Einkommen das stärkste Wachstum aufwies, während der Anteil der unteren Einkommen gleichzeitig schrumpfte. Die Tendenz spräche für eine weitere Konzentration der reichen „Randgruppe.“⁵⁸ Die Gruppe mache nur 0,1 Prozent der Steuerpflichtigen aus, beziehe aber rund 7 Prozent der Einkommen. Seit 1971 würden Zahlen diese kontinuierliche Konzentrationserhöhung in der Einkommensverteilung belegen.⁵⁹

Setzt man dies in Verhältnis mit den Entwicklungen in Paris, sind Ähnlichkeiten in der zunehmenden Polarisierung und Konzentration von Reichtum seit den 1980er Jahren zu erkennen, jedoch zeigen sich auch Unterschiede in der schichtspezifischen Zuordnung des Reichtums. In den Beaux Quartiers waren es nach den Untersuchungen von Pinçon-Charlot/Pinçon die traditionellen großbürgerlichen Familien, die ihren althergebrachten Reichtum dort bewahrten. In Hamburg war es eine sehr abstrakte Gruppe von 0,1 Prozent der Steuerpflichtigen, eine „Randgruppe“ jedoch keine bürgerliche Klasse.

Fazit

In den europäischen Städten Paris und Hamburg sind seit den 1950er Jahren Segregationsprozesse in reichen Stadtvierteln zu beobachten, die sich in den 1980er Jahren in ihrer Ausprägung verstärkten. Diese soziale Abgrenzung reicher Teile der Stadtbevölkerung zeigte sich in sehr hohen Wohnprivilegien, die im Untersuchungszeitraum in starkem Kontrast zu den allgemeinen Wohnbedingungen standen. Des Weiteren konzentrierten sich in beiden Städten zunehmend hohe Einkommensklassen und Vermögende in den untersuchten bürgerlichen Altbauvierteln, die sich dadurch zu sozial homogeneren Gebieten entwickelten. Auch die stetige Verteuerung der Miet- und Bodenpreise führte zu einer fortwirkenden Ausgrenzung einkommensschwächerer Schichten. Darüber hinaus haben beide Stadtviertel von ihrer Entstehung im 19. Jahrhundert bis heute eine enorme Anziehungskraft auf sich der Oberschicht zugehörig Fühlende. Die großbürgerlichen Repräsentationen spielen nach wie vor eine Rolle für die soziale Stellung und bilden einen Grundpfeiler für ihren schichtspezifischen Habitus.

Nationale Unterschiede zeigen sich in der Wahrnehmung und wissenschaftlichen Untersuchung der reichen Stadtviertel und ihrer BewohnerInnen. Die französischen Forscher/innen verbanden Reichtumsvorstellungen konstant mit ihren Vorstellungen von Klasse und seit den 1980er Jahren auch von Eth-

⁵⁸ Vgl. ebd., S. 18 f.

⁵⁹ Vgl. ebd., S. 17; auch: Die Zeit, Konzentration des Reichtums. Seit 1973 hat sich das Geldvermögen der Westdeutschen fast verdoppelt, 08.03.1991.

nie. Die westdeutschen Sozialwissenschaftler/innen taten sich hingegen schwer, die deutlich sichtbare räumliche Konzentration von Reichtum und Abgrenzungen von Reichen in den Kontext sozialer Hierarchien zu stellen, obwohl in den Aussagen der BewohnerInnen deutlich soziale Grenzen formuliert wurden. Hierbei drückt sich möglicherweise ein Unbehagen mit bürgerlichen Kontinuitätslinien in die Zeit vor 1945 aus. Ein weiterer Grund könnte in der attestierten Fokussierung der westdeutschen Soziologie auf die Mittelschicht unter Vermeidung extremer und konfliktreicher Gesellschaftsbilder liegen.

Clubs als exklusive Orte der Hamburger Wirtschaftselite. Räumlich-soziale Praxen und Deutungen im 20. Jahrhundert

Abstract: In Germany, wealth is concentrated primarily in large cities. Exclusive clubs mark the sites of activity of a rich “upper class” that serve the purpose of social communitization as well as outward representation. At the same time, they are projection surfaces for the perception and localization of wealth in the population. The present contribution analyzes the media representation of clubs as exclusive sites and focal points of the “rich” using the example of Hamburg in the 20th century. Special emphasis is placed on four organizations: the Patriotische Gesellschaft (patriotic society) as a nonprofit, charitable association; the Gesellschaft Harmonie (harmony society) as an exclusive gentleman’s club; the Überseeclub (overseas club) as an economic network; and the Norddeutsche Regattaveroin (North German regatta club) as Germany’s oldest sailing club.

Die jüngsten Armutsberichte der Hilfsorganisation Oxfam zeigen, dass der Anteil der reichsten Menschen am Gesamtvermögen aktuell so groß ist wie zuletzt vor der Wirtschaftskrise der 1930er Jahre. Die soziale Ungleichheit hat seit den 1970er Jahren wieder deutlich zugenommen. „Reiche“ Akteure, ihre Netzwerke und Lebenswelten stellen in der Geschichtswissenschaft jedoch noch immer ein Forschungsdesiderat dar.¹ Reichtum ist in Deutschland vor allem in den Großstädten konzentriert und prägt schon architektonisch durch repräsentative Bauten den städtischen Raum. Exklusive Clubs markieren in diesem Zusammenhang Handlungsorte einer reichen „Oberschicht“, die der sozialen Vergemeinschaftung ebenso dienen wie der Repräsentation nach außen. Die offensichtliche Verbindung zwischen Stadt und Reichtum wurde aber mit Ausnahme des Stiftungswesens für das 20. Jahrhundert bislang jedoch kaum beachtet. Bei der Bürgertumsforschung standen nicht Clubs, sondern das Vereinswesen allgemein im Mittelpunkt, wobei es maßgeblich um deren Rolle als

¹ Vgl. <http://www.oxfam.de/news/140121-85-milliardaere-besitzen-so-viel-aermere-haelfte-weltbevoelkerung-zusammen> (zuletzt aufgerufen am 09.02.2015). Siehe dazu das Konzept für die Tagung „Reichtum in Deutschland. Akteure, Netzwerke und Lebenswelten im 20. Jahrhundert“, die im Februar 2016 an der FZH stattfand.

Integrations- und Emanzipationsagenturen ging.² Vor einigen Jahren sind erste Studien zu national bedeutsamen exklusiven Clubs wie dem „Industrieclub“ in Düsseldorf und dem „Herrenclub“ in Berlin entstanden. Dabei stand deren Bedeutung als Orte der informellen Kontaktaufnahme wirtschaftlicher und politischer Eliten im 20. Jahrhundert im Mittelpunkt.³ Die Verortung und Repräsentation der Clubs im städtischen Raum wurde dabei noch nicht untersucht.

Der vorliegende Beitrag analysiert die mediale Darstellung von Clubs als exklusive Orte der „Reichen“ am Beispiel von Hamburg im 20. Jahrhundert. Hamburg erscheint dafür aus drei Gründen besonders geeignet: Erstens wurde die Wirtschaftselite der Stadt spätestens seit dem 19. Jahrhundert in der Fremdwie in der Selbstzuschreibung als „hanseatisch“ bezeichnet. Anders als der Begriff des Bajuwarischen beschreibt „hanseatisch“ nicht nur einen Regionalcharakter, sondern war und ist darüber hinaus ein in politischer, wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Hinsicht exklusiver und exkludierender Begriff. Eng mit der Bedeutung des Hanseatischen verbunden ist zweitens die lange Stiftungstradition in Hamburg: Mit dem Stiftungswesen verbanden hier „reiche“ Unternehmer spätestens seit dem 19. Jahrhundert den Anspruch, sozialkaritativ und kulturfördernd im städtischen Raum zu wirken.⁴ Drittens sind Clubs als Vereine der Wirtschaftselite eng mit maritimen Sportarten verbunden, die, wie insbesondere das Segeln, lange Zeit wohlhabenden Schichten der Bevölkerung vorbehalten blieben.

In diesem Beitrag stehen vor allem vier exklusive Clubs im Vordergrund, die in Hamburg in besonderem Maße als hanseatisch gelten: Die Patriotische Gesellschaft als gemeinnütziger, wohltätiger Verein, die Gesellschaft Harmonie als exklusiver Herrenclub, der Überseeclub als wirtschaftliches Netzwerk und der Norddeutsche Regattaverein als Deutschlands ältester Segelclub. Die Clubs waren durch zahlreiche Doppelmitgliedschaften miteinander verflochten. Zum Teil standen sie auch räumlich in engem Kontakt, wenn etwa der Überseeclub

² Zum Forschungsstand: Ralf Roth, Verein und bürgerliche Gesellschaft im 19. und beginnenden 20. Jahrhundert. Thomas Nipperdeys Thesen zur Vereinsbewegung, in: Werner Plumpe/Jörg Lesczenski (Hrsg.), Bürgertum und Bürgerlichkeit zwischen Kaiserreich und Nationalsozialismus, Mainz 2009, S. 121-135.

³ Industrie-Club e.V. Düsseldorf (Hrsg.), Treffpunkt der Eliten. Die Geschichte des Industrie-Clubs Düsseldorf. Texte und wissenschaftliche Bearbeitung von Volker Ackermann, Düsseldorf 2006. Speziell für die Zeit des Nationalsozialismus: Rüdiger Hachtmann, Social Spaces of the Nazi *Volksgemeinschaft* in the Making: Functional Elites and Club Networking, in: Bernhard Gotto/Bernhard Steber (Hrsg.), Visions of Community in Nazi Germany. Social Engineering and Private Lives, Oxford 2014, S. 200-216.

⁴ In der Zeit des Nationalsozialismus dienten die Stiftungen im neu formierten städtischen Herrschaftsraum vor allem der Vermögensakquise sowie der persönlichen Machtausübung. Michael Werner, Stiftungsstadt und Bürgertum. Hamburgs Stiftungskultur vom Kaiserreich bis in den Nationalsozialismus, München 2011.

nach seiner Gründung 1922 zunächst in dem Gebäude der Patriotischen Gesellschaft residierte. Anhand dieser Beispiele wird erstens analysiert, wie durch die räumliche Anordnung der Clubs (Grundstücke, Gebäude, innenarchitektonisches Ensemble) Reichtum im städtischen Raum kreiert wurde und zugleich in ihn hineinwirkte. Zweitens wird untersucht, auf welche Weise den Clubs soziale Exklusivität im städtischen Raum zugeschrieben wurde und die dadurch erzeugte Aufmerksamkeit auf die Selbstdarstellung der Hansestadt zurückwirkte. Vor diesem Hintergrund wird drittens nach dem exkludierenden Charakter der Clubs im städtischen Raum gefragt. Wie gingen die Akteure in den Clubs wie in der Lokalpresse nach 1945 damit um, dass jüdische Mitglieder während der Zeit des Nationalsozialismus ausgeschlossen worden waren. Inwieweit wurde thematisiert, dass Frauen in den Herrenclubs nicht zugelassen waren.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Berichterstattung über die exklusiven Clubs die Pflege eines hanseatischen Sonderbewusstseins in Hamburg unterstützte. Letzteres war aufgrund seiner Polyvalenz und vielfältigen Anschlussfähigkeit im Verlauf des 20. Jahrhunderts gleichermaßen mit Monarchie, Demokratie und Diktatur kompatibel. Eine zentrale Rolle bei der Wahrnehmung und Deutung der Clubs spielte die Hamburger Presse. Zeitungen wie der vor 1933 liberal ausgerichtete „Hamburger Anzeiger“ oder das „Hamburger Abendblatt“ seit 1948 betrieben eine publizistische Identitätspolitik, die „immer wieder ‚das Wesen‘ Hamburgs als norddeutsche Großstadt beschwor und den Lesern damit auch sagte, wie denn ihre Gemeinsamkeiten als Hamburger aussähen“.⁵ Tatsächlich waren die städtischen Oberschichten Hamburgs im 20. Jahrhundert tiefgreifenden Veränderungsprozessen unterworfen. So setzte mit dem Ersten Weltkrieg der Abstieg des Handelsbürgertums in Hamburg ein. In der Weimarer Republik büßte es seine wirtschaftliche Vormachtstellung ein und verlor mit dem Fall des Klassenwahlrechts seine angestammte politische Bastion.⁶ Nach 1933 war die traditionelle Ausrichtung der wirtschaftlichen Eliten auf den Außenhandel mit der nationalsozialistischen Politik zwar nur bedingt kompatibel. Dies führte im Ergebnis jedoch nicht zu randständiger Distanz der Hamburger Wirtschaftselite, sondern zur engen Zusammenarbeit mit dem NS-Regime.⁷ Nach 1945 nutzte die Wirtschaftselite die dem Hanseatischen traditionell zugeschriebenen Elemente wie Rationalität, Pragmatismus und

⁵ Karl Christian Führer, *Medienmetropole Hamburg. Mediale Öffentlichkeiten 1930-1960*. Hamburg 2008, S. 321.

⁶ Frank Bajohr/Dorothee Wierling, „Hanseat“ und „hanseatisch“ – Konturen eines möglichen Forschungsfelds, unveröff. Konzeptpapier, Hamburg o.D. [2012], S. 1f.

⁷ Frank Bajohr, Hamburg im „Dritten Reich“, in: Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg (FZH), *Zeitgeschichte in Hamburg* 2013, Hamburg 2014, S. 15-33, S. 21.

Weltoffenheit zur Abgrenzung vom Nationalsozialismus und um sich als Trägerin demokratischer Verfasstheit zu präsentieren.⁸

1. Räumliche Anordnungen: Die Clubs und ihre Gebäude

Die Gebäude, in denen die Clubs residierten und entsprechende Umbauten wurden in den städtischen Medien intensiv kommentiert. Besonders ausführlich war die Berichterstattung über die Patriotische Gesellschaft, die am 11. April 1765 als „Hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe“ von Hamburger Bürgern gegründet worden war. Ziel der Vereinigung war es, die Verhältnisse in Staat und Gesellschaft in Hamburg kontinuierlich zu verbessern.⁹ So führte die Patriotische Gesellschaft z.B. neben dem Kartoffelanbau auch den Blitzableiter in Hamburg ein und gründete die Öffentlichen Bücherhallen mit. Ferner unterstützte sie die Gründung der Museen für Kunst und Gewerbe sowie für Hamburgische Geschichte.¹⁰

Das Gebäude der Patriotischen Gesellschaft schien gewissermaßen die Geschichte der Hansestadt zu symbolisieren. Nach dem Großen Brand des Jahres 1842, bei dem das Haus der Patriotischen Gesellschaft zerstört worden war, ließ die Vereinigung ein neues Gebäude an der Trostbrücke errichten – im Zentrum der Stadt und in unmittelbarer Nähe zum Rathaus. Nach dessen feierlicher Einweihung im Dezember 1847 ging es in den ausführlichen Kommentaren der Tagespresse zu den folgenden Umbauarbeiten am Haus stets darum, das Gebäude und die Patriotische Gesellschaft selbst als im besten Sinne ‚hamburgisch‘ zu charakterisieren. Anlässlich des Umbaus im Jahr 1898 wurde etwa der beauftragte Architekt Theodor Bülow von der liberal-konservativen Tageszeitung „Hamburger Correspondent“ als „ein echter Hamburger“ beschrieben, dessen Familie „noch heute eine in Hamburg wohl angesehene ist“.¹¹ Wieder im Mittelpunkt stand das Gebäude bei einem Umbau im Jahr 1924, da zu diesem Zeitpunkt die Räumlichkeiten für den Einzug des 1922 gegründeten Überseeclubs auf dessen Kosten umgebaut wurden. Die neuen Räumlichkeiten wurden als

⁸ Lu Seegers, Hanseaten und das Hanseatische in Diktatur und Demokratie: Politisch-ideologische Zuschreibungen und Praxen, in: Zeitgeschichte in Hamburg 2014, hrsg. von der Forschungsstelle für Zeitgeschichte (FZH), Hamburg 2015, S. 71-83.

⁹ Jürgen Overhoff, Unser Erbe der Aufklärung. Ein Blick zurück in die Zukunft, in: Sigrid Schambach (Hrsg.), Stadt und Zivilgesellschaft. 250 Jahre Patriotische Gesellschaft von 1765 für Hamburg. Geschichte – Gegenwart – Perspektiven, Göttingen 2015, S. 21-49, S. 21.

¹⁰ Marlis Roß, Der Ausschluss der jüdischen Mitglieder 1935. Die Patriotische Gesellschaft im Nationalsozialismus, Hamburg 2011 (2. Aufl.), S. 59.

¹¹ Das Patriotische Gebäude, sein Erbauer Theodor Bülow und der diesjährige Umbau des Hauses, in: Hamburgischer Correspondent, 20.11.1898.

hell und modern beschrieben.¹² Nach der Selbstauflösung des Überseeclubs im Jahr 1934 war die Deutsche Arbeitsfront (DAF) für kurze Zeit in das Haus eingezogen. Im „Dritten Reich“ verlor die Patriotische Gesellschaft an Bedeutung, obgleich sie 1935 den „Arierparagraphen“ eingeführt hatte und sich die leitenden Persönlichkeiten unumwunden auf die NS-Diktatur eingelassen hatten.¹³ Beim Luftangriff vom 3. August 1943 brannte das Haus aus. Dabei wurden vor allem große Teile der Bibliothek zerstört.

Nach 1945 wollte die Patriotische Gesellschaft vor allem als unpolitisch wahrgenommen werden. So lehnte der Vorstand etwa die Beteiligung an einem Kulturrat, der die Entnazifizierung des Kulturlebens vorantreiben sollte, als „zu politisch“ ab. Demgegenüber favorisierte man einen starken Bezug auf Hamburger Traditionen. So betonte der Vorstand in einem Rundschreiben im Juli 1946, dass das Haus wiederaufgebaut und zu einer „neuen Stätte echter hamburgischer Kultur“ gemacht werden sollte, die Mitglieder sollten dazu „Hamburgensien“ zur Verfügung stellen.¹⁴ Nach dem Wiederaufbau wurde ab 1954 das Herzstück des Gebäudes, der große Saal, mit finanzieller Hilfe der Stadt Hamburg wiederhergestellt. In einer Pressekonferenz des Jahres 1957 ging der Erste Vorsitzende des Vorstands, Werner Sieveking, auf den Bombenangriff am 3. August 1943 ein und zog einen direkten Vergleich zum Großen Brand des Jahres 1842, indem er den Wiederaufbau des Gebäudes nach den beiden „Katastrophen“ betonte. Die Neugestaltung des großen Saals beschrieb er als „Wunder stiller zäher Arbeit Hamburger Bürger“.¹⁵ Die Hamburger Tageszeitungen berichteten über die Wiederherstellung der Räumlichkeiten, die auch anderen Vereinen für Veranstaltungen dienen sollten. Dementsprechend hob das sozialdemokratische „Hamburger Echo“ die Gemeinnützigkeit der Patriotischen hervor.¹⁶ Auch in anderen Zeitungen wurde am Beispiel des Saals „die Würde und Solidität“ der Patriotischen Gesellschaft hervorgehoben.¹⁷ Dazu passte, wie es in der „Welt“ hieß, dass das vereinseigene Lokal „Zum alten Rathaus“ keinen schnellen Imbiss, sondern „fundierte Mahlzeiten in hanseatischer Tradition“ anbiete.¹⁸ Die Charakterisierung der Patriotischen Gesellschaft als gemeinnütziger Institution hielt auch in den folgenden Jahrzehnten

¹² Wieder ein neues Hochhaus für Hamburg, in: Hamburger Anzeiger, 20.2.1924.

¹³ Roß, Ausschluss, S. 64.

¹⁴ Staatsarchiv Hamburg (StaHH), 131-1 II, 6119: Patriotische Gesellschaft, Schreiben der Patriotischen Gesellschaft an ihre Mitglieder, Juli 1946.

¹⁵ Hamburger Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe. Patriotische Gesellschaft, Pressekonferenz, 8.3.1957.

¹⁶ Neuer Glanz an der Trostbrücke. Die Patriotische Gesellschaft weiht ihr Saalgeschoss ein, in: Hamburger Echo, 5.9.1957.

¹⁷ Patriotisches Gebäude neu entstanden, in: Die Welt, 5.9.1957.

¹⁸ Festliche Säle an der Trostbrücke. Die traditionsreiche Patriotische Gesellschaft baut wieder auf, in: Die Welt, 9.3.1957.

an. So hieß es beispielsweise im Jahr 1995 in der „Hamburger Morgenpost“ zur Vorderseite des Gebäudes: „Neugotische Backsteinarchitektur und schwere Wandtafeln künden von ehrwürdiger hanseatischer Tradition.“¹⁹ Die Patriotische Gesellschaft schien die vermeintlich schicksalhafte Stadtgeschichte Hamburgs zu symbolisieren, bei der die Hamburger Bürger nach dem Großen Brand oder der „Katastrophe“ des Zweiten Weltkriegs ihr Gemeinwesen immer wieder neu aufbauten und sich dabei gegenseitig halfen.

Ebenso wie die Patriotische Gesellschaft, aber mit einem stärkeren Bezug auf Hamburg als Wirtschafts- und Handelsstandort nahm der am 27. Juni 1922 auf Initiative des Bankiers Max Warburg gegründete Überseeclub für sich in Anspruch, das Gemeinwohl der Hansestadt zu fördern. Nach dem Vorbild englischer Clubs sollte der Überseeclub, dessen Mitglieder vor allem Kaufleute und Industrielle waren, den Welthandel sowie Frieden und Abrüstung von Hamburg aus fördern. Der Überseeclub lud bekannte Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zu Vorträgen ein, wie z.B. Friedrich Ebert, Hjalmar Schacht, Oswald Spengler und Gustav Stresemann.²⁰

Die Idee des Wiederaufbaus Hamburgs als internationalem Handelsplatz fand schnell Anhänger. Bereits 1922 zählte der Überseeclub rund 1.000 Mitglieder, so dass sich die Frage nach geeigneten Räumlichkeiten stellte.²¹ Insbesondere Mitgliedern aus dem Ausland sollte ein „Heim“ zur Verfügung stehen, dass sie unabhängig machen sollte von den gegebenen „Störungen des Hotellebens“, wie der Erste Vorsitzende, Freiherr von Rechenberg, betonte. Der Verein wünsche sich deshalb Räumlichkeiten abseits der beiden Luxushotels „Atlantic“ und „Vier Jahreszeiten“. ²² Generell hatte sich der Typus des Grandhotels nach dem Ersten Weltkrieg zu einem dynamischen Konsumort gewandelt, dessen Bild durch eine „liquid modernity“ (Zygmunt Baumann) und zufällige soziale Beziehungen bestimmt wurde.²³ Als Erlebnisort war das Grandhotel fortan nicht mehr ausschließlich an die traditionellen Oberschichten gebunden, der Zugang dazu konnte nun auch von „neuen Reichen“ erkaufte werden.²⁴ In den Räumen des Überseeclubs hingegen sollten sich die Mitglieder ungestört und in einem gemütlichen Rahmen aufhalten können. Ab 1923 wurde das Gebäude der Patriotischen Gesellschaft für den Überseeclub umgebaut. 1925 berichtete

¹⁹ Georg Wedemeyer, Die älteste Bürgerinitiative Hamburgs. Wie ein Traditionsverein versucht, „der Zeit immer vorauszuweichen“, in: Hamburger Morgenpost, 11.9.1995.

²⁰ Überseeclub Hamburg. Gesellschaft für wirtschaftlichen Wiederaufbau und Auslandskunde, in: Hamburger Nachrichten, 18.6.1922.

²¹ Der Überseeclub und seine nächsten Ziele, in: Neue Hamburger Zeitung, 2.8.1922.

²² Ebd.

²³ Habbo Knoch, Grandhotels. Luxurräume und Gesellschaftswandel in New York, London und Berlin um 1900, Göttingen 2016, S. 383.

²⁴ Ebd., S. 384.

der „Hamburger Correspondent“, der Überseeclub verfüge nunmehr über ein „vollendet ausgestattetes Heim im Mittelpunkt des großstädtischen Lebens“, das zwanglos öffentlichen wie privaten Gedankenaustausch diene.²⁵ Betont wurde vor allem die Großzügigkeit des Interieurs: eine luftige Freitreppe und indirektes Licht sorgten für eine „zauberische Atmosphäre“. Der Umbau, so das Fazit des Artikels, stelle trotz der zeitspezifischen Beschränkungen eine bauliche Meisterleistung dar, auf die die Stadt Hamburg ebenso wie der Überseeclub stolz sein könnten. Während die konkreten Kosten des Umbaus nicht benannt wurden, diene das Hanseatische als identifikatorischer Kitt zwischen dem exklusiven Club und der städtischen Öffentlichkeit:

„Und so mögen sich jetzt aus dieser neuen Hanseatenburg der alte Hanseatengeist und die alte Hanseatentatkraft wieder in die weite Welt breiten, wie sie das immer getan haben. Aufbauend, neubauend, Weltkultur und Weltwirtschaft.“

Geradezu als ein städtisches Gemeinschaftswerk beschrieben die „Hamburger Nachrichten“ den Umbau der Patriotischen Gesellschaft. Anlässlich der Mitgliederversammlung des Überseeclubs zitierten sie aus der Rede von Bürgermeister Carl Petersen, dass Präsidium und Vorstand des Verbands ebenso wie Architekten, Gewerbetreibende und Arbeiter gemeinsam die „schwierige Aufgabe“ des Umbaus erfüllt hätten. Ähnlich wie die Patriotische Gesellschaft sei auch der Überseeclub gewillt, gemeinnützige Arbeit zu leisten im Sinne einer „überseeischen Mission“ Hamburgs. Nachdem der Überseeclub bis in die frühen 1930er Jahre vor allem Vortragsveranstaltungen durchgeführt hatte, wurde er im Jahr 1934 aus wirtschaftlichen Gründen liquidiert.

Bei seiner Neugründung im Mai 1948 wurde nahtlos an die hanseatische Tradition angeknüpft. So betonte etwa der CDU-Politiker Erik Blumenfeld, in seiner Funktion als Präsident des Ausschusses zur Förderung der Überseewirtschaft, dass der Name Überseeclub nach wie vor einen großen „good will“ habe und mit ihm bewusst an eine Tradition angeknüpft werde, die „nach dem Ersten Weltkrieg erfolgreich hanseatischen Geist und hanseatischen Willen verkörperte.“²⁶ Am 1. November 1949 konnten neue Clubräume in dem Haus am Neuen Jungfernstieg 15 bezogen werden. Mit einem Lese- und Aufenthaltsraum im Erdgeschoss und zwei weiteren Räumen im zweiten Stock, die als Sitzungs-

²⁵ I.A. Baader, Der Hamburger Überseeclub und sein Heim. Das Patriotische Gebäude, in: Hamburger Correspondent, 31.5.1925.

²⁶ StaHH, 131-1 II, 5271, Schreiben des Ausschusses zur Förderung der Überseewirtschaft, Erik Blumenfeld, Dr. Amberger an Bürgermeister Max Brauer, 19.5.1948, Bl. 2. Zur Person Erik Blumenfelds und zu dem von ihm entwickelten Leitbild Hamburgs, das an die Zeit des Kaiserreichs anknüpfte, als Hamburg den drittgrößten Hafen der Welt besessen hatte: Frank Bajohr, Hanseat und Grenzgänger. Erik Blumenfeld – eine politische Biographie, Göttingen 2010, besonders S. 84-86.

zimmer genutzt werden konnten, war der Verein relativ bescheiden ausgestattet.²⁷ Doch nach dem Umzug des Überseeclubs in das Haus des Union-Clubs von 1867 im Neuen Jungfernstieg 17 entsprach diese Zuschreibung drei Jahre später ganz dem Duktus des Understatements. Das „Hamburger Abendblatt“ bemerkte am 8. Januar 1952, die neuen Räumlichkeiten seien „schöner, großzügiger, heller“ und mit „unaufdringlicher Eleganz“ ausgestattet.²⁸ Die mittlerweile 1.300 Mitglieder des Überseeclubs hätten den Umbau mit Spenden ermöglicht – von konkreten Kosten war wiederum nicht die Rede. Auch die der FDP nahestehende „Hamburger Freie Presse“ konstatierte, die neuen Räumlichkeiten seien dem „hanseatischen Geist“ würdig.²⁹

„Schon die Empfangshalle an der Großen Theaterstraße vermittelt einen nachhaltigen Eindruck von der ruhigen Atmosphäre, die in dem Club der Hamburger Kaufmannschaft herrscht. [...] Für Gäste aus Übersee dürften Speisesaal und Clubraum mit bezaubernder Aussicht auf die Binnenalster von besonderer Anziehungskraft sein.“³⁰

Im Jahr 1969 zog der Überseeclub in das so genannte Amsinck-Haus ebenfalls am Neuen Jungfernstieg um. Wiederum stand die hanseatische Prägung des Gebäudes im Vordergrund, die mit der Bedeutung Hamburgs verknüpft wurde:

„Es [das Gebäude, L.S.] ist innen wie außen das Spiegelbild eines hanseatischen Clubs. Die Verbindung zur Welt, die Anhänglichkeit an die Zeugnisse einer großen Vergangenheit, die Ähnlichkeit zur Atmosphäre angelsächsischer Herrenclubs und nicht zuletzt die Eigengeschichte dieses Gebäudes lassen dem Domizil jene Bedeutung zukommen, die einer Verbindung dieser Art in dieser Stadt gebührt.“³¹

1972 wurden konkrete Zahlen für die Renovierung des Amsinck-Hauses genannt. 1,25 Millionen DM habe allein die Inneneinrichtung gekostet, wusste das „Hamburger Abendblatt“ zu berichten. Die hohen Kosten seien von 288 Clubmitgliedern aufgebracht worden.³²

Fast so alt wie die Patriotische Gesellschaft und vom Ziel her ebenfalls auf das Gemeinwohl der Stadt Hamburg orientiert, war die 1789 gegründete Gesellschaft Harmonie. Sie residierte in dem Haus Große Bleichen Nr. 19. Hier trafen sich vor allem Kaufleute zum Frühstück vor der Börse mit Geschäftspartnern,

²⁷ StaHH, 131-1 II, 5271, 50. Mitteilung des Vorstandes des Überseeclubs, 1.11.1949.

²⁸ Übersee-Club in neuen Räumen, in: Hamburger Abendblatt, 8.1.1952.

²⁹ Würdig dem hanseatischen Geist. Der Übersee-Club eröffnet heute sein neues Heim, in: Hamburger Freie Presse, 8.1.1952.

³⁰ Ebd.

³¹ Der Übersee-Club ist umgezogen: Ein Heim in Hamburgs „guter Stube“, in: Die Welt, 3.4.1970. Vgl. auch Überseeclub im Patrizierhaus, in: Hamburger Abendblatt, 3.4.1970.

³² Der Überseeclub: ein Stück Geschichte, in: Hamburger Abendblatt, 6.5.1972.

tauschten Nachrichten aus und lasen die internationale Presse.³³ Am 15. November 1939 berichtete das „Hamburger Fremdenblatt“ über das 150jährige Bestehen der Gesellschaft Harmonie. Ehemals von 30 Angehörigen des Kaufmannsstandes, gegründet, diene sie vor allem der Geselligkeit und der „Erweiterung gemeinnütziger Kenntnisse durch Lektüre und belehrende Unterhaltung unter Ausschluss politischer Zwecke“. Beim Großen Brand des Jahres 1842 seien das Inventar und die Bibliothek zerstört worden. Durch die Opferbereitschaft der Mitglieder seien 100.000 Mark für einen Neubau „im nüchternen, doch repräsentativen Stil“ aufgebracht worden. Mehrfach seien die Räumlichkeiten dann vergrößert und das Interieur verschönert worden. Neben dem Kartenspiel, das später durch das Billardspiel ersetzt worden sei, und einer Kegelbahn im Keller wurde in dem Artikel die Bibliothek mit den ausliegenden in- und ausländischen Zeitungen erwähnt.³⁴ Hier wurde die Gesellschaft Harmonie anhand der räumlichen Anordnung vor allem als geselliger, gänzlich unpolitischer Kaufmannsverein beschrieben. Die Gesellschaft Harmonie diene der gewissermaßen zeitlosen Selbstbeschreibung der Stadt, die einen gewissen Freiraum neben dem NS-Regime und auf diese Weise Normalität suggerierte.

Während sich die Bauten der Patriotischen Gesellschaft, des Überseeclubs und der Gesellschaft Harmonie in der Innenstadt befanden, lagen die Clubhäuser der im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts gegründeten Ruder- und Segelclubs in Hamburg an der Außenalster. Die „Illustrierte Zeitung“ berichtete im Jahr 1906 ausführlich über das Clubhaus des NRV, das als prunkvoll und repräsentativ beschrieben wurde und das „Bild der stolzen Hansestadt“ profilieren. Auch hier war es der Bezug auf das Hanseatische, der den Segelclub als exklusiven Treffpunkt Hamburger Kaufmannskreise legitimierte.³⁵ Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Clubheim des NRV erneut thematisiert – nunmehr allerdings deutlich bescheidener. Die „Hamburger Allgemeine Zeitung“ notierte, dass durch das neue Haus des NRV eine Bombenlücke an der Schönen Aussicht geschlossen worden sei.³⁶

2. Zur Darstellung der sozialen Exklusivität der Clubs

Anlässlich der Restaurierung des großen Saals veröffentlichte die Patriotische Gesellschaft von 1765 im Jahr 1958 eine eigene Imagebroschüre. Neben der Be-

³³ Siehe dazu die Tagebucheintragen von Cornelius Berenberg-Gossler: Joachim Szodrzyński: Großbürgerlicher Eigensinn und Zivilcourage. Cornelius Freiherr v. Berenberg-Gossler, in: Frank Bajohr, Beate Meyer und Joachim Szodrzyński (Hrsg.): Bedrohung, Hoffnung, Skepsis. Vier Tagebücher des Jahres 1933, Göttingen 2013, S. 289-391.

³⁴ 150 Jahre Harmonie, in: Hamburger Fremdenblatt, 15.11.1939.

³⁵ Neue Ruderclubhäuser in Hamburg, in: Illustrierte Zeitung, 28.6.1905.

³⁶ Von der Alster wieder in die Welt, in: Hamburger Allgemeine Zeitung, 25.10.1949.

schreibung des Wiederaufbaus des Gebäudes enthielt sie eine Zeittafel, in der die Jahre von 1900 bis 1950 ausgespart waren, weil die Unterlagen aus dieser Zeit verbrannt seien. Insgesamt wurden vor allem die Gemeinnützigkeit der Gesellschaft und die Hilfe für ärmere Bevölkerungsteile betont. Der Fokus auf die kulturelle und ökonomische Wohlfahrt für die Hamburger Bürger prägte auch die Berichterstattung zum 200jährigen Jubiläum der Patriotischen Gesellschaft im Jahr 1965 sowie im Jahr 1980, als Bürgermeister Herbert Weichmann zum Ehrenmitglied ernannt wurde.³⁷ 1995 wurde die Patriotische Gesellschaft als „Hamburgs älteste Bürgerinitiative“ vorgestellt, die viel Gutes in der Stadt bewirkt habe und politisch unabhängig sei. Daneben wurde nun erstmals auch ihr gesellschaftlich exklusiver Charakter dargestellt:

„Das Mitgliederverzeichnis des Vereins liest sich wie ein Auszug aus dem Handelsregister: Schiffsbauer Blohm und Voss, Großröster Darboven, Zigarettenreher Reemtsma, alle sind dabei.“³⁸

Im Ergebnis betonte die Zeitung auf Grundlage des Interviews mit dem Ersten Vorsitzenden Ulrich Lorenz-Meyer, der ebenfalls einer alteingesessenen Hamburger Familie entstammte, das „freie Bürgerengagement“ als vorrangiges Anliegen der Patriotischen Gesellschaft. So habe sich die Gesellschaft unter seinem Vorsitz sehr geöffnet und gelegentlich auch „ausgesprochen linke Meinungen vertreten“, etwa beim Konflikt um die besetzte Hafenstraße oder im Einsatz für eine fahrradfreundliche Stadt. In diesem Zusammenhang wurde Lorenz-Meyer selbst als bescheiden beschrieben. Mit dem Fahrrad fahre er nicht nur zur Arbeit, sondern auch regelmäßig in den Urlaub.³⁹

Im Hinblick auf den Überseeclub zeigt sich eine ähnliche Entwicklung: während in den 1920er Jahren hanseatische Gemeinnützigkeit betont wurde, standen in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg Vortragsveranstaltungen mit renommierten Referenten aus Wirtschaft und Politik im Vordergrund. 1925 etwa zitierten die „Hamburger Nachrichten“ Bürgermeister Carl Petersen (DDP). Bei der Mitgliederversammlung hatte er gewünscht, der „Überseeclub soll immer eine feste Burg freien Hamburgischen Geistes sein, ein treuer Mittler zwischen Heimat und Fremde, ein Hort deutschen Wesens, ein ehrendes Zeugnis treuer Dienstbereitschaft für Volk und Vaterland“.⁴⁰

1948 wurde an die postulierte Internationalität angeknüpft. Zudem sollten nur „unbelastete beziehungsweise völlig entlastete Personen“ Gründungsmitglieder sein. Unter ihnen wurden so bekannte Hamburger Familien wie Gode-

³⁷ Die „Harmonie“ trotzte allen Gewalten. Am Dienstag feiert sie 175jähriges Bestehen, in: Die Welt, 14.11.1964.

³⁸ Georg Wedemeyer, Die älteste Bürgerinitiative Hamburgs. Wie ein Traditionsverein versucht, „der Zeit immer vorauszuweichen“, in: Hamburger Morgenpost, 11.9.1995.

³⁹ Ebd.

⁴⁰ Überseeclub Hamburg, in: Hamburger Nachrichten, 28.1.1925.

froy, Hagenbeck und Münchmeyer genannt. Damit wurde suggeriert, dass die alteingesessenen Familien, die das Hanseatum zu repräsentieren schienen, politisch unbescholten seien.⁴¹ In den Jahren ab 1949 kommentierte die Hamburger Tagespresse vor allem im Rahmen des ab 1952 jährlich stattfindenden Überseetags die Vorträge prominenter Redner aus dem In- und Ausland sowie die Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste aus Wirtschaft und Politik.⁴² So fand 1966 das alljährliche „Herrenessen“ im Hotel Atlantic in Anwesenheit von Bundesaußenminister Gerhard Schröder statt.⁴³ Solche Berichte dienten ebenso dazu, die Exklusivität und Bedeutung des Überseeclubs zu steigern, wie sie auch der Stadt Hamburg selbst Bedeutung als Welthandelsstadt zuschrieben. 1968 veröffentlichte die „Welt am Sonntag“ ein Interview mit dem Vorstandsvorsitzenden Eberhard Rogge, der darstellte, wie tief der Verein im Hamburger Leben verankert sei. Zudem würden die fast 1.600 Mitglieder einen „repräsentativen Durchschnitt der Hamburger Bürger“ darstellen. Darunter seien nicht nur Frauen und Männer der Wirtschaft und der freien Berufe, sondern auch Wissenschaftler und Persönlichkeiten aus Verwaltung und Politik. Mitglied könne jeder unbescholtene Bürger werden, der zwei Bürgen im Club hat und mehr noch: Die Beiträge seien für niemanden unerschwinglich.⁴⁴

Ab Mitte der 1970er Jahre stellten die Hamburger Tageszeitungen von Zeit zu Zeit die bekanntesten Hamburger Clubs gewissermaßen als hansestädtisches Spezifikum heraus. Dabei ging es stets darum, die auch und gerade dem Überseeclub zugeschriebene Mischung von Exklusivität und Understatement als Hamburger Charakteristikum zu beschreiben. So hieß es in einer Serie über Hamburger Clubs in dem Magazin „Hallo Hamburg“ im Jahr 1976: „Die Hamburger Clubs sind keineswegs zur Verschwiegenheit verpflichtet, aber zu einem Hamburger Klub gehört es nun einmal verschwiegen zu sein.“⁴⁵

Ende der 1980er Jahre wurde das Bestreben, den Überseeclub als Teil des Hamburger Stadtimages vorzustellen, noch deutlicher. Zwar sei der Überseeclub nicht so fein wie der Düsseldorfer Rhein-Ruhr-Club, zitierte die „Welt“ 1989 den Vorstandsvorsitzenden, den Reeder Prof. Dr. Rudolf Stoedter, doch sei er europaweit bekannt. Sein Renommee resultiere nicht aus einem „gesellschaftlichen Bohei“, sondern sei Vorträgen international bekannter Persön-

⁴¹ Ebd.

⁴² Siehe z.B. Wieder Kurs auf New York. Überseeclub empfing hohe amerikanische Gäste, in: Hamburger Echo, 12.12.1949; Festliche Eröffnung des Überseetages. Zahlreiche Ehrengäste beim 764. Geburtstag des Hamburger Hafens, in: Hamburger Anzeiger, 7.5.1953. Brandt vor dem Überseeclub. Berliner Kompliment für Hamburg – Gestern Abend im Atlantic, in: Die Welt, 8.6.1958.

⁴³ Gestern Abend im Atlantic. Herrenessen am Übersee-Tag, in: Die Welt, vom 7.5.1966.

⁴⁴ Überseetag: Hamburgs heimliches Nationalfest, in: Welt am Sonntag, 5.5.1968.

⁴⁵ Alfred Hansen, Fein und vornehm: Der Überseeclub, in: Hallo Hamburg (1976), Nr. 4, S. 12.

lichkeiten aus Wirtschaft, Politik und Kultur zu verdanken.⁴⁶ 1993 beschrieb das „Hamburger Abendblatt“ am Beispiel des Überseeclubs die enge Verbundenheit exklusiver Clubs mit der Stadt Hamburg: „Sie gehören zur Stadt wie das Rathaus oder der Michel, die Klubs, in denen sich Politiker und Wirtschaftskapitäne der Elbmetropole treffen.“⁴⁷

Neben der Verbundenheit mit der Hansestadt Hamburg dominierte in der Berichterstattung Ende der 1990er Jahre der Blick ins Innere des Clublebens. Dabei wurde nun vor allem die Vornehmheit des Überseeclubs als Signum von Würdigkeit und Macht beschrieben. So schrieb etwa die „Welt am Sonntag“ anlässlich des 50. Geburtstages des Überseeclubs:

„Wem sich die dunkle Holztür öffnet, tritt ein in eine vornehme, ins Halbdunkel getauchte Halle. Schwere Teppichböden dämpfen den Schritt, bequeme Lederfauteuils laden zum Verweilen, Lüster funkeln an der Decke. Von den Wänden schauen goldgerahmt, würdige Herren mit mildem Blick auf eine Welt herab, die man untergegangen glaubt. Wir befinden uns im Überseeclub, einem Hort liberalen Anstands und weltoffener Attitüde. Hier nimmt man seinen Drink, ohne sich zu betrinken. Hier wird gespeist und nicht gegessen.“⁴⁸

Das Who is Who der Stadt treffe sich hier, um das demokratische Staatswesen und die Völkerverständigung im Sinne des Ansehens der Bundesrepublik zu fördern.

Ähnlich wie die Patriotische Gesellschaft wurde auch die Gesellschaft Harmonie nach 1945 vorrangig als eine der Aufklärung verpflichtete, traditionsreiche Hamburger Institution geschildert. Anlässlich des 175jährigen Bestehens des Herrenclubs hieß es etwa in der „Welt“ am 14. November 1964, dass die Gesellschaft Harmonie von einem Nicht-Hamburger gegründet worden und den Menschenrechten sowie selbständigem Denken verpflichtet sei. So wäre es durchaus erwünscht gewesen, dass nicht nur arrivierte Kaufleute und akkreditierte Konsuln in den Club eintraten, sondern auch Handelsdiener und Makler. Generell habe der Herrenclub stets stärker auf Solidität als auf Reichtum geachtet. In dem Artikel wurden Bescheidenheit und aufklärerische Werte indirekt auch mit einem vermeintlichen apolitischen Gebaren des Herrenclubs während der Zeit des Nationalsozialismus verknüpft. So hätten bis in die Jahre des Zweiten Weltkriegs hinein das „vorbörsliche Frühstück“ bzw. der „Kaffee nach der Börse“ die Möglichkeit geboten, „in zwangloser Unterhaltung Vertrauen, Freundschaft und Information zu gewinnen“.⁴⁹ Mehr noch: „Die Enthaltung jeder Parteipolitik und die Ankündigung an die alte Tradition, das Ver-

⁴⁶ Der Überseeclub: Wir sind die renommierteste Adresse Europas, in: Die Welt, 7.5.1989.

⁴⁷ Der Stadt verbunden, in: Hamburger Abendblatt, 7.12.1993.

⁴⁸ Der Club der Mächtigen, in: Welt am Sonntag, 7.11.1999.

⁴⁹ Die Harmonie trotzte allen Gewalten. Am Dienstag feiert sie 175jähriges Bestehen, in: Welt, 14.11.64.

trauen zueinander erwiesen sich immer wieder als Magnet, auch für die junge Generation.⁴⁵⁰ In gewisser Weise korrespondierte diese Darstellung mit dem Hamburg-Mythos, der in den 1960er Jahren noch äußerst virulent war. Demnach hätten die bürgerlichen Eliten Hamburgs eine gewisse Distanz zum Nationalsozialismus gewahrt, so dass in der Hansestadt ein milderes politisches Klima geherrscht habe als anderswo in Deutschland.⁵¹ In Bezug auf die Gesellschaft Harmonie ist Frank Bajohr zu einem differenzierteren Urteil gekommen. Einerseits konnte und wollte sich der sich selbst als unpolitisch verstehende Herrenclub den Rahmenbedingungen der NS-Zeit nicht entziehen. So traten zahlreiche Mitglieder der NSDAP bei. Dazu gehörte Carl Vincent Krogmann, der aus einer bekannten hanseatischen Kaufmannsfamilie stammte. Er war seit März 1933 Bürgermeister der Stadt Hamburg und ein fanatischer Nationalsozialist. Allerdings stand er im Schatten von Gauleiter Kaufmann. Auch sein Stellvertreter Wilhelm Amsinck Burchard-Motz gehörte der Gesellschaft Harmonie an. Andere Mitglieder des Herrenclubs hatten bereits vor 1933 den Nationalsozialismus unterstützt, vor allem Emil Helferrich, Vorsitzender des Ostasiatischen Vereins und Aufsichtsratsvorsitzender der Hapag, und Franz Heinrich Witthoeft, Mitinhaber der Exportfirma Arnold Otto Meyer. Beide hatten seit 1932 einem Kreis um Wilhelm Keppler, dem Wirtschaftsberater Adolf Hitlers, angehört.⁵² Auch andere Mitglieder des Vereins nahmen wirtschaftliche Führungspositionen im nationalsozialistischen Deutschland ein, wie etwa der Reeder Rudolf Blohm, Hauptinhaber der Werft Blohm und Voss und seit 1934 einer von zwölf Hauptgruppenleitern der deutschen Wirtschaft, sowie der Reeder John T. Essberger, der als „Führer der deutschen Seewirtschaft“ galt.⁵³ Gleichwohl stellte der Verein weder ein nationales noch ein lokales Machtzentrum dar. Krogmann, Burchard-Motz und Helferrich waren keine „alten Kämpfer“, sondern galten aufgrund ihres vergleichsweise späten Eintritts in die NSDAP als so genannte „März-Gefallene“. „Alte Kämpfer“ und NS-Funktionäre, die nach 1933 in Amt und Würden gekommen waren, blieben dem Herrenclub fern.⁵⁴ Die Gesellschaft Harmonie war demnach kein unpolitisches Residuum, aber sie war ein Ort, an dem über Politik nicht öffentlich debattiert wurde. Allerdings ging die Ausgrenzungspolitik der Nationalsozialisten mitnichten spur-

⁵⁰ Ebd.

⁵¹ Siehe dazu Seegers, Hanseaten. Vgl. auch Malte Thießen, Hanse und Hanseatengeist als Erinnerungsort: Konjunkturen und Kontinuitäten städtischer Sinnstiftungen von den 1930er Jahren bis heute, in: Sarah Neumann/Ines Weber/David Weiss (Hrsg.), *Ad laudem et gloriam. Festschrift für Rudolf Hombach*, Trier 2016, S. 223-238, S. 234.

⁵² Frank Bajohr, *Insel des Unpolitischen oder Spiegelbild der Verhältnisse? Die Gesellschaft „Harmonie“ im „Dritten Reich“*, in: Michael Seufert (Hrsg.), *Gesellschaft Harmonie von 1789*, Hamburg 2014, S. 139-158, S. 142.

⁵³ Ebd., S. 143.

⁵⁴ Ebd., S. 144.

los an dem Verein vorbei. Zwar wurden jüdische Mitglieder erst 1938 formal ausgeschlossen, doch bereits im September 1935 war etwa der dem Nationalsozialismus distanziert gegenüberstehende Bankier Cornelius Berenberg-Gossler ausgetreten, da antisemitische Bemerkungen zu dieser Zeit auch in der Gesellschaft Harmonie aufgenommen hatten.

In den 1990er Jahren ging es in Bezug auf die Gesellschaft Harmonie jedoch weniger um die Vergangenheit als vielmehr, ähnlich wie beim Überseeclub, um einen exklusiven Blick hinter die Kulissen. „Wer wirklich etwas ist“, raunte das Hamburger Abendblatt 1996, „hat Publicity nicht nötig“. Aspiranten müssten einen „ausgezeichneten Leumund und Bürgen“ vorweisen.⁵⁵ Der Artikel diene, ähnlich wie beim Überseeclub, einer Darstellung des Reichtums in der Stadt, um auf diese Weise die Bedeutung Hamburgs zu heben.

Weitaus weniger präsent in der Berichterstattung der Tageszeitungen – abseits sportlicher Erfolge – war der Norddeutsche Regattaveroin. So wurde zwar im Jahr 1968 in dem Artikel anlässlich des hundertjährigen Jubiläums des Vereins erwähnt, dass von Anfang an nicht nur der Sport, sondern auch das gesellschaftliche Leben im NRV bedeutsam gewesen sei, zumal Prinz Heinrich von Preußen – der Bruder des späteren Wilhelm II – im Jahr 1884 die Ehrenmitgliedschaft angenommen hatte. Doch seien in dem spektakulären Clubhaus an der Alster, das im Jahr 1905 entstanden war, auch Theaterstücke eingeübt und aufgeführt worden. Zudem hätten die sportlichen Erfolge dazu beigetragen, dass der NRV nie zu einem „reichen Gesellschaftsclub“ geworden sei, der einzig der Repräsentation diene. Ähnlich wie 1964 bei der Gesellschaft Harmonie wurde auch hier ein Bild vermittelt, nach dem der Club vor allem von Solidität und kaufmännischer Gediegenheit geprägt sei.⁵⁶

3. Zum Umgang mit Exklusionen

In die Exklusivität der Hamburger Clubs war stets ein exkludierendes Element eingeschrieben. Dies betraf besonders markant den Ausschluss von jüdischen Mitgliedern während der Zeit des Nationalsozialismus und den Umgang damit nach 1945. Selbst bei der Ernennung von Bürgermeister Herbert Weichmann zum Ehrenmitglied der Patriotischen Gesellschaft im Jahr 1980 – Weichmann war Jude – spielte das Thema in den Reden und Grußworten keine Rolle. Auch Herbert Weichmann selbst ging nicht darauf ein. Noch im Jahr 1993 konnte im Hamburger Abendblatt ein Artikel über diese Vereinigung unter dem Titel „Wo Politik und Kultur zuhause sind“ erscheinen, in dem nicht mit einem Wort der Ausschluss der jüdischen Mitglieder angesprochen wurde. Stattdessen wurde

⁵⁵ Lange gedieh er nur im ‚verborgenen: In Hamburg gibt es den ältesten Herrenklub auf dem Kontinent, in: Hamburger Abendblatt, 31.12.1996.

⁵⁶ NRV: stolzer Verein, in: Welt am Sonntag, 2.11.1968.

die Patriotische Gesellschaft gewissermaßen als Opfer der Nationalsozialisten dargestellt, wenn betont wurde, dass sie ab 1933 „unter erheblichen politischen Druck“ geraten sei und sich im Jahr 1934 die DAF in das Gebäude einquartiert habe.⁵⁷ Die konkrete Auseinandersetzung mit der NS-Zeit und mit dem eigenen Verhalten setzte erst Mitte der 1990er Jahre ein, als der Hamburger Historiker Franklin Kopitzsch in zwei Heften der vereinseigenen „Hamburger Notizen“ Vorstandsprotokolle aus der Zeit des Nationalsozialismus abdrucken ließ.⁵⁸ Erst die Arbeit von Marlis Roß zeigte dezidiert, dass der Vorstand der Patriotischen Gesellschaft am 24. September 1935 ohne äußeren Druck beschlossen hatte, den so genannten „Arierparagraphen“ einzuführen und auf dieser Grundlage jüdische Mitglieder auszuschließen.⁵⁹

Ähnlich wie die Patriotische Gesellschaft definierte sich der 1922 gegründete Überseeclub als unpolitisch. Diese Vorstellung wurde auch in den Medien reproduziert. So konstatierte etwa der „Hamburger Correspondent“ im selben Jahr, dass in Deutschland erst durch die Gründung des „Deutschen Clubs“ in Berlin und eben des „Überseeclubs“ begonnen worden sei, „im Wirtschafts- und politischen Leben der individualistischen und Parteizersplitterung in der Form eines zusammenfassenden Clubs ein Gegengewicht“ zu geben.“⁶⁰ Dabei gehe die Bedeutung des Überseeclubs noch über den „Deutschen Club“ hinaus, da er im Sinne internationaler Wirtschaftskontakte wirke. Keine Berücksichtigung fand, dass das Gros der Hamburger Kaufmannschaft in den Mitgliederlisten keineswegs vollkommen unpolitisch war, sondern die Kaufleute in der Regel der DVP bzw. der DNVP nahestanden. Bei der Neugründung des Vereins im Jahr 1948 war es wiederum der unpolitische Gestus, der die Attraktivität des Clubs und die Legitimität seiner Ziele ausmachen sollte, wenn Erik Blumenfeld proklamierte, dass der Club „unpolitisch und völlig überparteilich“ ist.⁶¹ Erst im Jahr 1968 wurden in der Tagespresse mögliche Gründe für die Liquidation des Überseeclubs im Jahr 1934 angesprochen. Die „Welt am Sonntag“ argumentierte, dass Max Warburg mit der Gründung des Überseeclubs „zu Toleranz, Weltaufgeschlossenheit und vorurteilsfreiem Denken“ aufgerufen hätte.⁶² Dieser Ansatz habe den Nationalsozialisten nicht gepasst, folglich habe sich der Club selbst auflösen müssen. Eine solche Argumentation unterstützte zwar das Image des Überseeclubs als einem Verband, der „als Pflegestätte der weltoffe-

⁵⁷ Wo Politik und Kultur zuhause sind, in: Hamburger Abendblatt, 19.10.1993.

⁵⁸ Roß, Ausschluss, S. 94.

⁵⁹ Ebd.

⁶⁰ I. A. Baader, Der Hamburger Überseeclub und sein Heim. Das Patriotische Gebäude, in: Hamburger Correspondent, 31.5.1925.

⁶¹ Gründung des Übersee-Club e.V. – Gesellschaft für Weltwirtschaft, 19.5.1948.

⁶² Überseetag: Hamburgs heimliches Nationalfest, in: Welt am Sonntag, 5.5.1968.

nen Tradition [...] ein echtes Stück Hamburg“ geworden sei.⁶³ Doch fiel sie zumindest hinter den internen Kenntnisstand des Überseeclubs selbst zurück. Dort hatte es schon im Jahr 1957 Nachforschungen bezüglich der Liquidation gegeben. Anhand von Protokollen und Aufzeichnungen der Jahre 1933/34 war dabei festgestellt worden, dass sich der Verband – anders als etwa die Rotary Clubs – vor allem aus wirtschaftlichen Gründen aufgelöst hatte.⁶⁴ Seit 1968 hielt sich jedoch das Bild einer Selbstauflösung eines unpolitischen Verbandes, der gegen die Ziele des Nationalsozialismus eingestellt gewesen sei.

Wie bereits erwähnt, wurde auch die Gesellschaft Harmonie in den 1960er Jahren als unpolitischer Verein dargestellt, indem Freundschaften und Kontakte ohne politisch-ideologischen Impetus gepflegt werden konnten. Überhaupt nicht thematisiert wurde hingegen der Ausschluss der jüdischen Mitglieder aus dem Herrenclub, der – wenngleich vergleichsweise spät – formal 1938 erfolgte.⁶⁵ Ebenfalls verschwiegen wurde der Ausschluss jüdischer Mitglieder im Norddeutschen Regattaverein. Dies gilt noch für die Festschrift des Vereins aus dem Jahr 1993. Dort gab es zwar ein eigenes Kapitel zur NS-Zeit mit dem Titel „30er Jahre: Segeln mit Volksgenossen“. Doch dabei steht die gewissermaßen natürliche Distanz der Segler, die einen Individualsport betrieben, zum NS-Regime im Vordergrund. So habe der NRV das „Führerprinzip“ im Jahr 1933 rein formal anerkannt und aufgrund seiner sportlichen Erfolge stets Freiräume genossen. Ansonsten hätten sich vor allem junge Mitglieder im Stil der nonkonformen „Swing-Jugend“ verhalten und gekleidet.⁶⁶

Lange Zeit spielte in den Hamburger Medien die Tatsache überhaupt keine Rolle, dass Frauen als Mitglieder in Herrenclubs nicht aufgenommen wurden. Dies galt auch für die Gesellschaft Harmonie noch in den 1970er Jahren anscheinend als selbstverständlich. Erst im Juni 1978 thematisierte „Die Welt“ dies erstmals, allerdings in larmoyantem Ton vor der Folie einer alten, noch dazu anglophilen Tradition. So dürften Damen auch beim täglichen Lunch um 13 Uhr teilnehmen Einzig bei Vortragsabenden am Mittwoch sowie beim Som-

⁶³ Ebd.

⁶⁴ StaHH, 231-10, B 1966-15, Protokoll der gemeinschaftlichen Sitzung des Präsidiums und des Verwaltungsrates des Überseeclubs, 28.12.1933; Protokoll über die Mitgliederversammlung des Überseeclubs, 3.5.1934. Die Rotary Clubs hatten sich 1937 aufgelöst, nachdem der oberste NSDAP-Parteirichter Walter Buch eine Doppelmitgliedschaft in der NSDAP und in einem Rotary Club für unzulässig erklärt hatte. Siehe Jonathan Wiesen, *The Modern Guild, Rotary Clubs and Bourgeois Renewal in the Aftermath of National Socialism*, in: Frank Biess/Mark Roseman/Hannah Schissler (Hrsg.), *Conflict, Catastrophe and Continuity. Essays on Modern German History*, New York 2007, S. 297-317.

⁶⁵ Bajohr, Insel, S. 156.

⁶⁶ Udo Pini, *125 Jahre NRV: 1868-1993*, Hamburg 1993, S. 131-149. Zur Swingjugend siehe Alenca Barber-Kersovan/Gordon Uhlmann (Hrsg.), *Getanzte Freiheit. Swing-Kultur zwischen NS-Diktatur und Gegenwart*, Hamburg 2002.

merausflug seien sie zugelassen.⁶⁷ Ähnlich wie in der Gesellschaft Harmonie und in dem 1948 gegründeten Anglo German Club waren auch im Überseeclub keine Frauen als Mitglieder erlaubt. In der Öffentlichkeit wurde dies als Problem erst 1975 angesprochen. Vermutlich trugen die neue Frauenbewegung und die Diskussionen zur Reform des Eherechts dazu bei. Zugleich konnte die „Welt“ vermerken, dass der Club – bei einer Stärke von 1.800 Mitgliedern – mittlerweile sechs Damen aufgenommen habe. Sie würden jedoch als Männer betrachtet werden, so die „Welt“, da sie über entsprechende berufliche Positionen verfügten. Darüber hinaus seien Damen bei Vorträgen sowie bei Veranstaltungen wie der monatlichen Soiree en ville willkommen, bei der exotische Länder kulinarisch und kulturell vorgestellt würden.⁶⁸ Erst zwei Jahrzehnte später bemühte sich der Club explizit um junge, weibliche Mitglieder. In einem entsprechenden Artikel in der „Welt“ blieb dabei allerdings nicht unerwähnt, dass die Aufnahmegebühr ein Jahresgehalt betrage. Insgesamt wurde die Exklusion von Frauen in der Berichterstattung eher belächelt als kritisiert. Mehr noch: Sie galt als Ausweis der Traditionswürdigkeit eines Clubs, dessen männliche Mitglieder international bekannt seien und sich für das Gemeinwohl ihrer Stadt einsetzten.⁶⁹ Im NRV wurden Frauen ebenfalls in erster Linie als Ehefrauen in den Verein aufgenommen. Allerdings feierte 1979 der Frauenverein „Alster-Ratten“ im Clubhaus des NRV sein 50-jähriges Bestehen.⁷⁰

Fazit

Umbauten, Umzüge oder Jubiläen – dies waren zumeist die Anlässe, zu denen die Hamburger Tageszeitungen über die vier ausgewählten Clubs bzw. Vereinigungen berichteten. Umbauten oder die Umgestaltung von Clubräumen wurden in erster Linie als das Renommee der Hansestadt steigernd angesehen. Darüber hinaus schienen die Clubgebäude die Geschichte Hamburgs zu dokumentieren, die in der Tagespresse als Narrativ des Wiederaufbaus geformt war, in Bezug auf den Großen Brand des Jahres 1842 und die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs. Betont wurde dabei das selbstlose Engagement der Vereinsmitglieder, die ihr eigenes Vermögen investierten, um die Gebäude wiederaufzubauen. Das Bild der Gemeinnützigkeit fand sich sowohl in der äußeren wie auch in der inneren Gestaltung der Gebäude wieder. So wurden die Interieurs der Ver-

⁶⁷ Die Harmonie von keiner Dame gestört, in: Die Welt vom 10.6.1978.

⁶⁸ Im Überseeclub ist es sehr lebendig, in: Die Welt, 15.3.1975. Siehe auch: Wo Frau Konsul nach Art des Landes kocht, in: Welt am Sonntag, 4.5.1975.

⁶⁹ Vgl. Der Stadt verbunden, in: Hamburger Abendblatt, 7.12.1993.

⁷⁰ Aus den Bachstelzen wurden Alster-Ratten, in: Die Welt, 16.6.1979; Theaterspielen brachte Geld fürs erste Boot ein, in: Hamburger Abendblatt, 16.7.1979.

eine als niveaull-modern und zugleich solide und funktional – kurz als dem „hanseatischen Geist“ entsprechend – dargestellt.

Die Gebäude wurden auf diese Weise als ebenso hanseatisch beschrieben wie die Mitglieder der Vereine. Vorrangig war hier der Typus des Hamburger Kaufmanns, der aus einer alteingesessenen Familie stammte, sich durch Vertrauenswürdigkeit, Solidität und Understatement auszeichnete und für seine Heimatstadt und ihre Menschen einsetzte. Mehr noch: In der Tagespresse diente das Hanseatische als Formel für eine gemeinschaftsstiftende Hamburger Wesensart, die wahlweise auf die soziale Kerngruppe der Kaufmannschaft, die allgemeine Bevölkerung oder die Stadt projiziert werden konnte. In den exklusiven Herrenclubs, gemeinnützigen Gesellschaften und Segelclubs schien sich diese Mentalität besonders zu verdichten – zur Bedeutungssteigerung seiner Mitglieder wie der Hamburger Bevölkerung und der Medien selbst. Als unpolitisch-liberal wurden die Clubs seit den 1960er Jahren beschrieben. Dem dienten auch Rückblicke in die Vergangenheit, wenn etwa die Gesellschaft Harmonie oder der Überseeclub als dem NS-Regime fernstehend beschrieben wurden. Erst in den 1990er Jahren wurde die soziale Exklusivität der Vereine explizit dargestellt und dabei indirekt auch der Reichtum der Mitglieder thematisiert – dies allerdings in Form von affirmativen Blicken „hinter die weißen Fassaden“ und bei gleichzeitiger Betonung der Altherwürdigkeit der Vereinigungen. Der dabei zur Schau gestellte Glamour des Understatements wiederum wurde als Hamburg-spezifisch dargestellt und auf diese Weise als Leitbild gewissermaßen vergemeinschaftet.

Der exkludierende Charakter der Hamburger Clubs wurde hingegen erst seit den späten 1970er Jahren und in der Regel sehr vorsichtig thematisiert. Dass Frauen nicht Mitglieder der exklusiven Clubs sein durften, sondern nur zu bestimmten Anlässen als begleitende Ehefrauen zugelassen waren, wurde zwar im Zeichen von Neuer Frauenbewegung und erweiterten Bildungschancen angesprochen, allerdings in leicht-amüsiertem Ton. In den 1990er Jahren schienen auch und gerade die Herrenclubs in diesem Punkt aus der Zeit gefallen zu sein, die Absenz von Frauen wurde nun eher als liebenswert-anachronistische Schrulligkeit dargestellt. Der Ausschluss jüdischer Männer in den vier untersuchten Vereinen während der Zeit des Nationalsozialismus wurde explizit erst seit den 1990er Jahren thematisiert. Während die Patriotische Gesellschaft und die Gesellschaft Harmonie Forschungen dazu unterstützten und der Überseeclub auf seine Selbstaflösung im Jahr 1934 verweisen konnte, verweigerte sich der NRV dem Thema konsequent. Die späte bzw. nicht verweigerte Thematisierung des Ausschlusses jüdischer Mitglieder dürfte nicht zuletzt mit der Wahrnehmung der Clubs als Kristallisationspunkten des Hanseatischen zusammenhängen. Nicht umsonst wurden die Beschreibungen der Mitglieder und ihrer Aktivitäten in der Tagespresse stets mit Solidität, Vertrauenswürdigkeit und

Vernunft verbunden. Das Hanseatische fungierte auch und gerade nach 1945 als schillerndes lokales Identifikationsangebot, mit dem die bürgerlichen Eliten der Hansestadt sich eine Distanz zum NS-Regime und zugleich eine lokale Vorbildlichkeit zuschreiben konnten.

David Templin

Gentrification. Aufstieg eines Deutungsmusters in Großbritannien, den USA und Westdeutschland, 1964-1990

Abstract: The article examines the emergence and the spread of the term “gentrification” and the pattern of interpretation of social, economic and cultural changes of neighborhoods it implies between the 1960s and the 1980s in Great Britain, the United States and West Germany. Coined in 1964 by the British sociologist Ruth Glass, it was not until the mid 1970s that it became popular in Anglo-American urban research and mainstream media. At the same time, urban activists used the term with its critical undertone to denounce the displacement of poorer inhabitants of inner-city neighborhoods. In the mid 1980s, also urban sociologists from West Germany picked up the scholarly debate on gentrification and began to conduct first research projects – guided by the idea that the process was happening in Germany, but in a slower way.

Im Juli 1984 fühlte sich die Redaktion von *The Brownstoner*, dem Newsletter einer New Yorker Vereinigung für die Restauration historischer Wohnhäuser, zu einer Klarstellung bemüht: „Gentrification is not ‚genocide‘ but ‚genesis‘.“¹ Was diese Aktivisten als „Schöpfung“ ansahen und bereits Politiker, Planer und Journalisten vor ihnen als segensreiche „Revitalisierung“ der Innenstädte gelobt hatten, war für andere ein Horrorszenerario der Zerstörung gewachsener Stadtviertel. Während in den ersten Nachkriegsjahrzehnten Prozesse der Suburbanisierung und des Verfalls der Innenstädte in Europa wie den USA – wenn auch in sehr unterschiedlichem Ausmaß – die Entwicklung von Städten bestimmt hatten, schien seit den 1960er und 1970er Jahren ein neues Phänomen sichtbar zu werden: die Aufwertung innerstädtischer Viertel. Britische Stadtforscher prägten dafür den Begriff der *gentrification*, der ein spezifisches Deutungsmuster des ökonomischen, sozialen und kulturellen Wandels solcher Stadtteile implizierte und sich in den 1970er und 1980er Jahren auch international ausbreitete.

Im Folgenden soll nach der Entstehung, Etablierung und Popularisierung von Begriff und Deutungsmuster der Gentrifizierung gefragt und diese im Spannungsfeld von Wissenschaft, Politik und Medien verortet werden. Der Fo-

¹ The Brownstoner. Newsletter of the Brownstone Revival Committee 15:2, 1984, S. 1, zitiert nach: Loretta Lees/Tom Slater/Elvin Wyly, *Gentrification*, New York/Abingdon 2008, S. 8.

kus auf die drei Länder Großbritannien, USA und die Bundesrepublik Deutschland kann zeigen, wie der Begriff über nationale Grenzen hinweg aufgegriffen und auf differierende stadthistorische Kontexte angewandt wurde. Deutlich wird, wie stark die Etablierung des Terminus nicht nur von wissenschaftlichen Kontroversen, sondern auch von öffentlich ausgetragenen politischen Konflikten um die Entwicklung städtischer Räume geprägt war.

Großbritannien: „Middle Class Invasion“ in Inner London

Als Geburtsstunde des Begriffs *gentrification* im heutigen Sinne gilt ein 1964 veröffentlichter Beitrag der britischen Soziologin Ruth Glass (1912-1990). Glass, die als jüdische Deutsche mit kommunistischen Überzeugungen 1932 nach Großbritannien emigriert war, hatte sich dort in den 1950er Jahren als Stadtsoziologin einen Namen gemacht.² In ihrem im Juni 1963 verfassten, einleitenden Aufsatz zum Sammelband *London. Aspects of Change* skizzierte sie zeitgenössische Entwicklungen der britischen Hauptstadt und hob deren widersprüchlichen Charakter hervor. Zu diesem Zeitpunkt war die städtische Entwicklung Londons zum einen vom Verfall innerstädtischer Bezirke geprägt, gegen den die Stadt- und Bezirksregierungen mit Sanierungsprogrammen vorzugehen suchten, zum anderen von rapiden Prozessen der Suburbanisierung und des Bevölkerungsrückgangs.³ Glass machte eine gegenläufige Entwicklung aus, die sie – im Rückgriff auf den Begriff der *gentry*, der eigentlich den niederen bzw. Landadel bezeichnet – einen „process of ‚gentrification‘“ nannte. Sie charakterisierte diesen als Verdrängung der Arbeiterklasse durch Angehörige der Mittelschicht und damit einhergehende Aufwertungen der baulichen Strukturen: „One by one, many of the working class quarters of London have been invaded by the middle classes – upper and lower. Shabby, modest mews and cottages [...] have been taken over, when their leases have expired, and have become elegant, expensive residences. [...] Once this process of ‚gentrification‘ starts in a district, it goes on rapidly until all or most of the original working class occupiers are displaced, and the whole social character of the district is changed.“⁴

Der Prozess beinhaltete demnach einen Austausch der Bevölkerung, charakterisiert durch Begrifflichkeiten wie *invasion*, *take-over* und *displacement*, verbunden mit einer Aufwertung der Immobilien. Gentrifizierung war für Glass Ausdruck eines zunehmend intensiver ausgefochtenen Wettbewerbs um den

² William D. Rubinstein/Michael A. Jolles/Hilary L. Rubinstein (Hrsg.), *The Palgrave Dictionary of Anglo-Jewish History*, Basingstoke/New York 2011, S. 324 f.

³ Gavin Weightman/Steve Humphries, *The Making of Modern London*, London 2007, S. 405-427.

⁴ Ruth Glass, *Aspects of Change*. Introduction, in: Centre for Urban Studies (Hrsg.), *London. Aspects of Change*, London 1964, S. xiii-xlii, hier: S. xx f.

städtischen Raum und – angesichts eines zunehmenden demographischen, ökonomischen und politischen Drucks auf das innerstädtische London – „an inevitable development“.⁵ Als Ursachen machte sie die Liberalisierung der Immobilienspekulation und die Lockerung des Mieterschutzes aus, die Großbritannien in den 1950er Jahren auf gesetzgeberischer Ebene forciert hatte. Hinzu kam eine tendenzielle Abkehr von der suburbanen Orientierung der Ober- und Mittelschichten und Faktoren wie eine steigende Zahl an Haushalten, die eine neue Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum ausgelöst hätten.⁶

Es sollte rund zehn Jahre dauern, bis Glass' Beobachtungen und der von ihr geprägte Begriff in der Stadtforschung aufgegriffen wurden. Dies erfolgte vor dem Hintergrund einer Wende stadtpolitischer Maßnahmen Ende der 1960er Jahre hin zur Förderung der Modernisierung bestehender Bausubstanz, etwa durch die Gewährung von *improvement grants* für private Hausbesitzer, sowie zunehmender Aufwertung und steigender Mietpreise in innerstädtischen Bezirken Londons.⁷ Unterschiedliche Autoren rekurrierten 1973 auf den von Glass verwandten Ausdruck, um diese Entwicklungen auf den Begriff zu bringen. Der Stadtsoziologe Chris Hamnett etwa sah in den *improvement grants* einen Indikator für Gentrifizierungsprozesse, die er mit Bezug auf die sozialökologische Theorie der Chicagoer Schule als Umkehrung des klassischen „Invasions-Sukzessions-Zyklus“, des Eindringens statustieferer sozialer Gruppen in einen Stadtteil und des schrittweisen Austausches der dortigen Bevölkerung, deutete. Mit Rückgriff auf statistische Daten machte er spezifische Bezirke Londons aus, die besonders betroffen waren. In einer weiteren Untersuchung versuchte er den Trend einer „middle class invasion“, deren Hochphase er auf 1966 bis 1971 datierte, auf Basis von Einkommensstatistiken empirisch nachzuweisen.⁸ Mit seinen Aufsätzen lieferte Hamnett die empirische Bestätigung für die Beobachtungen von Glass.

Glass selbst hatte Gentrifizierung in einem Aufsatz von 1973 erneut thematisiert und sie als „real risk“ bezeichnet.⁹ Inner London wirke insbesondere auf junge, alleinstehende oder jung verheiratete Angehörige der Mittelschichten wie ein „Magnet“. Der mit ihrem „colonizing drive“ und ihren „expansionist tendencies“ einhergehende Niedergang der „working class culture“ habe tief-

⁵ Ebd., S. xxi.

⁶ Ebd., S. xx, xxxi.

⁷ Harald Bodenschatz/Volker Heise/Jochen Korfmacher, Schluß mit der Zerstörung? Stadterneuerung und städtische Opposition in West-Berlin, Amsterdam und London, Gießen 1983, S. 220, 228 f.

⁸ C. Hamnett, Improvement grants as an indicator of gentrification in Inner London, in: Area 5:4, 1973, S. 252-261; ders., Social Change and Social Segregation in Inner London, 1961-71, in: Urban Studies 13, 1976, S. 261-271.

⁹ Ruth Glass, The Mood of London, in: David Donnison/David Eversley (Hrsg.), London. Urban Patterns, Problems, and Policies, London 1973, S. 405-432, hier S. 426.

greifende Auswirkungen auf den Charakter der Stadt: „Inner London could then no longer claim to be the capital of Britain.“¹⁰ Glass empfand die konstatierten Entwicklungen als Niederlage und enormen Verlust an Kultur (der Arbeiterklasse) und Urbanität. In ihrem Aufsatz diagnostizierte sie aber nicht nur die stadträumlichen Umbrüche, sondern sprach auch die zunehmende Politisierung junger Sozialwissenschaftler nach „1968“ an. Sie machte ein starkes Bedürfnis dieser Akteure aus, „to get their hands dirty; to leave their offices and go into the streets“.¹¹ Glass bezog sich damit unter anderem auf die wachsende Zahl an Mieter- und Stadtteilinitiativen, in denen nicht selten auch junge Akademiker aktiv wurden.

Eine dieser Initiativgruppen war die Barnsbury Action Group. Der Londoner Stadtteil Barnsbury im nördlich des Zentrums gelegenen Bezirk Islington, seit dem späten 19. Jahrhundert ein typisches Arbeiterviertel, wurde in den 1960er und 1970er Jahren zu einem der zentralen Schauplätze der Aufwertung. Die Immobilienpreise stiegen stark an, verbunden mit einem zunehmenden Austausch der Bewohnerschaft. Bereits 1967 verwandte der *London Property Letter* den Begriff der „Chelseafication“, um die Aufwertung von Islington mit dem Verweis auf vorherige Entwicklungen im Stadtteil Chelsea zu charakterisieren.¹² In den folgenden Jahren spitzte sich die lokalpolitische Auseinandersetzung um den Wandel des Stadtteils zu, wobei sich unterschiedliche zivilgesellschaftliche Gruppen gegenüberstanden. Während die Barnsbury Association sich für den Erhalt alter Baustrukturen und die Verschönerung der Umgebung einsetzte und die Idee von Barnsbury als „urban village“ proklamierte, unterstützte die Barnsbury Action Group einkommensschwache Mieter gegen Verdrängung.¹³

Ein Kollektiv linksradikaler britischer Journalisten namens Counter Information Services (CIS) griff in einem „Anti-Report“ über Stadtentwicklung von 1973 die Entwicklungen in Barnsbury auf und präsentierte sie als exemplarischen Fall von Gentrifizierung. Mit Bezug auf Glass sahen Bennie Gray und Christopher Booker vom CIS in Gentrifizierung die gezielte Zerstörung von Vierteln der Arbeiterklasse und damit eine Form des Klassenkampfes. Die Antwort auf die Frage „Who Gains? Who Loses?“ lag für sie angesichts der Verdrängungsprozesse auf der Hand, und mit Verweis auf ein Zitat von Friedrich

¹⁰ Ebd., S. 425 f.

¹¹ Ebd., S. 430.

¹² P. R. Williams, The role of institutions in the inner London housing market: the case of Islington, in: *Transactions of the Institute of British Geographers (TIBG)* 1:1, 1976, S. 72-82, hier S. 73.

¹³ Joe Moran, Early Cultures of Gentrification in London, 1955-1980, in: *Journal of Urban History*, 34:1, 2007, S. 101-121; John Ferris, Participation in Urban Planning. The Barnsbury Case, London 1972.

Engels von 1872 konstatierten sie: „Indeed things have changed little over the last 100 years.“¹⁴ Letztlich war es aus ihrer Sicht auch den Barnsbury-Aktivisten nicht gelungen, die lokalen Mieter vor der „Middle Class Invasion“ und den „forces of the market“ zu schützen.¹⁵

Der junge Geograph Peter Williams bezog sich direkt auf eine Definition der CIS-Aktivisten, als er in einem 1975 verfassten Aufsatz am Beispiel von Islington das Verhältnis des Gentrifizierungsprozesses zum Handeln institutioneller Akteure untersuchte. Er machte die Bedeutung von Faktoren wie dem Angebot auf dem Wohnungsmarkt und dessen politischer Regulierung stark und positionierte sich damit gegen nachfrageorientierte Erklärungsmuster – eine Kontroverse, die die Forschung in den folgenden Jahren prägen sollte. Baugesellschaften, Staat und lokale Behörden, Grundstücksmakler und Immobiliengesellschaften waren für Williams „agents of change“, die durch Kreditvergaben, gesetzliche Regelungen und Investitionen Aufwertungsprozesse befeuerten.¹⁶

Während sich Begriff und Deutungsmuster der *gentrification* in der britischen Forschung der 1970er Jahre zu etablieren begannen und parallel von Stadtteilaktivisten aufgegriffen wurden, fanden sie seit 1973 auch Eingang in die mediale Berichterstattung.¹⁷ An der Herausgabe einer kritischen Broschüre unter dem Titel *Gentrification in Islington* durch das Barnsbury Peoples Forum entzündete sich 1977 eine Debatte in den Leserbriefspalten der *Times*. Die Aktivistinnen aus Barnsbury und der Autor der Broschüre, der Sozialarbeiter James Pitt, attackierten nicht nur die „invasion“ und „colonization“ ihres Stadtteils, sondern warnten auch vor beziehungsweise drohten implizit mit „class warfare“ als Folge des Zustroms von Angehörigen der Mittelschicht. Im Vergleich mit der Kolonisierung enthalten war auch eine deutliche Attacke auf die als „Kolonisatoren“ angesehenen Zuzügler. Zugleich verwarfen die Aktivistinnen das Konzept der „sozialen Mischung“ in Stadtteilen. Beistand erhielten sie von der lokalen Labour Party, deren Abgeordneter George Cunningham als Vorsitzender des Barnsbury Peoples Forum fungierte.¹⁸

Nach einem Bericht über die Broschüre in der *Times* meldeten sich wütende Anwohner und andere Londoner mit Leserbriefen zu Wort, in denen sie den „class warriors“ des Forums „class prejudice“ vorwarfen, deren Argumentation mit rassistischer Hetze verglichen oder die Vorstellung sozial separierter

¹⁴ Counter Information Services (Hrsg.), *The Recurrent Crisis of London. CIS Anti-Report on the Property Developers*, [London] 1973, S. 40-44, hier S. 44.

¹⁵ Ebd., S. 62, 64.

¹⁶ Williams, S. 78.

¹⁷ *The Times*, 13.6.1973, S. 1; *The Times*, 8.10.1973, S. 2.

¹⁸ Christopher Warman, *Inner-city group urges end to 'gentrification'*, in: *The Times*, 15.8.1977, S. 3.

Wohnviertel kritisierten.¹⁹ Der Vertreter von Chelsea im Greater London Council, William Bell, erklärte: „Of all the tiresome emotive words coined by this generation ‚gentrification‘ must rank among the worst.“ In dem Begriff und den dahinterstehenden Befürchtungen sah er eine Gefahr für die „rehabilitation“ heruntergekommener Gegenden, weshalb er vorschlug: „Let us, therefore, bury this horrible word and with it all the destructive malice that lies behind it if we want to keep London attractive to all.“²⁰ Es gab aber auch Stimmen, die den Kritikern aus Barnsbury Recht gaben oder die Diagnose teilten, aber die aggressive Politisierung der Frage ablehnten. Der Vorsitzende des Planungsausschusses von Islington, George Taylor, etwa trat für eine Politik der „social balance“ ein und verwies auf Erfolge im sozialen Wohnungsbau.²¹

Mit der Leserbriefdebatte war der Begriff der *gentrification* endgültig auch in der medialen Landschaft angekommen. Von den linken Stadtteilaktivisten als Verstärker ihrer Kritik dankbar aufgegriffen, stellte er für die Befürworter städtischer Aufwertungsprozesse eine Provokation dar. Verhandelt wurden in der Kontroverse über den Begriff letztlich grundlegende Sichtweisen auf Aufwertungsprozesse und Vorstellungen von richtiger Stadtentwicklung.

USA: Boom der Forschung

An der Wende zu den 1980er Jahren etablierte sich das Deutungsmuster Gentrifizierung in der Stadtforschung und löste einen Boom wissenschaftlicher Arbeiten zum Thema aus. Dabei verlagerte sich der zentrale Ort entsprechender Forschungen zunehmend auf die USA. Auch wenn US-amerikanische Städte seit den 1930er Jahren nahezu durchgehend mit Problemen einer *white flight* in die Vorstädte und des Verfalls der Innenstädte zu kämpfen hatten,²² lassen sich bereits für die zweite Hälfte der 1950er Jahre in einzelnen Stadtvierteln Prozesse ausmachen, die später als *gentrification* bezeichnet werden sollten. So hat der Historiker Suleiman Osman für Brooklyn Heights in New York gezeigt, wie Künstler, Architekten und andere Angehörige einer weißen Mittelschicht auf der Suche nach Authentizität die alten viktorianischen Häuser der Gegend, die sogenannten *brownstones*, für sich entdeckten. Die zeitgenössisch als *brownstoning* bezeichnete Praxis dieser „Pioniere“ (ebenfalls ein zeitgenössischer Ausdruck, der später in der Forschung aufgegriffen werden sollte) brachte neben dem Aufkauf und der Instandsetzung dieser Häuser auch neue soziokulturelle

¹⁹ ‚Gentrification‘ of Islington, in: The Times, 18.8.1977, S. 13, und The Times, 26.8.1977, S. 11.

²⁰ ‚Gentrification‘ of Islington, in: The Times, 22.8.1977, S. 13.

²¹ Ebd.

²² Jon C. Teaford, *The Rough Road to Renaissance. Urban Revitalization in America, 1940-1985*, Baltimore/London 1990.

Praxen und politische Organisirungen mit sich. *Brownstoners* wehrten sich gegen als artifizuell und destruktiv wahrgenommene Stadterneuerungsprojekte und grenzten sich ebenso von einer drohenden „Manhattanization“ wie vom „Ghetto“ ab, das sie in Brooklyn vorfanden.²³ In Manhattan spielten sich in den 1960er Jahren allerdings vergleichbare Prozesse ab, etwa wenn sich SoHo von einem industriellen Slum zu einem Künstlerquartier entwickelte.²⁴

In den 1970er Jahren mündeten diese Entwicklungen in eine Debatte über *urban revitalization* – ein Begriff, der ähnlich wie die synonym verwandten Begriffe *revival* oder *renaissance* die positive Aufladung des Prozesses durch Politik, Wissenschaft und Medien verdeutlicht. Die vielfach beschworene *revitalization* sollte als Gegenmittel gegen die Krise der Städte und die Konzentration ärmerer Bevölkerungsgruppen in diesen wirken. An der Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Politikberatung entstanden Bücher zum Thema, die entsprechende politische Handlungsempfehlungen lieferten. Erste Untersuchungen versuchten das Ausmaß von privat durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen in innerstädtischen Regionen zu taxieren.²⁵ Das Leitbild vieler Kommunen, die Rückkehr einkommensstarker Suburbaniten in die Kernstädte, kam zudem in der feststehenden Wendung vom *back-to-the-city movement* zum Ausdruck. Dabei war diese Vorstellung, die auch von Protagonisten des Prozesses selbst verbreitet wurde²⁶, irreführend, wie gegen Ende der 1970er Jahre zahlreiche Untersuchungen zeigen sollten. Denn bei dem überwiegenden Teil der „Pioniere“ und „Gentrifizierer“ handelte es sich keineswegs um Remigranten aus den Vorstädten, sondern um jüngere Stadtbewohner, die sich zumeist das erste Eigenheim leisteten.²⁷

In der zweiten Hälfte der 1970er Jahre kam es einerseits zu einem Aufschwung der öffentlichen Debatte über und der Erforschung von *urban revitalization*, andererseits gerieten nun auch vermehrt deren Schattenseiten in den Blick. Soziologen, Geographen und Stadtplaner beschäftigten sich mit diesem boomenden Forschungsfeld, und Zeitschriften wie das *Journal of the American Planning Association* oder *Urban Affairs Quarterly* widmeten der „Inner-City Revi-

²³ Suleiman Osman, *The Invention of Brownstone Brooklyn. Gentrification and the Search for Authenticity in Postwar New York*, Oxford/New York 2011.

²⁴ Aaron Shkuda, *The Lofts of SoHo. Gentrification, Art, and Industry in New York, 1950-1980*, Chicago/London 2016.

²⁵ Roger S. Ahlbrandt/Paul C. Brophy, *Neighborhood Revitalization. Theory and Practice*, Lexington/Toronto/London 1975; Thomas J. Black, *Private-Market Housing Renovation in Central Cities: A ULI Survey*, in: *Urban Land* 34, 1975, S. 3-9.

²⁶ Rum Rejnis, *Back to City' Conference Set*, in: *The New York Times* (NYT), 25.9.1974.

²⁷ Dennis E. Gale, *Middle Class Resettlement in Older Urban Neighborhoods. The Evidence and the Implications*, in: *Journal of the American Planning Association* (JAPA) 45:3, 1979, S. 293-304.

talization“ eigene Ausgaben.²⁸ Die jüngsten Entwicklungen, so eine verbreitete Auffassung, stellten gewissermaßen eine Umkehr des klassischen Modells des Wandels von Stadtteilen dar: Das von Vertretern der Chicagoer Schule wie Ernest Burgess in den 1920er Jahren entwickelte Modell der Invasion und Sukzession hatte noch ein kontinuierliches *filtering-down* von Stadtteilen vorgesehen. Das Ausmaß innerstädtischer Aufwertungsprozesse war allerdings von Beginn an umstritten und manche Forscher wurden nicht müde zu betonen, dass US-Städte weiterhin „more decline than revitalization“ erführen.²⁹

Hinzu kam, dass zunehmend die Kehrseite der Aufwertung innerstädtischer Quartiere in den Blick geriet. Angestoßen durch Proteste lokaler Initiativen wurde die Verdrängung (*displacement*) einkommensschwächerer Bewohner öffentlich thematisiert. War die Problematik der Verdrängung in den 1960er Jahren noch primär im Kontext großflächiger Stadterneuerungsprojekte diskutiert worden, ging es nun um *reinvestment-related displacement*. Die *New York Times* titelte etwa im Juni 1977 „Middle-Class Return Displaces Some Urban Poor“ und stellte das Schicksal einer alleinerziehenden schwarzen Mutter, die aus ihrer Wohnung geräumt werden sollte, dem eines aufstrebenden weißen jungen Architekten gegenüber, der im selben Stadtteil ein heruntergekommenes Haus erworben hatte.³⁰ Die politische Aufladung der Thematik zeigte sich auch daran, dass der Kongress sich mit dem Problem beschäftigte und das Department of Housing and Urban Development seit 1978 mehrere Studien in Auftrag gab.³¹ Das Ausmaß dieser Form von Verdrängung war jedoch nicht nur politisch, sondern auch wissenschaftlich umstritten. Ungeklärt waren bereits die Definition von *displacement* und die Frage, wie entsprechende Daten zu erheben seien.³²

Im Kontext dieser Debatten um Kosten und Nutzen innerstädtischer Revitalisierung ist der Rückgriff auf das Deutungsmuster der Gentrifizierung zu verorten. Der Begriff *gentrification* tauchte in den USA bereits Mitte der 1970er Jahre in Abschlussarbeiten von Studierenden auf, und im April 1978 wurden auf

²⁸ JAPA 45:4, 1979; Urban Affairs Quarterly 15:4, 1980.

²⁹ Phillip L. Clay, *Neighborhood Renewal. Middle-Class Resettlement and Incumbent Upgrading in American Neighborhoods*, Lexington/Toronto 1979, S. 98.

³⁰ Robert Reinhold, *Middle-Class Return Displaces Some Urban Poor*, in: NYT, 5.6.1977.

³¹ Jeffrey R. Henig, *Gentrification in Adams Morgan. Political and Commercial Consequences of Neighborhood Change*, Washington D.C. 1982, S. 6; Michael A. Stegman, *Introduction*, in: JAPA 45:4, 1979, S. 460 f.

³² Howard Sumka, *Neighborhood Revitalization and Displacement. A Review of the Evidence*, in: JAPA 45:4, 1979, S. 480-487; George Grier/Eunice Grier, *Urban Displacement: A Reconnaissance*, in: Shirley Bradway Laska/Daphne Spain (Hrsg.), *Back to the City. Issues in Neighborhood Renovation*, New York u.a. 1980, S. 252-268; Jeffrey R. Henig, *Gentrification and Displacement within Cities: A Comparative Analysis*, in: *Social Science Quarterly* 61:3/4, 1980, S. 638-652.

dem Jahrestreffen der Association of American Geographers Vorträge zu Themen wie „Historic Preservation and Gentrification“ oder „Benefits and Social Costs of Gentrification in Inner City Philadelphia“ gehalten.³³ Dabei wies der Terminus zunächst kaum klare Konturen oder theoretische Implikationen auf und wurde bis in die 1980er Jahre hinein oft synonym oder in einem Atemzug mit Begriffen wie *revitalization*, *renewal*, *resettlement* oder *renovation* gebraucht. Manche lehnten ihn auch explizit ab. Der Soziologe Bruce London kritisierte, es handle sich um einen spezifisch britischen Ausdruck, der mit seiner Anspielung auf den Landadel im amerikanischen Kontext falsche Assoziationen wecke. Stattdessen plädierte er unter Rückgriff auf sozialökologische Modelle für den Begriff der *reinvasion*. Auch Dennis E. Gale lehnte den als „populär“ bezeichneten Ausdruck ab und bevorzugte stattdessen *neighborhood resettlement*.³⁴

Auch wenn die Begrifflichkeiten differierten, war man sich über die Kernelemente des Prozesses einig: Junge, einkommensstärkere, weiße, meist kinderlose Paare oder Singles entdeckten innerstädtische Quartiere und begannen alte, oftmals architektonisch als wertvoll erachtete Häuser aufzukaufen und zu renovieren. Die meisten frühen Studien konzentrierten sich in Form lokaler Fallstudien auf das soziale Profil dieser Gruppe, die Bevölkerungsveränderungen in entsprechenden Stadtteilen und die Erklärung des Prozesses über demographische Veränderungen und den Wandel von Lebensstilen beziehungsweise Nachfragepräferenzen. Der Rückgriff auf quantitative Daten überwog, nur vereinzelt setzten Wissenschaftler etwa Methoden der Feldforschung ein.

Dabei war die Beurteilung der Gentrifizierungsprozesse, darauf deutet die terminologische Debatte bereits hin, hochgradig umstritten. Während der Stadtforscher Paul Porter sich etwa emphatisch für die Wiederentdeckung der Stadt aussprach und betonte, „the city as a whole benefits from gentrification“³⁵, riefen Kritiker des Prozesses nach staatlichem Handeln, um die Geschwindigkeit des Prozesses zu verlangsamen und Maßnahmen zum Schutz vor Verdrängung einzuleiten. Mit dem Aufkommen der Debatte um *displacement* und *gentrification* war eine tendenzielle Abkehr von der Beschwörung der heilsamen Effekte urbaner *revitalization* verbunden. Im Unterschied zu Begriffen wie diesem fokussierte *gentrification* auf die Klassendimension des Prozesses und implizierte eine kritischere Sichtweise auf diesen. Die wissenschaftliche Debatte um Gentrifizierung entwickelte sich so zu einem der „key theoretischen

³³ Vgl. Bruce London, *The Revitalization of Inner City Neighborhoods. A Preliminary Biography*, Monticello 1978, S. 8, 12, 15, 24.

³⁴ Bruce London, *Gentrification as Urban Reinvasion: Some Preliminary Definitional and Theoretical Considerations*, in: Laska/Spain, S. 77-92; Dennis E. Gale, *Neighborhood Resettlement: Washington D.C.*, in: ebd., S. 95-115, hier S. 95.

³⁵ Paul R. Porter, *The Neighborhood Interest in a City's Recovery*, in: JAPA 45:4, 1979, S. 473-479, hier S. 476.

cal and ideological battlegrounds“ der Stadtforschung, wie Chris Hamnett in der Rückschau von 1991 betonte.³⁶ Dass in den frühen 1980er Jahren Forscher wie Michael Lang Gentrifizierung trotz problematischer sozialer Auswirkungen als „one of the few urban success stories“ lobten³⁷, verweist darauf, dass sich der Begriff zu diesem Zeitpunkt weitgehend durchgesetzt hatte und nun auch von Befürwortern innerstädtischer Aufwertung positiv zu besetzen versucht wurde.

Erste Bemühungen zu stärker konzeptionell und theoretisch fundierten Ansätzen lieferten die Studien des Soziologen Phillip L. Clay und des Geographen Neil Smith. Clay unterschied zwischen zwei Formen von *urban revitalization*: *Gentrification* als Zuzug gut ausgebildeter Mittelschichtangehöriger stellte er eine Entwicklung gegenüber, die er als *incumbent upgrading* bezeichnete: die Aufwertung eines (schwarzen Arbeiterklasse-) Stadtteils ohne den Austausch seiner Bevölkerung, basierend auf Investitionen ansässiger kleiner Eigentümer in den Gebäudebestand und kulturellen Faktoren, die er im „zivilen Verhalten“ beziehungsweise einer „inneren Stärke“ der Bevölkerung ausmachte. Clay trat damit der verbreiteten Vorstellung entgegen, dass die „Rettung der Stadt“ vom Zuzug der weißen Mittelschicht abhängt.³⁸

Eine andere Herangehensweise vertrat der in den USA forschende schottische Geograph Neil Smith. Smith, ein 25-jähriger Doktorand des marxistischen Geographen David Harvey, entwickelte mit dem Modell der *rent gap* eine auf die Bedeutung von Kapitalströmen fokussierte „Theory of Gentrification“.³⁹ Im Unterschied zu nachfragebasierten Erklärungen sah er in zyklisch verlaufenden Kapitalinvestitionen in den Gebäudebestand die zentrale Ursache für Prozesse des Verfalls und der Aufwertung von Stadtteilen. Der Rückgang von Investitionen und der damit einhergehende Verfall führe zu einer Lücke zwischen gegenwärtiger und potentieller Verwertung, der *rent gap*, die erneute Investitionen in Gang setze. Smith war nicht nur einer der ersten, der unter Rückgriff auf Harveys marxistische Geographie *gentrification* theoretisch zu erklären versuchte, sondern er wandte sich auch gegen alle Ansätze, die die soziokulturellen Aspekte des Prozesses hervorhoben: „gentrification is a structural product of the land and housing markets“.⁴⁰ Für die wissenschaftliche Debatte

³⁶ Chris Hamnett, The blind men and the elephant: the explanation of gentrification, in: TIBG 16:2, 1991, S. 173-189, hier S. 174.

³⁷ Michael H. Lang, Gentrification amid Urban Decline. Strategies for America's Older Cities, Cambridge 1982, S. 1.

³⁸ Clay, Neighborhood Renewal, S. 34.

³⁹ Neil Smith, Toward a Theory of Gentrification. A Back to the City Movement by Capital, not People, in: JAPA 45:4, 1979, S. 538-548.

⁴⁰ Ebd., S. 546.

blieb Smith' Zugang in den folgenden Jahren ein wichtiger, wenn auch vielfach zur Abgrenzung genutzter Bezugspunkt.

Mit dem 1979 einsetzenden Boom der Erforschung von Gentrifizierungsprozessen etablierte sich nicht nur ein neues Forschungsfeld, sondern dieses differenzierte sich auch zunehmend aus. Bücher mit „Gentrification“ im Titel erschienen und Sammelbände bündelten den Stand der Forschung.⁴¹ Die Konflikte zwischen Zuzüglern und „Alteingesessenen“⁴² wurden nun ebenso untersucht wie die Rolle von Künstlern und Lofts in der spezifischen Form der Aufwertung vormals industriell geprägter Stadtteile⁴³ oder der Einfluss der Kategorie *race* und die Möglichkeit einer „black gentrification“.⁴⁴ Bereits 1979 waren erste Ansätze zu Phasenmodellen entwickelt worden. Dabei wurde sowohl zwischen unterschiedlichen Akteuren – von risikofreudigen *pioneers* bis zu einkommensstarken Kapitalanlegern – als auch zwischen unterschiedlichen Stufen der Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt und der öffentlichen Wahrnehmung des Prozesses unterschieden.⁴⁵ Hinzu kam eine tendenzielle Ausweitung des Verständnisses dessen, was der Begriff umfasste. So unterschied der Politologe Jeffrey Henig etwa zwischen „residential“ und „commercial gentrification“.⁴⁶ In der Forschung, aber auch in den Medien, wurden weitere Subkategorien bzw. -prozesse wie die „coastal“, „suburban“ oder „post-gentrification“ ausgerufen.⁴⁷

Denn nicht nur in der Wissenschaft, auch in den etablierten Medien wurde der Gentrifizierungsbegriff aufgegriffen und popularisiert. Waren in der *New York Times* 1978 lediglich fünf Artikel erschienen, in denen der Begriff auftauchte, waren es 1980 bereits 37 und 1985 104.⁴⁸ Dabei waren es anfangs vor al-

⁴¹ Laska/Spain; J. John Palen/Bruce London (Hrsg.), *Gentrification, Displacement and Neighborhood Revitalization*, Albany 1984; Neil Smith/Peter Williams (Hrsg.), *Gentrification of the City*, Boston/London/Sydney 1986.

⁴² Roman A. Cybriwsky, *Social Aspects of Neighborhood Change*, in: *Annals of the Association of American Geographers (AAAG)* 68:1, 1978, S. 17-33; Deborah A. Auger, *The Politics of Revitalization in Gentrifying Neighborhoods. The Case of Boston's South End*, in: *JAPA* 45:4, 1979, S. 515-522.

⁴³ Sharon Zukin, *Loft Living. Culture and Capital in Urban Change*, Baltimore 1982.

⁴⁴ Barrett A. Lee/Daphne Spain/Debra J. Umberson, *Neighborhood Revitalization and Racial Change: The Case of Washington, D.C.*, in: *Demography* 22:4, 1985, S. 581-602; Richard Schaffer/Neil Smith, *The Gentrification of Harlem?*, in: *AAAG* 76: 3, 1986, S. 347-365.

⁴⁵ Vgl. Gale, *Middle Class Resettlement*, S. 300; Clay, *Neighborhood Renewal*, S. 57-59; Gale, *Neighborhood Resettlement*, S. 105-109.

⁴⁶ Henig, *Gentrification in Adams Morgan*, S. 48-61.

⁴⁷ Donald C. Bryant, Jr./Henry W. McGee, Jr., *Gentrification and the Law: Combatting Urban Displacement*, in: *Washington University Journal of Urban and Contemporary Law* 25, 1983, S. 43-144, hier S. 78; Judith Glassman, *The Gentrification of Suburbia*, in: *NYT*, 15.7.1979; Gail Collins, *'Post-Pioneer' Arrivals Keep Park Slope In Flux*, in: *NYT*, 1.11.1981.

⁴⁸ Eigene Zählung auf Basis des Digital Archive der *New York Times*.

lem Berichte über Entwicklungen in London oder Paris, in denen Gentrifizierung als Gegenmodell zur amerikanischen Stadtentwicklung adressiert wurde.⁴⁹ Bald tauchte der Begriff jedoch immer öfter in Berichten zu US-amerikanischen Stadtteilen auf, auch wenn er 1979/80 noch meist in Anführungszeichen gesetzt und kurz erläutert wurde. Ein Artikel von Blake Fleetwood im *New York Times Magazine* mit dem Titel „The New Elite and an Urban Renaissance“ vom Januar 1979 proklamierte den Durchmarsch der Gentrifizierung und sprach explizit von der „young gentry“, deren Zuzug als hoffnungsvolles Signal begrüßt wurde.⁵⁰ Fleetwoods Artikel löste prompt zustimmende wie ablehnende Leserreaktionen aus. Der prominente Soziologe Herbert Gans etwa nannte den Glauben an die urbane Renaissance „illusory“: „once the now young and childless gentrifiers become parents, they too may head beyond the city limits“.⁵¹ Bereits ein Jahr später war der Optimismus Fleetwoods auf den Seiten der *New York Times* einer kritischeren Sicht gewichen: „Gentrification Backfires, And the City Suffers“ brachte bereits im Titel zum Ausdruck, dass mit dem Prozess negative Folgen verbunden waren.⁵² 1982 veröffentlichte Sydney H. Schanberg unter dem Titel „Gentrifiers“ eine fünfteilige Artikelserie voll bitterer Polemik, in der er aggressive Methoden von Vermietern ebenso anprangerte wie die Zuarbeit durch willfährige Politiker.⁵³

Die Kontroversen um Gentrifizierung spielten sich aber nicht nur in den Artikeln und Leserbriefspalten etablierter Tageszeitungen ab, sondern prägten auch die Lokalpolitik US-amerikanischer Großstädte. Von Sozialarbeitern und Künstlern über Politiker bis zu Immobilienunternehmern griffen ganz unterschiedliche Akteure den Begriff auf und artikulierten darüber ihre jeweilige Position zu städtischen Entwicklungen. Osman hat darauf hingewiesen, dass der Gentrifizierungsdiskurs auch das Milieu der *New Yorker Brownstoner* selbst spaltete. Während die einen Bündnisse mit einkommensschwachen Mietern eingingen, entwickelten die anderen einen neuen Konservatismus. „The charge of gentrification sent shock waves through Brownstone Brooklyn. Once lionized for rehabilitating neighborhoods [...], brownstoners found themselves cast as villains.“⁵⁴ Für Everett Ortner, einen *Brownstoning*-Aktivistin der sich auf lokaler wie nationaler Ebene für den Erhalt historischer Gebäude einsetzte, war Gentrifizierung ein Reizwort: „Gentrification' [...] is a word that he dislikes. ‚I think the growing hue and cry about gentrification is exaggerated [...]

⁴⁹ Robert D. Hershey Jr., *Working Class in London Resists Incursion by the Gentry*, in: NYT, 22.9.1977; Ada Louise Huxtable, *Paris: The Grand Design*, in: NYT, 6.6.1978.

⁵⁰ Blake Fleetwood, *The New Elite and an Urban Renaissance*, in: NYT Magazine, 14.1.1979.

⁵¹ Herbert J. Gans, *Letter*, in: NYT, 11.2.1979.

⁵² Jim Sleeper, *Gentrification Backfires, And the City Suffers*, in: NYT, 28.11.1980.

⁵³ Vgl. Sydney H. Schanberg, *Gentrifiers: The Greed*, in: NYT, 8.5.1982.

⁵⁴ Osman, S. 271.

The city must attract new, young people who are educated and have the money and desire to preserve our old neighborhoods and stop the downward cycle. [...] Call it anything you like. I call it good."⁵⁵

Umstritten war auch die Rolle von Künstlern in den Aufwertungsprozessen. Während sie von linker Seite als Komplizen des Immobilienkapitals und Verantwortliche für die Verdrängung von Armen attackiert wurden⁵⁶, artikulierten viele Künstler ihre Befürchtungen, selbst zum Opfer der nächsten Gentrifizierungsphase zu werden.⁵⁷ Die Anklagen gegen Gentrifizierung und Verdrängung gingen aber vor allem von Stadtteilgruppen aus, die etwa gegen Zwangsräumungen oder Schikanierungen von Mietern protestierten. Äußerungen wie „This is just a front for gentrification“ oder „This is making gentrification public policy“ signalisierten, dass der Verweis auf den Begriff oft schon ausreichte, um den unsozialen Charakter von Modernisierungsprojekten zu verdeutlichen.⁵⁸ Während er für viele Aktivisten als Kampfbegriff im anklagenden Sinne verwendet wurde, sahen manche in ihm einen Ausdruck der Gegenseite. Celia Cacace, Stadtteilaktivistin aus Brooklyn, wurde in der *New York Times* mit den Worten zitiert: „When they say gentrification, [...] they are depicting that they are bringing in a better class of people, and they are stating that those of us who work in manual labour, what are we, nothing?“ Ihre empörten Äußerungen kulminierten in dem Satz: „They call it gentrification and I call it genocide“.⁵⁹ Die Bezugnahme auf den Begriff *genocide* verweist einmal mehr auf die ethnische Aufladung der stadtpolitischen Konflikte in den USA. 1981 erreichte der Streit um *gentrification* schließlich die höchste politische Ebene von New York City. Während Bürgermeister Edward Koch explizit die Gentrifizierung von Harlem zum politischen Ziel erklärte, machten ihm seine Herausforderer im Bürgermeisterwahlkampf die Förderung von Gentrifizierung zum Vorwurf.⁶⁰

Hinter den Debatten um *gentrification* stand letztlich eine zunehmende Politisierung von Auseinandersetzungen um die Nutzung des städtischen Raumes. Aus Großbritannien um 1978 importiert, wissenschaftlich weiter elaboriert und über seinen Gebrauch in medialen Debatten und Stadtteilkonflikten zunehmend popularisiert und politisiert, implizierte das Deutungsmuster eine kriti-

⁵⁵ Kay Holmes, *Preservation Is Becoming Pervasive*, in: NYT, 24.2.1980.

⁵⁶ Vgl. Rosalyn Deutsche/Cara Gendel Ryan, *The Fine Art of Gentrification*, in: October 31, 1984, S. 91-111.

⁵⁷ Zukin, S. 121-125; Suzanne Ruta, *About Westbeth*, in: NYT, 17.2.1980.

⁵⁸ Leslie Bennetts, *16 Tenements To Become Artist Units in City Plan*, in: NYT, 4.5.1982.

⁵⁹ Molly Ivins, *Red Hook Survives Hard Times Into New Era*, in: NYT, 16.11.1981.

⁶⁰ Richard Levine/Carlyle C. Douglas, *Koch Rethinks House Lottery*, in: NYT, 2.8.1981; *Two Koch Challengers Give Views On Housing*, in: NYT, 27.8.1981; *Mary Codd's Housing Views*, in: NYT, 1.11.1981.

sche Sicht auf und Problematisierung von innerstädtischen Aufwertungsprozessen. Dabei vollzog sich die wissenschaftliche Durchsetzung des Begriffs weitgehend parallel zu seiner medialen Popularisierung. Während sich die Debatte in Großbritannien weitgehend auf die Hauptstadt London beschränkt hatte, wurden Gentrifizierungsprozesse in den USA in zahlreichen Großstädten ausgemacht. Dass diese zunehmend mit Blick auf die Hautfarbe und die *racial composition* von Stadtteilen gedeutet wurden, verweist auf die stärkere Bedeutung ethnischer Segregation US-amerikanischer Städte.

Westdeutschland: eine „langsame“ Gentrifizierung?

In Westdeutschland wurde der Gentrifizierungsbegriff rund ein Jahrzehnt später als in den USA aufgegriffen. Zwar tauchte der Begriff in Printmedien wie dem *Spiegel* bereits 1980 auf, bis in die späten 1980er Jahre wurde er jedoch ausschließlich im Kontext von Berichten über US-amerikanische Großstädte wie New York erwähnt.⁶¹ Gegen Mitte der 1980er Jahre begannen erste westdeutsche Stadtsoziologen, die Forschungsdiskussionen in den USA zu rezipieren und eigene Forschungen zu initiieren. Der stadtgeschichtliche Hintergrund lag auch in der Bundesrepublik in einer Wende hin zur Modernisierung von innerstädtischem Altbau, die in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre eingesetzt hatte.⁶² Hinzu kamen zunehmende Umwandlungen von Miet- in Eigentumswohnungen und die Abnahme des Angebots an günstigem Wohnraum in den Großstädten, die um 1980 in eine politische und mediale Debatte um eine „neue Wohnungsnot“ mündete. Vor dem Hintergrund solcher Entwicklungen wurden in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre Wendungen wie die von der „Renaissance der Innenstädte“ in der Stadtforschung aufgegriffen. Als deren Protagonisten machten die Stadtsoziologen Hartmut Häußermann und Walter Siebel zwei Typen von „neuen Urbaniten“ aus: „Yuppies“ und „Alternative“.⁶³

Federführend in der Rezeption und dem Aufgreifen der Gentrifizierungsdebatte aus den USA waren die Hamburger Stadtsoziologen Jürgen Friedrichs und Jens Dangschat, deren Forschungen stark von der sozialökologischen Theorie der Chicagoer Schule und deren begrifflichem Instrumentarium geprägt waren. Beide veröffentlichten 1988 eine erste Studie zur Gentrifizierung am Beispiel von drei Hamburger Stadtteilen.⁶⁴ Ihnen ging es zum einen darum, den Begriff überhaupt erst in der deutschsprachigen Stadtsoziologie einzuführen,

⁶¹ Vgl. u.a. *Der Spiegel*, 16/1980, S. 195, und 46/1984, S. 234.

⁶² Karl Christian Führer, *Die Stadt, das Geld und der Markt. Immobilienspekulation in der Bundesrepublik 1960-1985*, Berlin/Boston 2016, S. 208-236.

⁶³ Hartmut Häußermann/Walter Siebel, *Neue Urbanität*, Frankfurt a.M. 1987, S. 11, 14.

⁶⁴ Jens S. Dangschat/Jürgen Friedrichs, *Gentrification in der inneren Stadt von Hamburg. Eine empirische Untersuchung des Wandels von drei Wohnvierteln*, Hamburg 1988.

einen Überblick über die Debatten im angloamerikanischen Raum zu geben und die Konsequenzen des neuen Deutungsmusters für bisherige theoretische Annahmen zu überprüfen. Dangschat beklagte sich dabei über die in der deutschen Forschung vorherrschende „Ignoranz dem Problem gegenüber“.⁶⁵ Zum anderen galt es, die Anwendung und Übertragbarkeit bisheriger Forschungen auf den westdeutschen Fall zu überprüfen. Dangschat und Friedrichs übernahmen dabei den englischen Ausdruck *gentrification*, da sie eine Übersetzung in deutsche Begriffe wie „Aufwertung“ oder „Wiederbelebung“ kritisch sahen. Auch die Annahme spezifischer Phasen und die Bezeichnungen „Pioniere“ und „Gentrifier“ übernahmen sie aus US-Studien.

Eine umstandslose Übertragung amerikanischer Forschungsergebnisse lehnten sie mit Verweis auf unterschiedliche Rahmenbedingungen aber ab. So hoben sie etwa Unterschiede in Bebauung und Eigentumsstrukturen sowie die stärkere staatliche Regulierung des Wohnungsmarktes in der Bundesrepublik hervor.⁶⁶ Während Dangschat und Friedrichs zu dem Schluss kamen, dass Gentrifizierung auch in westdeutschen Großstädten zu konstatieren sei, hier aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen aber „langsamer“ und „weniger intensiv, [...] zeitlich stärker überlagert, unauffälliger und mit weniger Konflikten“ verlaufe als in den USA⁶⁷, suchten andere Stadtforscher in kleineren westdeutschen Großstädten vergeblich nach entsprechenden Prozessen. Für Stuttgart konstatierte Wahlburg Ratz-Hoberg, dass die Rahmenbedingungen für Gentrifizierung dort nicht gegeben seien, unter anderem weil es „keine nennenswerte Zahl sogenannter Pioniere“ gebe. Und für Mannheim stellten die Soziologen Stefan Krämer und Katrin Zapf fest, dass Gentrifizierung „zumindest in der bisher gebräuchlichen Definition“ nicht zu entdecken sei. Weil die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum sich eher auf Neubauwohnungen richtete, plädierten sie für eine Ausweitung des Gentrifizierungsbegriffes.⁶⁸

An der Hamburger Studie orientierten sich dagegen Jörg Blasius und Harald Rohlinger, die seit 1988 Gentrifizierung in Köln erforschten. Blasius griff dabei auf die Kapitalsorten-Theorie Pierre Bourdieus zurück, um die Verbindungen zwischen Gentrifizierung und Lebensstilen herauszuarbeiten.⁶⁹ Auch im ersten

⁶⁵ Jens S. Dangschat, *Gentrification: Der Wandel innenstadtnaher Wohnviertel*, in: Jürgen Friedrichs (Hrsg.), *Soziologische Stadtforschung*, Opladen 1988, S. 272-292, hier S. 272.

⁶⁶ Dangschat/Friedrichs, S. 9, 15.

⁶⁷ Ebd., S. 58, 103.

⁶⁸ Wahlburg Ratz-Hoberg: *Gentrification und Stadterneuerung – Dargestellt am Fallbeispiel Stuttgart*, in: Jörg Blasius/Jens S. Dangschat (Hrsg.), *Gentrification. Die Aufwertung innenstadtnaher Wohnviertel*, Frankfurt a.M. u.a. 1990, S. 213-227, hier S. 225; Stefan Krämer/Katrin Zapf: *Wohnungsneubau in der Mannheimer Innenstadt*, in: ebd., S. 397-419, hier S. 415.

⁶⁹ Jörg Blasius: *Gentrification und Lebensstile. Eine empirische Untersuchung*, Wiesbaden 1993.

Sammelband zu Gentrifizierung in Westdeutschland, den Blasius und Dangschat 1990 herausgaben und der Perspektiven von Soziologen und Stadtplanern versammelte, waren es neben Analysen des Wohnungsmarktes die Forschungen zu „neuen sozialen Ungleichheiten“, „Lebensstilen“ und „neuen Haushaltstypen“, in deren Kontext der Prozess verortet wurde. Dabei wurden viele Ansätze der US-amerikanischen Forschung, etwa demographische und nachfragebasierte Erklärungsmuster, aufgegriffen. Weitgehend einig waren sich die Autoren in ihrer kritischen Sicht auf den Prozess. Insbesondere eine soziale Polarisierung der Städte, als deren Ausdruck und Motor Gentrifizierung galt, wurde als Problem ausgemacht. „Gentrification ist aufhaltbar – wenn das politisch gewollt wird!“, betonten die Stadt- und Raumplaner Rolf Froessler und Klaus Selle und verwiesen auf mögliche Instrumente zur Eindämmung des Phänomens.⁷⁰

Ende der 1980er Jahre fanden die wissenschaftlichen Forschungen schließlich auch ihren Weg in die westdeutschen Medien, als wissenschaftliches Äquivalent zum medialen Schlagwort der „Yuppisierung“. Vor dem Hintergrund des Konfliktes um ein Musicalhaus im Hamburger Schanzenviertel zitierten Zeitungen wie das *Hamburger Abendblatt* Friedrichs und Dangschat mit Aussagen zum Hintergrund der befürchteten „Yuppisierung“ [...] oder ‚Gentrification‘, wie die Soziologen es nennen“.⁷¹

Fazit

Die „Wiederentdeckung“ und ökonomische Aufwertung innerstädtischer Altbauviertel in europäischen und nordamerikanischen Großstädten war ein Prozess, der sich seit den 1950er Jahren in lokal wie national unterschiedlichen Formen und Geschwindigkeiten vollzog. Mit dem Ausdruck *gentrification* versuchten Stadtforscher diesen Prozess zu erfassen und zu deuten. Dabei entfaltete sich die Wirkung dieses Deutungsangebotes im Spannungsfeld zwischen wissenschaftlicher Theoretisierung, medialer Popularisierung und politischer Skandalisierung. Im Unterschied zu alternativen Begriffsoptionen implizierte der neue Terminus eine tendenziell kritische Stoßrichtung, die auf den Konflikt zwischen sozialen Gruppen um städtischen Raum verwies. Obwohl der Begriff aus diesen Gründen nie unumstritten war, setzte er sich zunehmend als einprägsame Formel zur Bezeichnung eines neuen Trends großstädtischer Entwicklungen durch – auch wenn nationale Spezifika wie die Strukturen des

⁷⁰ Rolf Froessler/Klaus Selle: „Friede den Hütten...?“ Traditionelle und erweiterte Handlungsansätze zur Sicherung preiswerter Wohnverhältnisse, in: Blasius/Dangschat, S. 128-153.

⁷¹ Kristian Stemmler, Standort-Theater, in: *Hamburger Abendblatt*, 16.7.1990. Vgl. Tom Schimmeck, „Lachs oder Fladenbrot“, in: *Der Spiegel*, 36/1988, S. 64-75.

Wohnungsmarktes oder die Bedeutung ethnischer Segregation Kontext und Verwendungsweisen prägten. Die Historisierung entsprechender Diskurse und ihrer transnationalen Rezeption und Verbreitung kann dazu beitragen, Stadtgeschichte auch als Geschichte der wissenschaftlichen, medialen und politischen Deutungen städtischer Entwicklungen in den Blick zu nehmen.

Infrastrukturnetze und soziale Ungleichheit: Die historische Perspektive

Abstract: The paper aims to question, how far the current goals of infrastructural provision – to provide for a basically equal and universally accessible provision of basic services of energy, hygiene and communication for everyone – were present and relevant in the initial phases of introduction and diffusion in the nineteenth and early twentieth century. It shows, that the theoretical availability of gas, water and electricity and the actual usage in private households differed widely in the phase of introduction. Municipalisation of utilities guaranteed municipal control but was frequently used more to bolster municipal revenue rather than introduce social rates in order to push usage across socially wider ranges of the citizenship. The use of public transit differed according to the policy employed in terms of fares and network coverage. However, the combined influence of hygiene movement and housing reform by 1900 exerted pressure to introduce bath rooms, WCs and modern gas-fired kitchens also in lower-class housing which however had to wait until the bottle-necks of World War I in lighting provision and the breakthrough of public housing policy after World War I to materialize.

Im Rahmen der Debatte über die Aufgaben des Sozialstaates wurde es nach dem Zweiten Weltkrieg Konsens, dass es Aufgabe der öffentlichen Hand ist, für die Herstellung gleicher, oder zumindest gleichwertiger Lebensbedingungen im ganzen Geltungsbereich des Grundgesetzes zu sorgen. Dazu gehört auch die Versorgung mit den als unverzichtbar für eine moderne Existenz angesehenen Gütern und Leistungen der Daseinsvorsorge. Konkret heißt das, dass die Bürger der Bundesrepublik an fast allen Orten die Versorgung mit gesundheitlich einwandfreiem Trinkwasser, die problemlose und umweltfreundliche Entsorgung der Abwässer, die sichere und stabile Versorgung mit Elektrizität, mit Energie, mit Telekommunikation etc. erwarten. Für mobile Telekommunikation entwickelte sich hier in den letzten Jahren noch eine weitreichende und fast flächendeckende Ausstattung mit Funkmasten, während die in vielen ländlichen Regionen der Bundesrepublik nach wie vor fehlende Glasfaserverkabelung für wirtschaftliche Aktivitäten, aber auch für die gleiche Teilhabe der Bürger am Internet einen signifikanten Standortnachteil darstellt.¹

¹ Vgl. Martin Schreiber, Internetnutzung in der ländlichen Gesellschaft, in: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie 58, 2 (2010), S. 65-78.

Betrachten wir jedoch die historische Genese der ‚technischen Vernetzung‘² der Stadt, des Auf- und Ausbaus dieser meist netzförmigen Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen bzw. der Verkehrslinien, so wird deutlich, dass die Herstellung gleicher oder gleichwertiger Lebensverhältnisse in der Regel nicht zu den vorrangigen Zielen der Akteure zählte. Meist wurden die Netzinfrastrukturen, mit Ausnahme der primär gesundheitspolitisch motivierten, vor allem der Entwässerung/ Kanalisation, zunächst von privaten Akteuren und mit eindeutig gewinnwirtschaftlicher Motivation eingeführt.³ Eine Spannung mit gemeinwirtschaftlichen Zielen ergab sich, weil die Betreiber der Netzwerke die Genehmigung der Städte als Besitzer der Straßen benötigten, um ihre Ver- und Entsorgungsleitungen bzw. Verkehrswege zu verlegen und so den Zugang zu den von ihnen anvisierten Kunden zu gewinnen. Die Erlaubnis zur Nutzung öffentlichen Grund und Bodens wurde in der Regel über zeitlich befristete Konzessionsverträge geregelt, mit denen die Städte gewisse, meist noch recht begrenzte Mittel erhielten, auf die Geschäftspolitik der Unternehmen einzuwirken. Die umfangreiche Kommunalisierungswelle von Gas- und Wasserwerken seit den 1870er Jahren zeigte, dass die kommunalen Einwirkungsmöglichkeiten auf die Unternehmen über die Konzessionsverträge von den damals noch eindeutig liberal-bürgerlich dominierten Stadtverwaltungen nicht mehr als ausreichend empfunden wurden. Parallel dazu justierte der Wandel ordnungspolitischer Leitbilder, weg von einem prinzipiell schrankenlosen Liberalismus hin zu einer stärkeren wirtschaftlichen Einmischung der öffentlichen Hand, die Ziele und das Selbstverständnis der Kommunen neu. Angesichts einer als krisenhaft wahrgenommenen urbanen Lebenswelt sahen sich Kommunen immer stärker aufgerufen, deren Entwicklung zu verbessern, und für dieses Selbstverständnis als ‚Leistungsverwaltungen‘ dienten auch und gerade die technischen Infrastrukturen.⁴ Dennoch bedeutete die Kommunalisierung keineswegs automatisch, dass diese Infrastruktur-Betriebe nunmehr prinzipiell eine allgemeine flächendeckende Versorgung zu günstigen Preisen anstrebten. Vielfach hatten Gas- und Wasserwerke zunächst eine eindeutig fiskalische Funktion: Sie sollten möglichst hohe Überschüsse für den städtischen Haushalt erzielen, um auf diese Weise die Steuerzahler tendenziell etwas zu entlasten. Von daher zeigt sich

² Vgl. Dieter Schott, Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die „Produktion“ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880-1918, Darmstadt 1999, S. 1-38. Zum Komplex ‚Stadt und Infrastruktur‘ allgemein vgl. das Schwerpunktthema ‚Stadt und Infrastruktur‘ in IMS 1/2015.

³ Vgl. etwa Wolfgang R. Krabbe, Kommunalpolitik und Industrialisierung. Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Fallstudien zu Dortmund und Münster, Stuttgart u.a. 1985.

⁴ Vgl. mit europäischer Perspektive Friedrich Lenger, Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850, München 2013, S. 198-202.

in der Praxis, dass das Kriterium der ‚allgemeinen Verfügbarkeit‘ meist erst nach einem längeren Zeitraum zutraf. Zudem hing diese Verfügbarkeit häufig auch auf Abnehmerseite von der häuslichen Installation entsprechender technologischer Schnittstellen ab, die es ermöglichten, die potentiellen Angebote auch zu realisieren: Entscheidend war also die Bereitschaft (und Fähigkeit) von Hausbesitzern, Gasleitungen und Stromnetze in den Wohnung zu installieren und durch den Einbau von Wasser-Closetts, Badewannen und Sanitäreinrichtungen die durch Wasserversorgung und Entwässerung ermöglichten hygienischen Vorteile auch umzusetzen.⁵ Die modernen Infrastrukturtechnologien – eingeführt in einer Periode rasch fortschreitender sozialer Differenzierung – dienten also zunächst weniger der sozialen Nivellierung als vielmehr der sozialen Distinktion, der Hervorhebung und Akzentuierung sozialer Unterschiede. Es ist Ziel dieses Beitrags, nachzuzeichnen, wann, wie und mit welchen Zielvorstellungen Infrastrukturen jeweils auf städtischer Ebene eingeführt wurden, wie sich deren Ausbreitung gestaltete und wie sich Debatten über Tarifgestaltung und Netzausbau im Hinblick auf den Aspekt der sozialen Ungleichheit interpretieren lassen.

Es werde Licht: Die Einführung des Gaslichts in den Städten

Die Gasversorgung, älteste netzförmige Infrastrukturtechnologie in den Städten, hatte sich nach 1850 in Deutschland auch in zahlreichen mittleren Städten etabliert und veränderte grundlegend die Lichtintensität im öffentlichen Straßenraum.⁶ Die kulturhistorisch orientierte Forschung⁷ betont die fundamentale Veränderung des öffentlichen städtischen Raums durch das Gaslicht, in deutschen Städten meist ein Vorgang der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.⁸ Die bis dahin unzureichend oder kaum beleuchteten Straßen wurden nun

⁵ Vgl. mit Überlegungen zur Erneuerungsrate des Wohnungsbestandes Dieter Schott, Technisiertes Wohnen in der modernen Stadt, in: Joachim Eibach u.a. (Hrsg.), *Das Haus in der Geschichte Europas*, Berlin/ Boston 2015, S. 255-269, hier 258/9.

⁶ Vgl. Johannes Körting, *Geschichte der deutschen Gasindustrie*. Essen 1963; Dieter Schott, *The Significance of gas for urban enterprises in late 19th century German cities*, in: Serge Paquier und Jean-Pierre Williot (Hrsg.), *L'industrie du gaz en Europe aux XIXe et XXe siècles. L'innovation entre marches privés et collectivités publiques*, Bruxelles u.a. 2005, S. 491-508.

⁷ Wolfgang Schivelbusch, *Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert*, München/ Wien 1983. Vgl. zur neueren Forschung Ute Hasenöhr, *Neue Perspektive auf die Geschichte der Beleuchtung und der Nacht. Ein Forschungsbericht*, in: *NPL* 59:1, 2014, S. 88-112; Diess., *Die Stadt im Licht: Städtische Beleuchtung als Infrastruktur*, in: *IMS H.* 1/2015, S. 30-41.

⁸ Vgl. zur deutschsprachigen Historiographie zu Gaswirtschaft Schott, *Significance*, S. 491-508.

durch das Gaslicht soweit beleuchtet, dass das vorher vorherrschende Gefühl der Unsicherheit im nächtlichen Stadtraum deutlich zurücktrat und insbesondere das Bürgertum den nächtlichen Straßen- und Stadtraum wesentlich intensiver nutzte und frequentierte als dies bislang der Fall war.⁹ Zeitgleich beförderte auch die Einrichtung professioneller Polizeikräfte in den größeren Städten und regelmäßige Patrouillen in den Straßen ein größeres Sicherheitsgefühl.¹⁰ Im Zusammenhang mit der größeren gefühlten Sicherheit entwickelte sich dank der „Beleuchtungsrevolution“ (Hasenöhr) auch ein nächtliches Kulturleben mit Theatern, Konzerten, Galerien und im Zusammenhang damit attraktive und meist auch sehr gut beleuchtete Restaurants, Gaststätten und Cafés. Zwar war die bessere Beleuchtung der Städte zunächst ein Fortschritt, der potentiell allen Stadtbewohnern zugutekam, jedoch konnten die wohlhabenderen Stadtbürger deutlich mehr finanzielle Ressourcen für die Wahrnehmung von Unterhaltungs- und Gastronomieangeboten aufbringen, sodass sie zunächst klar zu den Hauptnutznießern der verbesserten Lichtinfrastruktur gehörten. Gaslicht im öffentlichen Raum war also tendenziell eine ubiquitär vorhandene Infrastrukturleistung, deren Nutzung sozial jedoch durchaus differierte. Die Dichte und Qualität der Straßenbeleuchtung unterschied sich nach Größe und Verkehrsbedeutung der Straßen, aber auch nach deren sozialem Status. Die Hierarchisierung der Straßen trat insbesondere hervor, als mit dem elektrischen Licht eine neue und deutlich lichtstärkere Beleuchtungstechnik verfügbar wurde. Weil die elektrisch beleuchteten Straßen meist auch die Straßen waren, in denen die Straßenbahn verkehrte, vollzog sich eine Profilierung dieser Straßen als bevorzugte Geschäftsstraßen. Beleuchtungsfragen waren immer auch Prestige- und Repräsentationsfragen; gleichwohl spielten laufende Kosten immer eine erhebliche Rolle in der Infrastrukturpolitik der Stadtverwaltungen, die von den Stadtparlamenten im Interesse der Steuerzahler angehalten wurden, auf Sparsamkeit zu achten.¹¹

Die private Nutzung von Gaslicht im Wohnbereich blieb bis Ende des 19. Jahrhunderts weitgehend auf die Oberschicht beschränkt. In Darmstadt bezogen 1895 – die Stadt hatte damals knapp 64.000 Einwohner – 528 Wohnungen,

⁹ Vgl. Joachim Schlör, *Nachts in der großen Stadt. Paris – Berlin – London 1840-1930*, München 1991.

¹⁰ Vgl. zur städtischen Polizei Lenger, *Metropolen*, S. 251-271; Klaus Weinbauer/ Dagmar Ellerbrock, *Perspektiven auf Gewalt in europäischen Städten seit dem 19. Jahrhundert*, in: Diess. (Hgg.), (Themenschwerpunkt) *Stadt, Raum und Gewalt*, in: *IMS 2/2013*, S. 5-20.

¹¹ Vgl. Friedrich Uppenborn, *Erläuterung zu den Beschlüssen des Stadtmagistrates München vom 27. Juli 1894 betreffend die Einführung des elektrischen Trambahnbetriebes und die Ausdehnung der elektrischen Straßenbeleuchtung* (Deutsches Museum München); Dieter Schott, *Elektrizität und die mentale Produktion von Stadt um die Jahrhundertwende*, in: Klaus Piltzner u.a. (Hrsg.), *Elektrizität in der Geistesgeschichte*, Bassum 1998, S. 205-226, hier S. 223-225.

613 Läden und Büros, 146 Gasthöfe und 116 Gewerbebetriebe Gas vom städtischen Gaswerk. Weil knapp 60% der bewohnten Gebäude an das Gasnetz angeschlossen waren, klafften theoretischer Versorgungsgrad und praktische Nutzung weit auseinander, denn weniger als 20% des an Private abgegebenen Leuchtgases entfiel auf Wohnungen.¹² Gas war vorrangig das Beleuchtungsmittel für gewerblichen und kommerziellen Bedarf.

Wasser in die Wohnungen: Die hygienische Vernetzung der Stadt

Die Versorgung mit Wasser bildete eine der klassischen Aufgaben europäischer Städte seit dem Mittelalter¹³, aber angesichts der militärstrategisch notwendigen Autarkie von Städten ruhte die Wasserversorgung auch Mitte des 19. Jahrhunderts noch auf dem herkömmlichen System der Grundwasserbrunnen, teilweise auf öffentlichem, teilweise auf privatem Grund, aus denen sich die städtische Bevölkerung ganz überwiegend versorgte.¹⁴ Im Gefolge der Skandalisierung städtischer Hygiene in der Periode der Cholera-Epidemien wurde das von Edwin Chadwick und seiner ‚sanitary school‘ entwickelte ingenieurtechnische Konzept, alle Haushalte mit frischem Wasser zur Verbesserung der häuslichen Sauberkeit zu versorgen, damit auch die im Wohnbereich anfallenden Fäkalien wegzuspülen und die organisch belasteten Abwasser außerhalb der Stadt auf Rieselflächen der Landwirtschaft als Dünger wieder zuzuführen, zum hegemonialen gesundheitspolitischen Leitbild. In Varianten wurde dieses Modell in den meisten größeren deutschen Städten seit 1870 auch realisiert.¹⁵ Für die soziale Diffusion dieser neuen Infrastrukturtechnologien war letztlich entscheidend, welche Veränderungen diese im Wohnumfeld auslösten. Die Abkehr von der traditionellen Sickergruben-Technik, ein meist gemeinschaftlich genutzter Abtritt auf dem Hof oder am Rande eines Gartens, und deren Ersetzung durch ein Wasser-Closett ermöglichte und begünstigte den Prozess der ‚Verhäusli-

¹² Vgl. Schott, Vernetzung, S. 227-229.

¹³ Vgl. etwa Klaus Grewe, Wasserversorgung und -Entsorgung im Mittelalter, in: Frontinus-Gesellschaft e.V. (Hrsg.): Die Wasserversorgung im Mittelalter, Mainz 1991, S. 11-88.

¹⁴ Vgl. Dorothee Rippmann/Wolfgang Schmid/Katharina Simon-Muscheid (Hrsg.), „... zum allgemeinen statt nutzen“. Brunnen in der europäischen Stadtgeschichte, Trier 2008. In Wien zählte man um 1900 immer noch rund 10.000 private Hausbrunnen, vgl. Ruth Kobliček, Lauwarm und trübe. Trinkwasser in Wien vor 1850, in: Karl Brunner/ Petra Schneider (Hgg.), Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien, Wien/Köln/Weimar 2005, S. 188-193, hier S. 188.

¹⁵ Vgl. Christopher Hamlin, Public Health and Social Justice in the Age of Chadwick. Britain 1800-1854, Cambridge 1998; zu Deutschland Ulrich Koppitz/Jörg Vögele, Sanitäre Reform und der epidemiologische Übergang in Deutschland (1840-1920), in: Susanne Frank/Mattew Gandy (Hrsg.), Hydropolis. Wasser und die Stadt der Moderne, Frankfurt am Main 2006, S. 75-93.

chung von Vitalfunktionen¹⁶. Fanden die Ausscheidungsvorgänge bislang aus praktischen Gründen außerhalb der eigentlichen Wohnung statt, so machte es das WC durch den Geruchsverschluss mittels Siphon möglich, die Ausscheidung innerhalb des Hauses bzw. der Wohnung stattfinden zu lassen. Die dafür notwendigen baulichen Veränderungen konnten zunächst aus Kostengründen nur bei Neubauten bzw. bei Umbauten wohlhabenderer Bauherren umgesetzt werden. In dem Maß, wie einerseits Vorstellungen einer intensiveren körperlichen Hygiene handlungsleitend wurden, andererseits die Sanitärtechnologie die Mittel zur Umsetzung dieser Leitbilder zur Verfügung stellte, konzentrierten sich Ausscheidung und Körperpflege in einem eigens diesem Zweck gewidmeten Badezimmer.¹⁷ Die Umsetzung der neuen Sanitärtechnologie hing jedoch wiederum von sozialen Faktoren ab: Richard Evans zeigt in seiner Studie zur Cholera-Epidemie in Hamburg, dass die Cholera-Sterblichkeit in den eher gutbürgerlich strukturierten Hamburger Stadtvierteln westlich der Alster wie Harvestehude oder Rotherbaum, wo 1892 bereits 36,7% (Harvestehude) bzw. 50,2% (Rotherbaum) der Haushalte über Badezimmer verfügten, wesentlich niedriger ausfiel als in den eher proletarischen Stadtteilen in der Nähe des Hafens, wo der Prozentsatz der Haushalte mit Badezimmern meist unter 5% lag.¹⁸

Wie beim Gas klaffen theoretischer Anschlussgrad und tatsächliche Verfügbarkeit über ein WC bzw. ein Badezimmer weit auseinander: In Darmstadt waren 1882, zwei Jahre nach Eröffnung des Wasserwerks, bereits 1.442 der 2.404 Häuser an die Wasserversorgung angeschlossen. Dennoch war das fließende Wasser nicht in allen Wohnungen verfügbar; häufig gab es zunächst nur einen Hahn im Erdgeschoss, der für alle Haushalte ausreichen musste. Ähnlich stellte es sich mit der Entwässerung dar, die meist – weil das vermehrte Wasser in den Häusern dies zwingend erforderlich machte – kurz nach der Wasserversorgung eingeführt wurde: Wiederum bedeutete der Bau der Kanalisation und der Anschluss der Grundstücke nicht, dass auch alle Wohnungen über ein WC verfügten. Oft wurde zunächst nur der gemeinsame Abort mit Grube durch ein – ebenfalls gemeinsames – WC ersetzt, das direkt in die Kanalisation entleerte. Stufenweise rückte das WC, zunächst über den Anbau am Treppenhaus oder WCs auf der Etage, näher an die Wohnung heran. Bauordnungen des späten 19. Jahrhunderts sahen in der Regel den Einbau von WCs in Neubauwohnungen

¹⁶ Vgl. Peter R. Gleichmann, Von der stinkenden Stadt zum Toilettenzimmer. Zur langfristigen Verhäuslichung körperlicher Vitalfunktionen – die Harn- und Kotentleerung, in: Marie-Paule Jungblut/ Martin Exner (Hrsg.), „Sei sauber...!“ Eine Geschichte der Hygiene und öffentlichen Gesundheitsvorsorge in Europa, Köln 2004, S. 76-85.

¹⁷ Vgl. Christina Trupat, „Bade zu Hause!“ Zur Geschichte des Badezimmers in Deutschland seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Technikgeschichte 63, 1996, S. 219-236.

¹⁸ Vgl. Richard Evans: Tod in Hamburg. Stadt, Gesellschaft und Politik in den Cholerajahren 1830-1910, Reinbek bei Hamburg 1991, S. 505-592.

zwingend vor¹⁹, aber angesichts der sehr langen Dauer einer natürlichen Erneuerung des Wohnungsbestands lag der Anteil der mit WCs ausgestatteten Wohnungen vor dem Ersten Weltkrieg noch unter 20%. Um die Jahrhundertwende breitete sich die Ausstattung mit WCs jedoch rasch aus, in Berlin etwa von 6,5% (1895) auf 13,9% (1910), in Hamburg von 10,7% auf 20,9% im gleichen Zeitraum.²⁰ Um 1900 verfügte knapp die Hälfte der deutschen Haushalte über fließend Wasser in der Wohnung, meist in der Küche.²¹

Elektrizität: Der Traum von der sauberen und sicheren Energie

Die Elektrizität trat ihren Siegeszug mit dem Anspruch an, die offensichtlichen Defizite des Gaslichts zu beseitigen: Gas verbrauchte Sauerstoff, zwang daher zur Einführung komplexer Belüftungssysteme für Opern, Theater und Großgaststätten. Die Verbrennung von Gas setzte gasförmige Reststoffe der Kohle frei, die Bilder, Tapeten, Vorhänge und Möbel verfärbten und langfristig schädigten.²² Vor allem aber wurde Gasbeleuchtung, insbesondere nach dem katastrophalen Brand des Wiener Ringtheaters 1881 mit fast 400 Toten als gravierendes Sicherheitsrisiko wahrgenommen.²³ Das Bürgertum war also getrieben von der Furcht vor einem Theaterbrand, aber auch fasziniert von Elektrizität als körperloser, feengleicher Energie, interessiert an ihrer Einführung.²⁴ Ein Vergleich der Elektrifizierungsgeschichte deutscher Städte zeigt jedoch, dass die Bereitschaft der Städte, sich früh auf diese neue und sehr kostspielige Technologie einzulassen, stark von ihrem Sozialprofil und Selbstverständnis abhing: Engagierte sich die Haupt- und Residenzstadt Darmstadt, geschickt beraten durch einen der führenden Ingenieure in diesem Feld, dem TH-Professor der Elektrotechnik Erasmus Kittler, bereits 1888 für eine auch das Hoftheater beleuchtende städtische Elektrizitätsversorgung, so warteten die stärker kauf-

¹⁹ Vgl. Ekke Feldmann, *Bauordnungen und Baupolizei. Zur Entwicklungsgeschichte zwischen 1850 und 1950*, Frankfurt am Main 2011.

²⁰ Vgl. Clemens Wischermann, *Mythen, Macht und Mängel. Der deutsche Wohnungsmarkt im Urbanisierungsprozess*, in: Jürgen Reulecke (Hrsg.), *Geschichte des Wohnens*. Bd. III. 1800-1918: Das bürgerliche Zeitalter, Stuttgart 1997, S. 333-502, hier S. 429-434.

²¹ Vgl. Ute Daniel, *Der unaufhaltsame Aufstieg des sauberen Individuums. Seifen- und Waschmittelwerbung im historischen Kontext*, in: Imbke Behnken (Hrsg.), *Stadtgesellschaft und Kindheit im Prozess der Zivilisation*, Opladen 1990, S. 43-60, hier S. 48.

²² Vgl. Schivelbusch, *Lichtblicke*, S. 55.

²³ Vgl. Vgl. Beate Binder, *Elektrifizierung als Vision. Zur Symbolgeschichte einer Technik im Alltag*, Tübingen 1999, S. 69-70; Schott, *Vernetzung*, S. 42.

²⁴ Vgl. Beate Binder, *Visionen einer elektrifizierten Stadt. Stadtvorstellungen im Diskurs um die Elektrifizierung*, in: Plitzner u.a. (Hrsg.), *Elektrizität*, S. 191-204. Jürgen Steen u.a., „Eine neue Zeit...!“ Die Internationale Elektrotechnische Ausstellung 1891, Frankfurt a.M. 1991.

männlich ausgerichteten Nachbarstädte Mannheim und Mainz über ein Jahrzehnt, bis sich Handlungskonstellationen (Einsatz für Straßenbahn, Industriehafen etc.) ergaben, in denen der Kapitaleinsatz wesentlich produktivere strategische Folgen zeitigen konnte.²⁵

Flächendeckende Vernetzung war nicht das Ziel der Geschäftspolitik der frühen Elektrizitätswerke, denn den dadurch anfallenden sehr hohen Netzkosten hätten keine entsprechenden Mehreinnahmen gegenübergestanden. So versuchte das Darmstädter Elektrizitätswerk etwa in der Gestaltung der Tarife die Kunden mit Zählermieten und Mindestbrennzeiten zu belasten, um zu erreichen, dass nur Kunden mit vergleichsweise höheren Verbräuchen sich an das Netz anschlossen.²⁶ Wollten sich neue Kunden in bisher nicht verkabelten Straßen an das Stromnetz anschließen, so mussten sie ihren Bedarf anmelden. Nur wenn genügend neue Kunden dort vorhanden waren oder die Interessenten bereit waren, eine Garantieleistung für ausreichenden Stromabsatz zu leisten, wurde das Kabelnetz ausgebaut. Dessen hohe Kosten legten eine solche Strategie nahe: Ein Kilometer Kabel kostete im Durchschnitt 3.000-4.000 Mark; zwölf Jahre nach Beginn der Darmstädter Elektrifizierung entfielen 36% des Aktivkapitals des E-Werks auf das Kabelnetz, waren also Fixkosten, die unabhängig vom Verbrauch anfielen.²⁷ Der Fortgang der Elektrifizierung im Wohnbereich war demnach langsam: Um 1900 versorgte das Darmstädter E-Werk 383 Wohnungen mit Strom, bei einer Gesamtzahl von rund 16.000 Wohnungen in der Stadt ein Anteil von 2,4%! Elektrizität hatte also keineswegs die ältere Gasbeleuchtung ersetzt. Vielmehr waren beide Energietechnologien um 1900 immer noch das Privileg einer recht kleinen Schicht, etwa ein Sechzehntel der Darmstädter Haushalte. Über 90% der Darmstädter Haushalte beleuchteten also um 1900 noch mit Petroleumlampen und das Kochen und Heizen erfolgte mit Kohle in Einzelherden. Gas und Strom waren zu diesem Zeitpunkt in allen deutschen Städten „Luxusillumination“, die sich die Masse der Einwohner weder leisten konnte noch unbedingt wollte. Der Grund hierfür lag primär in den Kosten: die Brennstunde einer Petroleumlampe kostete 1,4 Pfennig, für Gasglühlicht musste man 2,2 und für eine elektrische Glühlampe 3,7 Pfennig rechnen. Hochgerechnet auf eine Jahresbrenndauer von 300 Stunden machte der Unterschied zwischen Gas und Strom 4,50 Mark bzw. zwischen Petroleum und Strom 6,90 Mark aus. Angesichts von Tagelöhnen gelernter Arbeiter von 3 Mark war dies ein durchaus stattlicher Betrag.²⁸ In Wohnungsanzeigen der Jahrhundertwende wird die Ausstattung mit Gaslicht und elektrischem Licht in der Regel explizit hervorgehoben; dies zeigt, dass diese Ausstattung nicht selbstver-

²⁵ Vgl. Schott, Vernetzung.

²⁶ Darmstädter Tagblatt 22.3.1889.

²⁷ Schott, Vernetzung, S. 223.

²⁸ Vgl. Schott, Vernetzung, S. 228 f.

ständig war und eine gehobene Wohnungsqualität signalisierte. Die Infrastrukturausstattung wirkte hier also eindeutig differenzierend und nicht nivellierend.

Die Straßenbahn und die Mobilisierung der Stadt

Erst die elektrische Straßenbahn, seit Anfang der 1890er in deutschen Städten eingeführt, machte Elektrizität auf breiter Front präsent. Der Strombedarf der Tram verbesserte die Rentabilität der Stromversorgung durch den Ausgleich der Lastkurve und ermöglichte so einen rationelleren Einsatz der Dampfmaschinen und Generatoren. Häufig wurde erst dann mit niedrigeren Kraftstromtarifen ein spezielles Angebot für Industrie und Gewerbe geschaffen. Mit der Straßenbahn stellten die städtischen Eliten auch die Fortschrittlichkeit ihrer Stadt unter Beweis. Ein Mundart-Gedicht anlässlich der Eröffnung der Mannheimer Straßenbahn im Dezember 1900 endet: „Die Fremde glaawe ganz gewiss/ Dass Mannem s’klee Paris jetzt iss.“²⁹ In der Nutzung der Straßenbahn zeigen sich große Unterschiede zwischen den Städten. Häufig war die Tram – zumindest in den ersten Jahren – eine ‚Bürgertram‘, was sich einmal an den angeschlossenen Stadtvierteln, an den Betriebszeiten und an der Tarifstruktur zeigte.³⁰ In Darmstadt wurden die stärker proletarischen Viertel zunächst nicht angebunden, der Betriebsbeginn um 7.15 Uhr kam zu spät für den Schichtbeginn in den Fabriken und der Grundpreis von 10 Pfennig/Fahrt lag für die Arbeiter für eine regelmäßige Nutzung viel zu hoch. Im Unterschied dazu bot Mannheim bereits bei Eröffnung auch einen Arbeitertarif an, der in den frühen Morgenstunden und abends nach Schichtende Arbeitern die Nutzung der Tram ermöglichte. Einige Linien verbanden gezielt den ohne Wohnungsbau geplanten Industriehafen mit Arbeiterwohnvierteln; die Tram flankierte so die Stadtentwicklungspolitik, die zentral auf den Industriehafen ausgerichtet war, strategisch. Dennoch überwog insgesamt vor dem Ersten Weltkrieg die Nutzung der Straßenbahn durch das städtische Bürgertum. Der Trend zum Bau bürgerlicher Villen am Rand der Städte beschleunigte sich durch die Straßenbahn und insbesondere bürgerlichen Frauen eröffnete die Straßenbahn neue Mobilitätsräume: sie konnten in die Stadtzentren fahren und dort die neuen Konsumtempel der Kaufhäuser aufsuchen, die sich genau in dieser Phase der Jahrhundertwende und räumlich konzentriert an den Umsteigestationen der Straßenbahn ent-

²⁹ Vgl. Scherzpostkarte, abgedruckt in Werner Rabe, Betriebsgeschichte der Mannheimer Verkehrs-Aktiengesellschaft (MVG), Mannheim 1979, S. 50.

³⁰ Vgl. Dieter Schott, Eine Bürgertram für die Residenzstadt: Planung, Bau und Betrieb der Elektrischen in Darmstadt, 1890-1945, in: Ders./Stefan Klein (Hrsg.): Mit der Tram ins nächste Jahrtausend. Geschichte, Gegenwart und Zukunft der elektrischen Straßenbahn, Essen 1998, S. 69-85.

wickelten.³¹ Die Straßenbahn schuf auch eine neue Nähe von ‚Land‘ und ‚Stadt‘: zahlreiche der Endstationen waren an beliebten Ausflugslokalen und Ausgangspunkten für Spaziergänge in freier Landschaft am Stadtrand platziert. Und für diese Zwecke wurde die ‚Elektrische‘ auch von der Arbeiterschaft für Ausflüge genutzt. Der Sonntag, vor allem im Frühsommer, war vor 1914 der verkehrsstärkste Tag!³² Bei Trassendebatten überwog in den Innenstadtstraßen meist das Interesse der dort ansässigen Geschäftsleute, die Straßenbahn durch ihre Straße zu führen, um dadurch mehr Passanten und mehr Kunden für ihre Geschäfte zu gewinnen.³³ In der exklusiven Mannheimer Oststadt mit ihren großzügigen Villen legte man dagegen keinen Wert auf einen Straßenbahnanchluss; Planungen für eine Linie wurden nicht realisiert. Offenbar war die Erschließung mit einer Straßenbahn seitens der Anwohner dort gar nicht erwünscht, um die Exklusivität des Viertels etwas zu wahren.³⁴

Infrastrukturpolitik und die Entstehung des modernen Wohnens um 1900

Das ‚moderne Wohnmodell‘, das sich in deutschen Städten zwischen etwa 1890 und dem Ersten Weltkrieg herausbildete, beruhte auf Infrastrukturtechnologien: Erst die Verfügbarkeit über frisches Wasser, die problemlose Entsorgung der Abwässer und die Präsenz moderner Edelenergien wie Gas und Strom ermöglichten die Herausbildung des modernen Badezimmers und der modernen Küche. Anfänglich fast ausschließlich in bürgerlichen Wohnungen realisiert, wurden sie im Zeichen der Wohnungsreform bald schon als unverzichtbare Bestandteile neuzeitlichen hygienischen Wohnens angesehen.

Nachdrücklich unterstützt wurde dies durch die Geschäftspolitik der Gaswerke, die wegen der neuen Technologie des Auer-Glühstrumpfs, der den Gasverbrauch im Lichtbereich radikal senkte, seit Beginn der 1890er Jahre ihren Gasabsatz diversifizierte: So wurden die Tarife für Koch- und Heizgas deutlich gesenkt; die Gaswerke boten offensiv gasverbrauchende Haushaltsgeräte an und suchten ihre Kunden von den Vorteilen von Gasherden, Gasbadeöfen und Gasheizungen zu überzeugen. Sie stellten die Geräte zum Anschauen und Ausprobieren in Schauräumen aus und führten Miettarife ein, wobei im Sinne ei-

³¹ Vgl. Lenger, Metropolen, S. 247-249; Paolo Capuzzo, Spectacles for Sociability: European Sites of Consumption, in: Mikael Hård/Thomas J. Misa (Hrsg.): Urban Machinery. Inside Modern European Cities, Cambridge (MA)/ London 2008, S. 99-120, hier S. 108.

³² Vgl. Schott, Vernetzung, S. 733-735; Barbara Schmucki, The Machine in the City: Public Appropriation of the Tramway in Britain and Germany, 1870-1915. In: Journal of Urban History 38 (2012), S. 1060-1093.

³³ Vgl. Schott, Vernetzung, anlässlich eines Trassenkonflikts in der Darmstädter Innenstadt, S. 202 f.

³⁴ Vgl. Schott, Vernetzung, S. 526.

ner Ratenzahlung die Anschaffungskosten für die Geräte über die Zahlungen für das Gas abgestottert werden konnten.³⁵ Diese Diversifizierungspolitik erwies sich als recht erfolgreich: In Darmstadt stieg etwa die Zahl der an das Gaswerk angeschlossenen Gasheizöfen von 460 (1899) auf 1.163 (1904), noch populärer waren die Gasherde, deren Zahl von 1.400 (1899) auf 5.185 (1904) hochschnellte. Auch wenn ein Teil dieser Geräte wohl in Gaststätten aufgestellt war, so setzte doch in dieser Periode der Siegeszug der modernen Küche und des modernen Badezimmers ein, die nunmehr zur Standardausstattung von Neubauten für das Bürgertum wurden. Betrachtet man Grundrisse gehobener bürgerlicher Wohnhäuser um 1900, so ist ein Badezimmer und ein gelegentlich auch schon separates WC in der Wohnung Standard in solchen Entwürfen.³⁶

Zunächst hatte sich diese Diffusion angesichts der hohen Kosten für Gasherde und Gasboiler auf die Ober- und Mittelschicht beschränkt, aber recht bald wurde Gas auch für die Arbeiterschaft attraktiv; der Gasherd bot etwa für berufstätige Arbeiterfrauen die Möglichkeit, rasch – etwa in der 1,5 Stunden langen Mittagspause – ein Essen bereiten zu können, während der traditionelle Holz- und Kohleherd erst ein längeres Vorheizen benötigte.³⁷ Städtische Gaswerke machten zudem den Einstieg in die Nutzung von Gas – vor allem zum Kochen für Arbeiterfamilien – durch den Einsatz von Münzgasautomaten attraktiv und kalkulierbar. Die Stadt Mannheim förderte dies ab 1902, indem neben einem einfachen Gasherd auch zwei Gaslampen für die Küche und ein angrenzendes Zimmer überlassen wurden. Die (Mindest-)Kosten von 18 Pf /Tag waren bei einem Taglohn von 3-4 Mark eine nicht zu unterschätzende Belastung, aber 1910 bezogen immerhin 1500 Mannheimer Haushalte Gas über solche Automaten. Das Gaswerk kalkulierte, Arbeiterfamilien, die sich sonst aus Angst vor unkalkulierbaren Belastungen ferngehalten hätten, auf diese Weise an den Gas

³⁵ Vgl. Schaier, Kochmaschine; Trupat, Bade; Karl Ditt, Zweite Industrialisierung und Konsum. Energieversorgung, Haushaltstechnik und Massenkultur am Beispiel nordenglischer und westfälischer Städte 1880-1939, Paderborn u.a. 2011, hier S. 301 f.

³⁶ Vgl. etwa Grundriss der Villa Jean Guntrum, in: Michael Kolb: Die Heimat als Wurzel eines neuen Stils. Villa und Landhaus im Oeuvre Heinrich Metzendorfs, in: Dominic E. Delarue / Thomas Kaffenberger (Hrsg.), Lebensräume gestalten. Heinrich Metzendorf und die Reformarchitektur an der Bergstraße, Worms 2013, S. 33-44, hier S. 40.

³⁷ Diese Nutzung für Kochzwecke in Arbeiterhaushalten wird etwa in der Konsumentenstatistik deutlich: 1908 wurden in Mannheim 4.571 Verbraucher gezählt, die nur Koch- und Heizgas verbrauchten bei insgesamt 17.346 Gaskonsumenten. Auch bei Tarifdebatten in der Stadtverordnetenversammlung wurde wiederholt das Argument angeführt, ein höherer Kochgaspreis treffe insbesondere die Arbeiterschaft; Schott, Vernetzung, S. 426 u. 436.

konsum zu gewöhnen.³⁸ Ähnliche Modelle waren auch in britischen Städten im Gebrauch.³⁹

Der Durchbruch zur Massendiffusion

Der Erste Weltkrieg brachte bei den netzgebundenen Edelenenergien den Durchbruch zur Massendiffusion. Weil Petroleum vor allem in den Gebieten der Mittelmächten durch die Blockade extrem knapp wurde, bemühten sich viele Haushalte, die bis dahin die Kosten gescheut hatten, um einen Strom- oder Gasanschluss. Von daher schnellten zumindest in den ersten Kriegsjahren, bis dann der Mangel an Metallen und Kohle weiteren Ausbau verhinderte, die Anschlusszahlen bei vielen Elektrizitäts- und Gaswerken in die Höhe.⁴⁰ Hinzu kam in den 1920er Jahren der Einfluss sozialdemokratischer und kommunistischer Stadtverordneter auf die Preispolitik der Stadtwerke. Zudem sanken dank höherer technischer Effizienz der Stromerzeugung und Nutzung preiswerter Energieressourcen wie Braunkohle und Wasserkraft die Erzeugungskosten und damit auch die Lichtstrompreise langfristig deutlich. Ende der 1920er Jahre, als in Berlin gut 55% der Haushalte elektrifiziert waren⁴¹, warb die deutsche Elektrizitätswirtschaft angesichts struktureller Überkapazitäten intensiv für die Stromnutzung im Haushalt, allerdings ohne durchgreifenden Erfolg. Die vorhandenen Geräte – mit Ausnahme von Bügeleisen und Radio, die tatsächlich schon große Verbreitung fanden – waren noch zu teuer und nicht generell praxistauglich. Erst ab Mitte der 1950er Jahre setzte dann, zunächst mit dem Kühlschrank, kurz darauf mit der Waschmaschine, die massenhafte Verbreitung elektrischer Haushaltsgeräte in westdeutschen Haushalten ein.⁴²

³⁸ Schott, Vernetzung, S. 431/2.

³⁹ Vgl. Ditt, Zweite Industrialisierung, Francis Goodall, Burning to Serve: Selling Gas in Competitive Markets, Ashbourne 1999.

⁴⁰ Vgl. Schott, Vernetzung, S. 703.

⁴¹ Vgl. Frauke Langguth, ‚Elektrizität in jedem Gerät‘ – Die Elektrifizierung der privaten Haushalte am Beispiel Berlins, in: Orland (Bearb.), Haushaltsträume. Ein Jahrhundert Technisierung und Rationalisierung im Haushalt, bearb. von Barbara Orland. Königstein im Taunus 1990, S. 93–102.

⁴² Vgl. etwa die keineswegs generell begeisterte Reaktion der Bewohnerinnen in Mays Römerstadt, die in den späten 1920er Jahren mit Elektroherden in der Küche ‚beglückt‘ wurden und vielfach gegen die hohen Kosten und die praktischen Nachteile (lange Kochzeiten) protestierten, nachdrücklich herausgearbeitet bei Martina Heßler, ‚Mrs. Modern Woman‘. Zur Sozial- und Kulturgeschichte der Haushaltstechnisierung, Frankfurt a.M. 2001; Wolfgang König, Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne, Stuttgart 2008.

Wir haben gesehen, dass die Ziele, die heute mit den Infrastrukturen der allgemeinen Daseinsvorsorge verbunden werden, flächendeckende Versorgung mit der Intention gleichwertiger Lebensverhältnisse, für die Einführungsphase dieser Infrastrukturtechnologien keineswegs ausschlaggebend waren. Mit Ausnahme der eindeutig gesundheitspolitisch motivierten Kanalisation wurden Infrastrukturtechnologien meist auch mit dem Ziel fiskalischer Gewinne eingeführt oder kommunalisiert und flächendeckende Versorgung schien dem Gewinnziel – zumindest kurzfristig – entgegen zu stehen. Erst in dem Maße, wie bestimmte Infrastrukturtechnologien im Zuge übergreifender Diskurse einerseits zum gesellschaftlichen Standard deklariert wurden, andererseits durch Kostendegression für breitere Schichten erreichbar wurden, passte sich auch die Preis- und Vermarktungspolitik der Betriebe an und beförderte zunehmend die Massendiffusion.

Christian Jansen

„Nehmen wir uns die Stadt“ – Die italienische Neue Linke entdeckt urbane Konflikte als Feld für revolutionäre Mobilisierung

Abstract: How did the New Left in the 1970s grapple with cities, urbanity, urban living conditions and living environments? Which concepts did New Left organizations develop to make cities more liveable, democratic or even communist? What was the role of cities, its structures, and residents in their concepts of the New Left to revolutionize Italy? My contribution has its local focus in Milan, the center of the leftist radical movement in Italy during the early 1970s. I consider two case studies: the occupation of Albergo Commercio in November 1968, and in a more detailed case study the campaign prendiamoci la città of the new left organisation Lotta Continua. After some spectacular successes in 1972 the campaign surprisingly petered out. The reasons for the success as well as the eventual failure of the leftist urban strategy are analyzed in my essay.

Die Diskussionen in der Neuen Linken über eine lebenswerte Stadt, über Städtebau und die Utopie einer demokratisch strukturierten und vom Gleichheitsgrundsatz geleiteten Stadt erhielten erste Impulse, als die Sozialistische Partei PSI 1963 in die italienische Regierung eintrat. In der Regierungserklärung des neuen Ministerpräsidenten Aldo Moro spielte demokratische Stadtplanung eine wichtige Rolle. Und der PSI war keine sozialdemokratische Partei nach deutschem oder skandinavischem Vorbild, sondern eine radikale 15%-Partei, die den Kommunisten näherstand als den Christdemokraten (DC). Aus dem linken Flügel des PSI kamen – neben maoistischen Strömungen in der Kommunistischen Partei PCI – die wichtigsten Impulse für die Neue Linke.

In jenem Jahr 1963 siegte der Film „Hände über der Stadt“ von Francesco Rosi beim Filmfestival in Venedig. Der Film prangerte Missstände in den italienischen Städten an: Wohnungsnot, Korruption in den meist christdemokratisch beherrschten Stadtverwaltungen und Pfusch im Mietwohnungsbau und rückte sie aufgrund seiner eindringlichen Machart und dank der Auszeichnung beim wichtigsten italienischen Festival ins Bewusstsein der Intellektuellen und der öffentlichen Meinung. Das Kino war in Italien bis in die Siebziger Jahre hinein – und damit viel länger als in Westdeutschland oder Großbritannien – das wichtigste Unterhaltungsmedium und ist deshalb ein guter Indikator für gesellschaftliche und politisch-kulturelle Veränderungen. Zur selben Zeit wie

„Hände über der Stadt“ thematisierten Schriftsteller und Filmemacher wie Pier Paolo Pasolini das Elend in den schnell hochgezogenen Trabantenstädten: die Enge in den Wohnungen, die Probleme der Migranten aus dem Süden und der ländlichen Provinz, die aufsässigen Jugendlichen und Kleinkriminellen. Der gesellschaftskritische Diskurs in den 1960er Jahren interessierte sich für die gesellschaftlich Unbehausten, die am Rande der Gesellschaft blieben, auch wenn sie durch den massiven Ausbau der Vorstädte ein neues Zuhause bekamen – aber eben nur am Rande der Städte in unwirtlichen Hochhaussiedlungen ohne Plätze und Grünanlagen, was den Bewohnern verdeutlichte, dass sie nicht zur Stadtgesellschaft gehören sollten. Damit fanden Gruppen politisches Interesse, die im marxistischen Weltbild, also damals im Weltbild der großen Oppositionspartei PCI und vieler Intellektueller und Künstler, als „Lumpenproletariat“ und konterrevolutionär galten.

Angesichts dieser Probleme richteten sich große Hoffnungen auf die neue Regierungskoalition. Doch ihr Versuch, mit der *Legge Sullo* eine staatliche Stadtplanung durchzusetzen und die Bau- und Bodenspekulation einzudämmen, an der skrupellose Grundbesitzer und Bauunternehmer, Mafia und Camorra, verdienten, scheiterte bereits im Schlüsseljahr 1963. Die Unfähigkeit der Regierung, sich gegen Kapital- und Unterweltinteressen durchzusetzen, trug wesentlich zu der Unzufriedenheit und den Spannungen bei, die sich 1968 entluden und zur Entstehung einer Neuen Linken führten. Die *Legge Sullo* hatte den Kommunen und der Zentralregierung mehr Möglichkeiten geben sollen, gegen unkontrollierte, ästhetisch oder sozial bedenkliche Baumaßnahmen einzuschreiten. Dem Gesetz zufolge sollten Grund und Boden den Gemeinden gehören. Nur Gebäude durften Privateigentum sein. Gegen diese Regelung, die der Bodenspekulation die Grundlage entzogen hätte, gab es massiven Widerstand der Grundbesitzer sowie des christdemokratischen Establishments. Als die nächsten Wahlen ins Haus standen und die DC mit massiven Verlusten rechnen musste, bezeichnete Ministerpräsident Moro das Gesetz als Privatinitiative des Ministers Fiorentino Sullo und distanzierte sich im Namen der Partei davon. 1967 trat dann eine verwässerte Fassung der *Legge Sullo* in Kraft, nachdem die Bau- und Bodenspekulation 1966 ihren Höhepunkt erreicht hatte. Erst 1977 wurde ein neues Baurecht beschlossen, das immerhin alle Bauherren verpflichtete, sich an Infrastrukturmaßnahmen der Gemeinden zu beteiligen, und alle Gemeinden verpflichtete, allgemein zugängliche Bebauungspläne aufzulegen, aber das Verfassungsgericht verwässerte auch diese Regelungen.¹

¹ Generell zum politischen Hintergrund: Christian Jansen, *Italien seit 1945*, Göttingen 2007, insbesondere Kap. 7; Paul Ginsborg, *A History of Contemporary Italy*, London 1990; zur Stadtplanung: John Foot, *Urban planning*, in: Gino Moliterno (Hrsg.), *Encyclopedia of Contemporary Italian Culture*, London 2003, S. 613–616; Mario B. Mignone, *Italy today. At the Crossroads of the New Millenium*, rev. edition, New York 2004, S. 329–332.

Wie setzte sich die Neue Linke in den 1970er Jahren nun mit den Städten, der Urbanität, den urbanen Lebensbedingungen und Lebenswelten auseinander? Welche Konzepte hatte sie, die Städte lebenswerter, demokratischer oder gar kommunistisch zu gestalten? Welche Rolle spielten Städte, ihre Strukturen und Bewohner in den Vorstellungen der Neuen Linken Italien zu revolutionieren? Ein Brennpunkt der Auseinandersetzungen war Mailand, die pulsierende Metropole Norditaliens, in der immer wieder neue politische Bewegungen entstanden. So war Mailand auch seit 1965 das Zentrum der italienischen Gegenkultur der Hippies. In ihrer Konsumkritik und Verweigerungshaltung gegenüber den Normen und Erwartungen des Kapitalismus und der Gesellschaft, in ihrem Beharren auf Authentizität, in ihrem provokativen Ausleben eigener, angeblich „natürlicher“ Werte und Normen – sei es in Kleidung, Haartracht, Sexualität – nahmen sie Vieles vorweg, was sich 1968/69 politisch radikalisierte. In mancher Hinsicht war die Kampagne „Nehmen wir uns die Stadt“ (*prendiamoci la città*) eine Rückkehr zu den Anfängen der Revolte, als sich Marginalisierte erstmals Raum nahmen, sich über Konventionen hinwegsetzten und die angesagten Plätze der Metropolen auf ihre Weise mit Leben erfüllten.

Ähnliche Konflikte gab es in anderen Hochburgen der Neuen Linken: in Turin, Genua, Pisa, Bologna, Florenz, Rom² oder Neapel. In den Städten Süditaliens schienen die Bedingungen für eine Revolution, an deren Spitze die Marginalisierten, die Außenseiter der Gesellschaft stehen sollten, sogar besonders günstig. Immerhin lag die einzige Stadt, in der es im Rahmen der politischen Konflikte, die Italien zwischen 1969 und 1978 erschütterten, zu einem Zusammenbruch der staatlichen Autorität gekommen war, im Süden: In Reggio Calabria hielten das ganze Jahr 1970 hindurch Unruhen und Generalstreiks an, die aus Protesten gegen eine Verwaltungsreform entstanden waren. Drei Monate lang brach die staatliche Ordnung zusammen. Nur bewaffnete Armee- und Polizeieinheiten wagten sich in die Stadt. Verletzte Polizisten wurden evakuiert, da sie in den lokalen Krankenhäusern nicht sicher schienen. Obwohl alle lokalen Parteien den Aufstand unterstützten, kamen die wichtigsten Rädelsführer aus der `Ndrangheta, der kalabresischen Mafia, und aus rechtsextremen Gruppen.³ Der spektakuläre Aufstand stand in der Tradition der Sozialrebellion in Süditalien. Diese Erfahrung beschleunigte in der Neuen Linken Italiens die Abkehr von orthodoxen Vorstellungen über die proletarische Revolution.

² Luciano Villani, *The Struggle for Housing in Rome. Contexts, Protagonists and Practices of a Social Urban Conflict*, in: Martin Baumeister u.a. (Hrsg.), *Cities Contested. Urban Politics, Heritage, and Social Movements in Italy and West Germany in the 1970s*, Frankfurt am Main 2017, S. 321-345.

³ Vgl. zur Bewertung des Aufstands in Reggio Calabria durch die Neue Linke: Adriano Sofri/Luciano Della Mea, *Zur Strategie und Organisation von Lotta Continua*, Berlin 1971, S. 43-45.

Ende November 1968 besetzten Studierende nach einer Großdemonstration im Herzen Mailands, direkt hinter dem Dom, das leerstehende Hotel *Commercio*. Die Zeitschrift *Quaderni Piacentini* lieferte einen theoretischen Hintergrund: Die Herrschenden würden die Städte wie Fabriken strukturieren: Slums für die Paria, monströse Großsiedlungen für die ausgebeutete Arbeiterklasse, bürgerliche Wohngegenden und Villenviertel für die Mittelschicht bzw. die Großbourgeoisie – „alles stadtplanerisch ‚schön‘ verteilt rund um das Zentrum, das die Schaltzentrale und der Lieblingssort der Bourgeoisie sein soll“.⁴ Im Flugblatt zur Besetzung hieß es schlichter: „Der gerechte Grundsatz unseres Kampfes heißt NEHMEN, nicht um das bitten, WAS UNS VON RECHTS WEGEN ZUSTEHT.“⁵ Auf die Mauern des ehemaligen Hotels hin zur belebten Piazza Fontana schrieben sie: „Unser Haus ist das HAUS DES STUDENTEN UND DES ARBEITERS, als Dolch im Herz der kapitalistischen Stadt. Wegen seiner strategischen Position im Stadtzentrum ist unser Haus ein Ort politischer Information: die Außenmauern sind unsere Zeitungen. Dies ist die Stunde, um das bürgerliche Informationsmonopol praktisch anzugreifen. In der Praxis haben wir festgestellt, dass die Wohnungen, die öffentlichen Verkehrsmittel, die Speisesäle die armen Studenten und die Arbeiter zusammenbringen.“⁶

In diesen Parolen finden sich viele wesentliche Elemente der Aneignung der Stadt durch die Neue Linke: die Annahmen, dass eine strukturelle Ähnlichkeit zwischen Fabrik und Stadt bestehe und dass die Spaltung der Unterschichten (im Sinne eines *divide et impera*) die wichtigste Strategie der Herrschenden sei, die es zu unterlaufen gelte; Kritik an der gewerkschaftlichen Taktik, also an der sozialistischen und kommunistischen Arbeiterbewegung, die die radikale Linke in der faschistischen Tradition des Korporatismus sah und deren Forderungen und Vorgehensweise sie als leisetreterisch empfand und der sie ein militantes Sich Nehmen gegenüber stellte. Das Bemühen um eine populäre Bildsprache, u.a. durch den Rekurs auf populäre Filme; die Suche nach einem Bündnis aller Ausgebeuteten und Ausgegrenzten als revolutionäre Subjekte sowie die Erkenntnis, dass die städtischen Konfliktfelder Wohnen, Verkehr und Versorgung zentrale Betätigungsfelder der radikalen Linken sein müssten. Dies bedeutete die Revision der marxistischen Bewertung solcher Konflikte außerhalb der Fabriken, in der Reproduktionssphäre, als „Nebenwidersprüche“. Das besetzte Hotel *Commercio* wurde schnell die größte Kommune Europas. Neben Studierenden zogen junge Migrant*innen ein. Die Gegenkultur nutzte das gigantische Gebäude als Spielstätte. Nachdem die Stadtverwaltung die Besetzung

⁴ Giuseppe Natale, in: *Quaderni Piacentini* (1968), zit. nach Primo Moroni/Nanni Balestrini, Die goldene Horde. Arbeiterautonomie und Jugendrevolte und bewaffneter Kampf in Italien, Göttingen² 2002, S. 170 f. (alle Zitate wurden vom Autor übersetzt).

⁵ Ebd. (Großbuchstaben wie im Original.)

⁶ Ebd., S. 173. (Großbuchstaben wie im Original.)

zunächst toleriert hatte – wohl in der Hoffnung, sie werde sich von selbst totlaufen – ließ sie das Gebäude erst im Juli 1969 mit Hunderten Polizisten in Kampfmontur räumen und sofort abreißen.⁷ Noch vor dem „heißen Herbst“ jenes Jahres⁸ konnte die Mailänder Neue Linke im *Albergo Commercio* die militante Okkupation des Stadtraumes ausprobieren.

Ein zweites Fallbeispiel ist die Kampagne *prendiamoci la città* (Nehmen wir uns die Stadt!) der Organisation *Lotta Continua*.⁹ Diese Kampagne und die innovative Strategie von *Lotta Continua* wurden bereits in den 1970er Jahren in Deutschland rezipiert und diskutiert.¹⁰ In Italien zeigte sich nach dem „heißen Herbst“ 1969 in den Großbetrieben des Nordens, aber viel mehr noch in den prosperierenden Städten des „Roten Gürtels“ wie Bologna, Siena oder Florenz, in denen seit Jahrzehnten die Kommunisten regierten, dass das italienische Proletariat weit mehr zu verlieren hatte als seine Ketten und dass nur eine Minderheit, und zwar eher die ungelerten Arbeiter („die Massenarbeiter“, wie man damals sagte), die Migrant*innen, die Jungarbeiter*innen bereit waren, den radikalen Parolen der Neuen Linken zu folgen. Als der revolutionäre Aufschwung sich im Herbst 1970 nicht wie erwartet fortsetzte, zugleich aber die öffentliche Ordnung in Reggio Calabria zusammenbrach, folgten viele Vordenker der Neuen Linken, dass in Zukunft die *marginalizzati*, die nicht in Gewerkschaften und PCI Organisierten, die Revolution tragen würden.

Lotta Continua entstand im Herbst 1969 aus dem Zerfall der Studentenbewegung um eine Zeitung gleichen Namens.¹¹ *Lotta Continua* war aktionistisch bzw. spontaneistisch und die erfolgreichste Gruppe der Neuen Linken. 1970 stieg die Auflage der Zeitung auf 50.000. Seit April 1972 erschien es täglich und war neben *Il Manifesto* die zweite linksradikale Tageszeitung in Italien. Anfang 1971 gab es *Lotta Continua*-Gruppen in 150 italienischen Städten. Aber ihre Hochburgen waren Mailand und Turin. Dort mischte sie sich zunächst in die Arbeitskämpfe ein. In der zweiten, wohl erfolgreichsten Phase ihrer Aktivitäten, im Rahmen der Kampagne *prendiamoci la città*, organisierte *Lotta Continua* Hausbesetzungen, Mieterproteste, die meist auf Verweigerung der Mietzahlungen hinausliefen, und andere Aktionen unter der Parole *autoriduzione*. Sie bedeutete, als zu hoch empfundene Preise für Waren und Dienstleistungen (Mieten, Strom, Wasser, Müllabfuhr) zu reduzieren oder auch die Zahlung, z.B. für Fahrkarten in öffentlichen Verkehrsmitteln, ganz zu verweigern. *Lotta Continua* konnte für solche Aktionen rebellierende Arbeiter sowie protestierende Schü-

⁷ Ebd.

⁸ Ebd., S. 185-228; vgl. Jansen, Italien nach 1945, S. 159-162.

⁹ Der Name bedeutet sowohl „anhaltender Kampf“ als auch „der Kampf geht weiter“.

¹⁰ Zum deutsch-italienischen Kontext vgl. Petra Terhoeven, Deutscher Herbst in Europa: der Linksterrorismus der Siebziger Jahre als transnationales Phänomen, München 2014.

¹¹ Luigi Bobbio, Storia di Lotta Continua, Mailand 1988.

ler und Studierende mobilisieren. Während andere linksradikale Organisationen durch die Zuspitzung der Klassenkämpfe das kapitalistische System sprengen wollten, dachte *Lotta Continua* mehr an die innere Wandlung der Personen, an die Veränderung des Bewusstseins.

Nach dem Ausbleiben einer mit dem *autunno caldo* von 1969 vergleichbaren Streikwelle im folgenden Jahr entschied die *Lotta Continua*-Führung, offenbar ohne lange Diskussionen in den lokalen Gruppen: „Die Arbeiterautonomie riskiert, an ihren eigenen Erfolgen zu ersticken“.¹² Als Konsequenz verkündete die Führung „Wir brauchen etwas Anderes“ und startete im November 1970 eine Kampagne unter der griffigen Parole *prendiamoci la città*. Darin lag eine folgenreiche Neuorientierung: Da die Arbeiter in den Fabriken die Revolution nicht mehr vorantrieben, richtete sich die Agitation nun an die Gesellschaft als Ganze, genauer an alle Unzufriedenen und Unterdrückten - die „Marginalisierten“. Anstelle von Streiks propagierte *Lotta Continua* nun den „allgemeinen Kampf“ (*lotta generale*). Man glaubte so, das verhasste kapitalistische System nicht mehr nur in den Fabriken, sondern in allen gesellschaftlichen Bereichen zugleich attackieren zu können. Hinzu kam, dass die italienische Wirtschaft nach den massiven Lohnerhöhungen, die die Arbeiter 1969/70 ohne Produktivitätszuwächse durchgesetzt hatten, in eine Krise rutschte. Auch deshalb schien es vernünftig, nicht mehr die Betriebe als Hauptkampfplätze zu begreifen, sondern die großen Städte, vor allem die Arbeiterghettos. Die Auseinandersetzungen, in denen sich *Lotta Continua* nun engagierte, gingen also um bezahlbare Mieten, öffentlichen Nahverkehr, Schulen und Kindergärten sowie um die immer rasantere Geldentwertung. *Lotta Continua* wollte im kollektiven Bewusstsein verankern, „dass das Leben schön sein kann“. Zugleich aber wandten die Linksradikalen sich gegen den Reformismus: „Der proletarische Kampf zielt nicht auf ein besseres Leben, sondern auf ein radikal anderes Leben.“¹³

Da die „Herren“ die Arbeiter zwingen, ihre Dörfer und Häuser zu verlassen und in die Industriestädte zu kommen, müssten sie auch preiswerten und lebenswerten Wohnraum zur Verfügung stellen, statt sie wie Sardinien in Betonkasernen zu pferchen: „Sie haben die Häuser, die Städte, die Dörfer, in denen wir lebten, zerstört, durch Spekulation und Verkehr, mit dem Qualm und dem Dreck ihrer Fabriken. Uns lassen sie gestapelt wohnen in Dachkammern, in Mietskasernen aus Beton ohne Grün und Bequemlichkeit.“ Nach dieser Analyse der Missstände benannte *Lotta Continua* die Ziele der Kampagne: „vor allem gesunde, saubere, bewohnbare Häuser“. Dann dürfe die Miete nicht das halbe Gehalt kosten. Außerdem bräuchten auch die Arbeiter „Grünanlagen, Geschäfte, Schulen, Kindergärten und Unterhaltung“ in der Nähe sowie „bequeme öffent-

¹² *Prendiamoci la città*. Documento no. 1 per il 2° convegno nazionale di Lotta Continua (Juli 1971), S. 1. Vgl. Luigi Bobbio, *Storia di Lotta Continua*, Milano 1988, S. 80-82.

¹³ *Prendiamoci la città*, in: *Lotta Continua*, 12.11.1970, zit. nach: Bobbio, *Storia*, S. 82.

liche Verkehrsmittel“, die sie zur Arbeit brächten. Immer wieder rief *Lotta continua* auf, sich zu nehmen, was man brauche: „Wir können angemessene Häuser nicht von unseren Ausbeutern erwarten – ebenso wenig wie Gesundheit oder Wohlbefinden.“¹⁴ Diese in zahllosen Flugblättern und Artikeln der Kampagne *prendiamoci la città* wiederholte Argumentation gipfelte regelmäßig in der nicht genau hergeleiteten Behauptung, aber gleichwohl auch in Deutschland breit aufgegriffenen Parole, dass der Kampf um Wohnraum das ganze Leben revolutioniere.

Der Kampf um Mieten, Erziehungseinrichtungen, Lebenshaltungskosten unterscheidet sich vom traditionellen Klassenkampf in den Fabriken vor allem durch eine höhere Kollektivität. Während die Belegschaften der einzelnen Fabriken, der unterschiedlichen Branchen usw. unterschiedliche Interessen hätten, seien alle gleichermaßen von den urbanen Lebensbedingungen betroffen. Aber Betroffenheit reiche nicht, wenn die Organisation fehle: „Nehmen wir uns die Stadt‘ bedeutet vor allem, dass wir in den Vierteln oder Dörfern, in denen wir leben, keine Fremden sind, dass wir alle kennen müssen, die Freunde von den Feinden unterscheiden können und von jedem wissen, wie er zu behandeln ist.“ *Lotta continua* fragte weiter, warum bei früheren städtischen Revolten wie in Reggio Calabria keine nachhaltigen Erfolge erzielt wurden: „Die Volksfeinde – Politiker, Spekulanten und vor allem Faschisten haben von ihnen profitiert. Warum? Weil klare Ziele fehlten und vor allem Organisation, die Fähigkeit, alle Macht die wir haben, zu nutzen, um uns unsere Rechte zu nehmen und unsere Feinde zu schlagen.“¹⁵

Gegen diese Abkehr von der Fabrikzentriertheit gab es Widerspruch von orthodoxen Mitgliedern, für die die Probleme der Städte und Arbeitervororte nicht Teil des Klassenkampfes, sondern sekundär waren. Die Führung von *Lotta Continua* wies solche Kritik zurück: Sich die Stadt zu nehmen, bedeute „sich die Häuser, die Schulen nehmen. Die Plätze, die Straße müssen die Orte werden, in denen wir uns auskennen, uns treffen, diskutieren und entscheiden. Lernen wir auf neue Weise zu leben, lernen wir mit all unserer Kraft unsere Feinde zu hassen, die von der Ausbeutung leben; und lernen wir solidarisch mit unseren Brüdern, unseren Genossen zu sein!“¹⁶ Hinter solchen sozialromantischen Vorstellungen und der schematischen Gegenüberstellung von „Freund“ und „Feind“ stand eine schlichte Gesellschaftsanalyse, der zufolge sich zwei Klassen diametral gegenüber standen – die „besitzlosen Massen“ und die „imperialistische Bourgeoisie“, die sich auf die Spaltung der Proletarier und auf das Gewaltmo-

¹⁴ Ebenda.

¹⁵ Verso la lotta generale: lottiamo per vivere! in: *Lotta Continua*, 4. Jg., Nr. 2, 2.2.1972.

¹⁶ La città e nostra. Prendiamola, in: *Lotta Continua*, 24.11.1970, zit. nach Bobbio, *Storia*, S. 83.

nopol des Staates stütze.¹⁷ Eine differenzierte Betrachtung der Herrschaftsverhältnisse war nicht die Stärke der aktionistischen und spontaneistischen *Lotta Continua*.

Einerseits war die Kampagne ein Ausdruck der Defensive, in die die Neue Linke nach ihren überwältigenden Anfangserfolgen 1968 bis 1970 geraten war. Aufgrund einer beispiellosen Mobilisierung in den Fabriken und an den Universitäten waren nicht nur bedeutende Lohnerhöhungen (allerdings ausgehend von einem niedrigen Niveau), sondern im *Statuto dei lavoratori* (Arbeitnehmerstatut) von 1970 auch rätedemokratische Mitbestimmungsstrukturen durchgesetzt worden. Nun versuchte die Neue Linke durch die Mobilisierung weiterer Schichten der Gesellschaft erneut Zeichen zu setzen. Andererseits bedeutete die neue Strategie auch die Anerkennung, dass die Revolution ein langfristiger Prozess sein werde: statt auf den völligen Zusammenbruch, den „großen Kladderadatsch“ in einer Revolution zu setzen, erkannte die Neue Linke, dass die Radikalisierung der Gesellschaft Zeit brauchte und dass die dazu nötigen Bewusstseinsveränderungen nicht rein rational verliefen, sondern auch über neue Erfahrungen, die Transformation des Alltags, neue Formen des Zusammenlebens, dass nicht nur die Arbeiter erreicht werden mussten, sondern auch ihre Frauen und Familien: „Die Proletarier müssen sich selbst transformieren, bevor sie die Macht übernehmen“, postulierte *Lotta Continua* im Gegensatz zu immer konkreteren militärischen Aufstandsplanungen anderer linksradikaler Gruppen wie *Potere operaio*, aus denen die *Brigate Rosse* und andere terroristische Gruppen hervorgingen. Vor dem utopischen Ziel „Kommunismus“ sollte bereits im Hier und Jetzt „ein kommunistisches Leben“ beginnen.

Dem zweiten nationalen Plenum (*convegno nazionale*) legte die Führung 1971 ein Strategiepapier vor, das drei Stufen der revolutionären Entwicklung unterschied: Die erste sei bestimmt von „Arbeiterautonomie“ in den Fabriken und fast abgeschlossen. In der zweiten nehme sich das Proletariat die Stadt und schaffe befreite „rote Basen“, in denen die Macht der Bourgeoisie allmählich verschwinde. Am Ende dieser Phase werde die Gesellschaft gespalten sein in die Proletarier auf der einen und die Bourgeoisie auf der anderen Seite. Dann beginne die dritte Phase, der bewaffnete Kampf: „Die Massengewalt wird von der Defensive in die Offensive übergehen können, und Kampfziel kann dann die Zerstörung des repressiven Staatsapparates sein“.¹⁸ Solche strategischen und theoretischen Überlegungen waren für *Lotta Continua* aber sekundär. Im Mittelpunkt der Agitation standen sehr konkrete Aktionen: „Demonstrationen auf Märkten oder auf dem Schlachthof, um niedrigere Preise zu erzwingen; Streikposten vor Kaufhäusern, damit niemand rein kann, um einzukaufen, bevor sie

¹⁷ *Lotta Continua e spontaneità*, in: *Lotta Continua*, 15.1.1971, zit. nach ebd.

¹⁸ *Prendiamoci la città*. Documento no. 1 (wie Fn. 12), S. 34.

die Preise gesenkt haben; [...] keine Fahrscheine in der Tram kaufen, alle zusammen aus der Fabrik kommen und in die Bahn einsteigen mit der Parole ‚Agnelli [=der damalige Eigentümer von FIAT] zahlt!‘¹⁹

Um den Massen und ihren Alltagsbedürfnissen gerecht zu werden, engagierte sich *Lotta Continua* auch im sozialen Bereich: Aktivistinnen richteten Kindergärten und Schülerhorte, medizinische Ambulanzen sowie „rote Märkte“ ein und unterstützten den Aufbau genossenschaftlicher Selbsthilfeeinrichtungen. Anders als in der westdeutschen Alternativbewegung ging es bei den auf den ersten Blick ähnlichen Initiativen der italienischen Neuen Linken darum, innerhalb der Stadt Freiräume, befreite Zonen und andere Bereiche zu schaffen, die sich der kapitalistischen Verwertung und Ausbeutung entzogen, nicht um selbstverwaltete Arbeitsplätze für Genoss*innen, sondern um die Agitation der Arbeiterklasse, die in den alternativen Sozialeinrichtungen „das kommunistische Leben“ erfahren und diese Einrichtungen möglichst bald übernehmen sollte.²⁰

Die spektakulärsten Aktionen im Rahmen von *prendiamoci la città* waren Hausbesetzungen. Es begann im Mailänder Stadtviertel Ponte della Ghisolfia²¹ in der Via McMahon. Hier besetzten einige Familien, die bei Zwangsräumungen ihre Wohnungen verloren hatten, unterstützt von *Lotta Continua*, Häuser einer öffentlichen Wohnungsbauagentur. Die Räumung durch schwer bewaffnete Einsatzkräfte der Carabinieri scheiterte am 23. Januar 1971 an der Gegenwehr der Besetzer und herbeigerufener Aktivisten von *Lotta Continua*. Bei den Straßenschlachten gab es mehr als 60 Verletzte und zahlreiche Festnahmen. Zur Überraschung aller legalisierte kurz danach ein Gericht die Besetzung. Dieser Erfolg motivierte zahlreiche Nachahmer – die spektakulärste Aktion, die von *Lotta Continua* zur weiteren Mobilisierung und Rekrutierung von Militanten genutzt werden konnte, war erneut in Mailand die Besetzung mehrerer Häuser in der Via Tibaldi durch 140 Familien im Juni 1971.

Dieses Beispiel verdeutlicht einen wesentlichen Unterschied zur westdeutschen Hausbesetzerbewegung. Nutznießer waren proletarische Familien, die sich dafür dankbar zeigten, während in Deutschland die Besetzer in der Regel selbst in den Häusern wohnen wollten. Auch in der Via Tibaldi gelang es *Lotta Continua*, nachdem bei der erneut gewaltsamen Räumung durch 4.000 [!] Polizisten ein Säugling an den Folgen des massiven Tränengaseinsatzes gestorben war, eine Solidarisierungswelle auszulösen, die weit über die üblichen Zirkel

¹⁹ *Lotta Continua*, Colombo, ti spenneremo. *Prendiamoci quello che è nostro*, Turin 1970, zit. nach Bobbio, *Storia*, S. 84.

²⁰ Vgl. auch Sofri/Della Mea, *Zur Strategie*, S. 64.

²¹ Dieses Viertel war nicht nur eine Anarchistenhochburg. Hier spielte auch der Film *Rocco und seine Brüder* von Luchino Visconti über das Leben einer süditalienischen Einwandererfamilie.

der Neuen Linken und ihrer Sympathisanten in der Schüler-, Studierenden- und Arbeiterbewegung hinausging und in das kommunistische und linkskatholische Milieu hineinreichte. Die geräumten Familien kamen in der von Studierenden besetzten Architekturfakultät der Universität unter. Infolge dieser Kampagne traten viele Mitglieder – darunter prominente Künstler wie der Liedermacher Franco Trincale – aus dem PCI aus, weil dieser die sozialen Proteste nicht genügend unterstützte. Die Abstinenz des PCI hing mit dessen zunehmender Integration in das politische System zusammen: Hatte er sich in den 1960er Jahren für die Rechte von Mietern und mehr Wohnungsbau engagiert, so vertrat er nun eher Facharbeiter, die längst Wohnungen hatten.²²

An der besetzten Architekturfakultät solidarisierten sich Professoren, die die Probleme aus eigener Anschauung kannten, mit den Besetzern – darunter der bekannte Architekturtheoretiker Paolo Portoghesi, der 1971 Dekan war. Auch in Rom, Messina, Avellino, Novara, Milazzo und anderen Städten besetzten Militante und bedürftige Familien Häuser des Sozialen Wohnungsbaus. Zu einer Großdemonstration konnte *Lotta Continua* in Mailand zusammen mit der entstehenden Mietergewerkschaft *Unione inquilini* 30.000 Menschen mobilisieren. Zahlreiche Liedermacher und andere Künstler griffen die Konflikte auf und solidarisierten sich öffentlich: von Franco Trincale über Pino Masi bis Dario Fo.²³ Die breite Unterstützung führte dazu, dass auch dieser Häuserkampf zu einem spektakulären Erfolg von *Lotta Continua* wurde: die 140 Familien, die sich an den Besetzungen beteiligt hatten, bekamen gerichtlich Wohnungen zugesprochen.

Deshalb steht Via Tibaldi bis heute symbolisch für die Kampagne *prendiamoci la città*, zumal die Linksradikalen in den besetzten Häusern erneut einen Kindergarten, eine Mensa und eine medizinische Ambulanz einrichteten. *Lotta Continua* analysierte die Folgen: „Die Häuser sind so gebaut, dass sie jede Familie in ‚ihrer‘ Wohnung einsperren und Kontakte mit den Nachbarn erschweren.“ Im Häuserkampf hätten sich diese Strukturen verändert.²⁴ Aber statt die erfolgreiche Kampagne fortzuführen, schloß sie 1972 ein. Diese überraschende Wende hatte verschiedene Ursachen: *Erstens* eine gewisse Sprunghaftigkeit und Oberflächlichkeit in der Politik spontaneistischer Gruppen wie *Lotta Continua*. Sie überließ die erfolgreichen Besetzer sich selbst. Es kam nicht zu einer systematischen Beschäftigung mit Problemen des öffentlichen Wohnungsbaus, der

²² Vgl. auch Francesco Bartolini, *Changing Cities. An Urban Question for the Italian Communist Party*, in: Baumeister, *Cities Contested*, S. 53-72.

²³ Die kulturelle Resonanz der Kampagne lässt sich bis heute anhören, vgl. etwa <http://glianni70.it/portfolio/1970-loccupazione-di-via-tibaldi-fotografie-di-walter-buonfino/nggallery/slideshow>; <https://www.youtube.com/watch?v=snVNMgWCA7Y>; <http://www.antiwarsons.org/canzone.php?id=4026&lang=it> [letzter Aufruf: 5.6.2017].

²⁴ Bobbio, *Storia*, S. 86.

Mieter und der Stadtplanung. Zweitens versuchten Aktivist*innen der Neuen Linken in den folgenden Jahren immer wieder in Mailand und anderen Städten ähnliche Konflikte wie in der Via Tibaldi und in der Via McMahon zu schüren. Doch nur selten stießen sie auf ähnlich günstige Bedingungen, so dass viele dieser Initiativen scheiterten. Denn auch die Politiker lernten, dass massive Polizeieinsätze eher den Linksradikalen nützten, und reagierten flexibler. Drittens verordnete die Führung von *Lotta Continua* neue Kampagnen. Wegen der vielen Festnahmen bei Hausbesetzungen rückten seit Sommer 1971 die Haftbedingungen in den Fokus. Die populistische Parole lautete nun nicht mehr „Nehmen wir uns die Stadt!“, sondern „Alle befreien!“ Danach rückte das italienische Militär in den Fokus, dann der Internationalismus...

Wie erfolgreich die linksradikale Aneignung der Stadt gewesen ist, ist nicht systematisch erforscht. Zumindest für Mailand und seine Arbeiterghettos gab der Gründer der Roten Brigaden, Renato Curcio, in einem lebensgeschichtlichen Interview einen Indikator für die Verankerung der Linksradikalen: Am 25. April, dem Nationalfeiertag, der an die Befreiung Italiens vom Faschismus und deutscher Besatzung erinnert, seien 1971 und 1972 auf den Mietskasernen der Arbeiterquartiere Lorenteggio und Giambellino mehrere hundert gelb-rote *Brigate Rosse*-Fahnen gehisst worden – neben den roten der Kommunisten. „Fahnen, die Mütter, Schwestern, Tanten und Großmütter der Genossen aus dem Viertel genäht hatten. Die Zeitungen berichteten darüber, ohne es jedoch zu begreifen oder begreifen zu wollen.“²⁵ Wer solche Flaggen hisste, war noch lange kein überzeugter Anhänger des Terrorismus. Linke Militanz hatte in Italien vielmehr in den frühen 70er Jahren eine Art Robin Hood-Image²⁶, und die Roten Brigaden verübten ihren ersten Mordanschlag erst 1974. Populär waren aber der Aktionismus der Linksradikalen („Die wehren sich wenigstens“) und der Romantizismus vieler Argumente, die Identifikation mit den Schwachen, den Verlierern der Geschichte. Diese Elemente trugen in Verbindung mit einer geschickten Selbstinszenierung, aber auch mit dem utopischen Potenzial, das der Kampf um die Städte hatte, dazu bei, dass er auf die Neuen Sozialen Bewegungen der Bundesrepublik eine faszinierende Wirkung ausübte.

²⁵ Mario Scialoja/Renato Curcio, *Mit offenem Blick: ein Gespräch zur Geschichte der Roten Brigaden in Italien*, Berlin 1997, S. 58, 70.

²⁶ Vgl. Christian Jansen, *Eine Tradition der Rebellion gegen das staatliche Gewaltmonopol. Italien 1848-1980*, in: Stig Förster/Christian Jansen/Günther Kronenbitter (Hrsg.), *Die Rückkehr der Condottieri? Krieg und Militär zwischen Verstaatlichung und Privatisierung im 20. Jahrhundert*, Paderborn 2010, S. 189-204.

Katharina Wohlgemuth

Industriestädte in Ost und West zwischen Krise und Neuausrichtung. Kulturpolitische Strategien der schrumpfenden Städte Dessau und Salzgitter

Abstract: The article looks at uneven development and transformation, in particular, the shrinking of industrial cities. It is based on the initial results of an ongoing research project in which East and West German industrial cities are, for the first time, examined historically and comparatively in regard to their cultural policy development strategies.

By comparing the cities across political and system boundaries, it is possible to see the characteristic development paths, problems and strategies of these industrialised cities, as well as to identify the disparities between them, especially in relation to development opportunities. The medium-sized, problem-stricken cities of Dessau and Salzgitter are used as examples in this study.

Die Bevölkerung vieler deutscher Regionen schrumpft, sie altert und ist aller wohlfahrtsstaatlichen Ausgleichsmaßnahmen ungeachtet sozial gespalten. Diese sowohl raumprägenden als auch von den Aktionsräumen jeweils entscheidend beeinflussten Prozesse laufen seit dem Mauerfall vor dem Hintergrund des fortschreitenden gesellschaftlichen, ökonomischen und demografischen Wandels sowie damit verbundener sozial- und altersselektiver Binnenwanderung regional und innerhalb einzelner Städte sehr differenziert ab. Das führte zu einem Nebeneinander schrumpfender, stagnierender sowie wachsender Städte und förderte die Zunahme innerstädtischer Disparitäten.¹ Beides konfrontierte die wachstumsorientierte Stadtentwicklungspolitik in den 1990er Jahren mit ungewohnten Problemlagen, die von den politischen Akteuren und involvierten Bevölkerungen bis heute unterschiedlich gut bewältigt werden konnten. Eindrücklich zeigt sich dies anhand von Industriestädten, die im Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungs-/Wissensgesellschaft in besonderem Maße von Arbeitsplatzabbau und Einwohnerrückgang gekennzeichneter Schrumpfung sowie deren sozialräumlichen Folgen betroffen waren und sind.

¹ Vgl. Reinhard Aehnelt u.a., Soziale Ungleichheit und sozialräumliche Strukturen in deutschen Städten, in: Informationen zur Raumentwicklung H. 6, 2009, S. 405-413.

Angesichts ihrer prekären Lage und unter Profilierungsdruck innerhalb eines sich verschärfenden Standortwettbewerbs durchlaufen Industriestädte in den neuen und alten Bundesländern Transformationsprozesse, bei denen nicht selten mittels kulturgestützter Konzepte Stadtmodernisierung und Imageaufwertung betrieben werden soll. Was bisher fehlt, ist eine ausreichende historische Dimensionierung dieser Wandlungsprozesse und der vor deren Hintergrund zu betrachtenden Wechselwirkungen von Industrie, Stadt und Kultur, insbesondere zwischen industrieller Arbeitsplatzentwicklung, städtischer Prosperität und kulturökonomischer Leistungsfähigkeit.² In diesem Beitrag soll daher das Potenzial eines sozial- und kulturhistorischen Ansatzes ausgelotet werden, der den Blick auf Krisen, Krisenwahrnehmung und Alternativentwicklungen von Industriestädten um eine komparativ-gesamtdeutsche Perspektive erweitert, die insbesondere von Historikern bisher nicht eingenommen wurde.

Im Städtevergleich über politisch-systemische Grenzen hinweg wird hier die Möglichkeit gesehen, charakteristische Entwicklungspfade, -probleme und -strategien von Industriestädten ebenso identifizieren zu können, wie Ungleichheiten zwischen ihnen, vor allem in Bezug auf Entwicklungschancen.³ Ausgehend von den stadtentwicklungspolitischen Herausforderungen der 1990er Jahre, bilden die Ansätze urbaner Regeneration und Neuausrichtung, speziell auf kulturpolitischer Ebene, den Kern der folgenden vergleichenden Studie. Sie ist von der Frage geleitet, inwieweit der jeweilige Umgang mit städtischer (Schrumpfungs-) Krise in den alten und neuen Bundesländern historisch durch wirtschaftliche, räumliche, soziale und kulturelle Persistenzen zurückliegender Pfade sowie durch systemische Traditionen und lokale Spezifika determiniert ist.

Nach einem vertiefenden Problemaufriss werden erste Ergebnisse eines aktuellen Forschungsprojekts vorgestellt, in dessen Rahmen die Probleme und kulturpolitischen Bewältigungsstrategien der schrumpfenden Städte Dessau und Salzgitter in historischer Perspektive untersucht werden.⁴ Es wird sich dabei zeigen, dass sich zwischen beiden Städten deutliche Unterschiede hinsichtlich der sozialen Textur und der Erfolgchancen dieser Strategien ergeben.

² Vgl. Martina Heßler/Clemens Zimmermann, Einführung: Neue Potenziale historischer Industriestadtforschung, in: *IMS* 1/2012, S. 6-14.

³ Vgl. Christoph Bernhardt/Clemens Zimmermann, *La ville industrielle en République fédérale d'Allemagne et en République démocratique allemande. Convergences et divergences*, in: *Histoire, économie et société*, 2016/2 (35), S. 45-61, hier S. 45.

⁴ Diese Ergebnisse wurden im Rahmen des am Lehrstuhl für Kultur- und Mediengeschichte der Universität des Saarlandes angesiedelten Dissertationsprojekts „Kulturpolitik deutscher Industriestädte 1989 bis 2013 – Einheitliche Pfade? Eine vergleichende Analyse der Städte Dessau, Jena, Salzgitter und Offenbach“ erzielt.

Problemaufriss

Erscheinungsformen räumlicher und sozialer Ungleichheit innerhalb einer Stadt und zwischen Städten, also Stagnations-, Schrumpfungs- und Polarisierungstendenzen, die langfristig zu großräumigen Disparitäten der Wirtschaftskraft und Bevölkerungsverteilung führten, wurden in westlichen Industrienationen von Soziologen bereits seit den 1970er Jahren beobachtet.⁵ Die schrumpfende Stadt als „neues Phänomen in der Geschichte seit der Industrialisierung“⁶ wurde bislang jedoch kaum Gegenstand historischer Forschung. Die Befunde einschlägiger sozialwissenschaftlicher Studien dienen zunächst nicht als Grundlage ernsthafter politischer Auseinandersetzung mit dem Thema.⁷

Erst angesichts des unmittelbaren Handlungsdrucks, der sich aufgrund von Krisenerscheinungen ergab, die sich in Ostdeutschland infolge des einigungsbedingten Strukturbruchs seit Mitte der 1990er Jahre nahezu flächendeckend zeigten, setzte um die Jahrtausendwende ein Umdenken in Politik und Forschung ein. Schrumpfung wurde nicht mehr bloß als temporäre Krise, sondern als anhaltende Herausforderung und langfristige Perspektive der Stadtentwicklung erkannt, für deren Steuerung andere Instrumente und Methoden als die bisher am Wachstumsparadigma ausgerichteten erforderlich wurden. Der Bund reagierte mit den städtebaulichen Förderprogrammen „Soziale Stadt“ sowie „Stadtumbau Ost“ bzw. „Stadtumbau West“. Begleitet wurde das neue Problembewusstsein von einer Debatte, die mehrheitlich ein äußerst pessimistisches Bild der Zukunft schrumpfender Städte zeichnete.⁸

Angesichts eines „Wettbewerbs um Einwohner“ und der daraus resultierenden polarisierten Bevölkerungsverteilung schien der Erhalt gleichwertiger Lebensverhältnisse kaum noch möglich.⁹ Relativen Gewinnern standen nun radikale Verlierer gegenüber, wobei sich der Stadttyp und die ihn charakterisierende Wirtschaftsstruktur als entscheidend für die jeweiligen Entwicklungschancen und Lebensbedingungen der Bewohner erwiesen.

Erfolgreich sind die wirtschaftlich gemischten Metropolregionen mit attraktivem Arbeitsplatz- und Freizeitangebot wie Frankfurt am Main und München,

⁵ Vgl. Hartmut Häußermann/Walter Siebel, *Neue Urbanität*, Frankfurt a. M. 1987.

⁶ Ebd., S. 32.

⁷ Vgl. Christine Hannemann, *Schrumpfende Städte in Ostdeutschland – Ursachen und Folgen einer Stadtentwicklung ohne Wirtschaftswachstum*, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte B 28/2004*, S. 16-23, hier S. 17.

⁸ Vgl. Albrecht Göschel, *Stadtumbau – Zur Zukunft schrumpfender Städte vor allem in den neuen Bundesländern*, in: *IzR*, H. 10/11, 2003, S. 605-615, hier S. 605 f.

⁹ Vgl. Ders., *Stadt Schrumpfung, Bedingungen punktuellen Stadtwachstums*, in: Uwe Altrock/Dirk Schubert, *Wachsende Stadt? Leitbild – Utopie – Vision*, Wiesbaden 2004, S. 239-249, hier S. 239 f.

ferner Wissensstädte wie Jena oder Erlangen, deren Wettbewerbsfähigkeit auf hohem Forschungs- und Technologieaufkommen basiert.

Im Gegensatz dazu hat die klassische Industriestadt ihre ursprünglich gute Position im Standortwettbewerb eingebüßt. Industriestädte in Ost und West hatten nach 1945 in Form von Wirtschaftswachstum und Steigerung des Lebensstandards positive Rückkopplungseffekte erfahren, wodurch Diversifikationen der Stadtentwicklung allerdings ausgeschlossen wurden. Aufgrund ihrer fundamentalen strukturellen Probleme, wirtschaftlicher und baulich-räumlicher Monostrukturen, eines einseitigen Qualifizierungsprofils der Einwohner und der Fixierung auf einen industriewirtschaftlichen Entwicklungspfad erwiesen sich Industriestädte in der alten Bundesrepublik bereits in den 1970er Jahren als massiv krisenanfällig.¹⁰ Während im Westen der strukturelle Druck die Auseinandersetzung mit den Folgen wirtschaftlicher Monostrukturen herausforderte – was jedoch nicht allorts zur Transformation führte (siehe dazu später die Ausführungen zu Salzgitter) – wurden in der DDR strukturelle Defizite tabuisiert und die wirtschaftlich ungesunden Strukturen bis 1989 konserviert. Die ideologisch privilegierten Industriestädte wuchsen mit einigen Ausnahmen bis zum Ende des sie tragenden Gesellschaftssystems.¹¹

Seit 1989 sehen sich Industriestädte insbesondere im vormals flächendeckend industrialisierten Osten mit schrumpfungsbedingten Verwerfungen wie massiver Arbeitslosigkeit, sozialer Segregation, überdurchschnittlichem Wohnungs- und Gewerbeleerstand sowie Verödung der Stadtkerne konfrontiert.¹²

Allerdings verschwinden Industriestädte nicht einfach, wie es die häufig gewählte Rhetorik vom Sterben und Ausbluten assoziiert. In differenzierter Sichtweise durchlaufen Industriestädte in Anbetracht von Krisen weitreichende, von der Suche nach zukunftsfähigen Stadtentwicklungskonzepten begleitete Transformationsprozesse. Vor diesem Hintergrund plädierten Martina Heßler und Clemens Zimmermann im IMS-Heft 1/2012 für eine Differenzierung des verbreiteten Niedergangsszenarios durch eine historische Dimensionierung des Wandels von Industriestädten mit Blick auf deren Entwicklungs- und Überlebensfähigkeit.¹³ Inzwischen hat das Interesse an der Transformation, am Umbau und der Regeneration von (Industrie-) Städten zugenommen.¹⁴

¹⁰ Zur Charakteristik der Industriestadt des 20. Jahrhunderts vgl. Bernhardt/Zimmermann; zur Krisenanfälligkeit von Industriestädten vgl. Klaus Tenfelde, Strukturwandel in altindustriellen Städten, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 42, 2001, H. 2, S. 9-12 (Themenheft Deindustrialisierung und Stadt).

¹¹ Vgl. Christoph Bernhardt, Zur Spezifik und historischen Verortung sozialistischer Industriestädte, in: IMS 1/2012, S. 45-54.

¹² Vgl. Birgit Glock, Stadtpolitik in schrumpfenden Städten, Duisburg und Leipzig im Vergleich, Wiesbaden 2006, S. 23-49.

¹³ Vgl. Heßler/Zimmermann.

¹⁴ Vgl. u.a. Clemens Zimmermann (Hrsg.), *Industrial Cities. History and Future*, Frankfurt a.

Dass diese Prozesse seit der Vereinigung beider deutscher Staaten räumlich und sozial sehr unterschiedlich verlaufen, zeigt die aktuelle Koexistenz stetiger Schrumpfung (z.B. im Ruhrgebiet und großen Teilen Ostdeutschlands) und neuerlichem Wachstum bzw. der Stabilisierung (z.B. ostdeutscher „Zuzugsinseln“ wie Rostock und Jena), womit sich die Frage nach hemmenden bzw. fördernden Faktoren dieser Divergenz verbindet.

Sieht man diese Ungleichheit als Indiz für den unterschiedlichen Erfolg der lokalen Antworten auf die mehrdimensionalen Problemlagen, geraten Inhalte und Dynamik der jeweiligen stadtentwicklungspolitischen Strategien in den Fokus.¹⁵ Allerdings sollte nicht allein Bevölkerungszunahme als Gradmesser für den Erfolg im Umgang mit Schrumpfung dienen. Auch Visionen jenseits des Wachstumsparadigmas sind zu berücksichtigen.

Wie eingangs angekündigt, sollte der gestiegenen Bedeutung, die Kultur als Instrument der Stadtentwicklungspolitik im Umgang mit Transformationsprozessen spätestens seit den 1990er Jahren als wichtiger Image-, Standort- und Wirtschaftsfaktor zukommt, stärker Rechnung getragen werden.¹⁶ Kulturpolitik ist ein im Zusammenhang mit Industriestädten bislang vernachlässigtes Themenfeld. Dabei bietet der Zugang zur Industriestadt über die Kulturpolitik eine forschungsstrategisch vielversprechende Perspektive. Denn, so die These, als freiwillig von Städten und Gemeinden wahrgenommene Aufgabe ist Kulturpflege ein Indikator für wirtschaftliche Krisen im Allgemeinen und Krisenwahrnehmung im Besonderen. Kulturausgaben der öffentlichen Hand werden unter restriktiven Haushaltslagen zur Disposition gestellt. Sie können bzw. sollen der Krisenbewältigung dienen (z.B. in Form von integrativer Kulturarbeit, Leuchtturmprojekten, kulturgestütztem Stadtmarketing) und führen nicht selten zu medial begleiteten Debatten über deren Rentabilität und Legitimation. Die Untersuchung solcher Debatten verspricht ganz neue Einsichten über Krisenbewusstsein, Ziele und Handlungsspielräume der beteiligten (kulturpolitischen) Akteure.

Möchte man jedoch nicht nur herausarbeiten, wer, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form auf Schrumpfung reagierte und wie dramatisch diese jeweils ausfiel, sondern auch aus historischer Perspektive fragen, inwieweit die Industriestadtentwicklung in Ost und West Bedingungen schuf, die den Handlungsspielraum städtischer Akteure und Entwicklungsoptionen in unterschied-

M. 2013; Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), *Wieder erstarbte Städte. Strategien, Rahmenbedingungen und Ansätze der Regenerierung in europäischen Groß- und Mittelstädten*, Berlin 2013; Manfred Kühn, *Peripherisierung und Stadt. Städtische Planungspolitiken gegen den Abstieg*, Bielefeld 2016.

¹⁵ Vgl. Glock, S. 18 f.

¹⁶ Vgl. u.a. Karl Ditt/Cordula Obergassel (Hrsg.), *Vom Bildungsideal zum Standortfaktor: städtische Kultur und Kulturpolitik in der Bundesrepublik*, Paderborn 2012.

lichem Ausmaß determinierten und determinieren, sollten über die inhaltliche „Policies-Dimension“ und prozessuale „Politics-Dimension“ hinaus die Auswirkungen von Industrialisierung, Deindustrialisierung und Krisen auf die wirtschaftlichen, sozialen, räumlich-baulichen und kulturellen Strukturen der Städte betrachtet werden. Damit geraten sowohl die Kontinuitäten und Persistenzen industriestädtischer Entwicklungen als auch deren Brüche und mögliche „turning points“ ins Blickfeld, die sich durch die politischen Systemwechsel, wirtschaftlichen Krisen und das Wirken städtischer Akteure ergaben.

Dessau und Salzgitter im Vergleich

Städteporträts

Für die Analyse wurden von der Forschung bisher wenig beachtete Städte mittlerer Größe ausgewählt, die in Abhängigkeit der jeweils angesiedelten Industrien wuchsen und nach 1989 in unterschiedlicher Sequenz Schrumpfung erfuhren. Entsprechend waren und sind sie mit ähnlichen sozioökonomischen Problemen konfrontiert, wobei sich in Dessau und Salzgitter in extremer Form zeigt, was die Entwicklung schrumpfender Industriestädte in Ost und West generell kennzeichnet.

Mit Salzgitter gerät Deutschlands zweitgrößter Stahlstandort und eine der wenigen Stadtneugründungen des 20. Jahrhunderts ins Blickfeld. Die Existenz der „Stahlstadt“ geht auf die Entscheidung der Nationalsozialisten zurück, das dörflich-agrarisch geprägte Gebiet zwischen Braunschweig, Wolfenbüttel und Goslar für Erzförderung und Verhüttung zu erschließen, um so die Rohstoffversorgung der deutschen Eisenindustrie kriegsvorbereitend zu sichern. Die „Stadt der Hermann-Göring-Werke“ Watenstedt-Salzgitter wurde offiziell zum 1. April 1942 durch den Zusammenschluss von 28 Gemeinden gebildet, blieb bis Kriegsende allerdings ein Torso. Der eigentliche Stadtwerdungsprozess begann erst, nachdem die schwierige Erstausrüstungsfrage durch Zuwendungen der Bundesregierung Mitte der 1950er Jahre geklärt war, was in Verbindung mit dem Wiederaufbau der „Hütte“ einen wirtschaftlichen Boom auslöste und für einen Wachstumsimpuls bis in die 1970er Jahre sorgte.¹⁷ Neben dem staatseigenen Stahlkonzern (1989 privatisiert) und dem Bergbau (1982 eingestellt) etablierten sich großindustrielle Strukturen mit Schwerpunkten in der Fertigung von Elektronikprodukten, Fahrzeugen und deren Komponenten sowie ein hoher Bestand an Zulieferern. Der Dienstleistungssektor blieb hingegen unterentwickelt. Vor diesem Hintergrund bekam Salzgitter die Auswirkungen der lang-

¹⁷ Vgl. Christian Schneider, *Stadtgründungen im Dritten Reich. Wolfsburg und Salzgitter. Ideologie Ressortpolitik Repräsentation*, München 1979; Wolfgang Benz (Hrsg.), *Salzgitter: Geschichte und Gegenwart einer deutschen Stadt 1942-1992*, München 1992.

wierigen Stahlkrise und des sozioökonomischen Strukturwandels in beträchtlichem Ausmaß zu spüren. Anders als viele Revierstädte behauptet sich Salzgitter jedoch nicht zuletzt um den Preis rationalisierungsbedingten Arbeitsplatzabbaus bis heute als Industriestandort. Entsprechend bleibt die Stadt von der „Old Economy“ abhängig und es resultieren daraus lang anhaltende Lasten und Probleme für die Stadtentwicklung.

So ist die Stadt seit Mitte der 1990er Jahre einem Schrumpfungsprozess ausgesetzt, den Einwohnerrückgang (1989: 115.768, 2013: 105.695)¹⁸, eine negative Wanderungsbilanz (1998 bis 2007 6.700 Einwohner)¹⁹, Überalterung, Wohnungsleerstand (westdeutsche Spitze mit 13,4 Prozent in 2014)²⁰ und kommunale Finanzschwäche kennzeichnen.

Während in Salzgitter, trotz krisenhafter Bedingungen, mit der Dominanz des produzierenden Gewerbes auch das Leitbild der wachstumsorientierten Industriestadt und das Image einer „reinen Arbeiterstadt“²¹ modifiziert fortbestehen, existiert Dessau in der Form eines bedeutenden Industriestandorts nicht mehr. Seit der Wiedervereinigung ist die Stadt auf der Suche nach einer neuen, postindustriellen Identität. Potenzial dafür bietet, wie Regina Bittner feststellt und womit Salzgitter nicht dienen kann, eine weltweit anerkannte, jedoch in ihrer Wirkungsfähigkeit ungenügend erschlossene Kulturlandschaft und Baukultur mit dem Gartenreich aus der Residenzstadtzeit und dem Bauhaus, durch welches das damalige Hochtechnologiezentrum mit weltbekannter Flugzeugindustrie in den 1920er Jahren zum Kulminationspunkt angewandter Moderne avancierte.²² Der Innovationscharakter und die progressiven Planungsperspektiven jener Phasen gingen im Zuge von Brüchen, für die Dessaus Stadtentwicklung „ein besonders extremes Beispiel“²³ ist, verloren.

1989 befand sich Dessau nach rücksichtsloser Expansion und industrieller Überformung zur nationalsozialistischen Rüstungsmetropole, der darauffolgenden massiven Zerstörung im Zweiten Weltkrieg und einem wenig traditionswahrenden Wiederaufbau zu einem monostrukturierten DDR-Produktionszentrum in einem doppelten Dilemma. Die strukturell defizitäre Industrie brach unter marktwirtschaftlichen Bedingungen zusammen. Gleichzeitig war

¹⁸ Stadt Salzgitter (Hrsg.), Statistisches Jahrbuch Salzgitter, 60. Jg., 2014, S. 50.

¹⁹ Dies., Wanderungsmotivanalyse 2007. Fortzüge aus Salzgitter, Salzgitter 2009, S. 7.

²⁰ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.), Aktuelle und zukünftige Entwicklung von Wohnungsleerständen in den Teilräumen Deutschlands. Datengrundlagen, Erfassungsmethoden und Abschätzungen, Bonn 2014, S. 9.

²¹ Andreas Blechner (Betriebsratschef des VW-Werks), zit. nach Lars Ruzic, Salzgitters Wohl hängt an den „Big Five“, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung, 8.12.2001.

²² Regina Bittner, Bauhausstadt Dessau. Identitätssuche auf den Spuren der Moderne, Frankfurt a. M. 2010, S. 11.

²³ Dorothea Götze, Dessau im Aufbau. Stadtentwicklung 1945-1990, Dessau-Roßlau 2009, S. 17.

die Stadt, der die identitätsstiftenden Merkmale der europäischen Stadt (historischer Stadtkern, Dichte) abhandengekommen waren, weder konkurrenzfähig für erneute große Industriensiedelungen noch ausgestattet für den Übergang zur Dienstleistungsgesellschaft.

Beides führte zu gravierenden Schrumpfungsprozessen: massenhafte Abwanderung vor allem junger, qualifizierter Einwohner, Bevölkerungsverlust um ein Viertel²⁴, Reduktion der Erwerbstätigen um ein Drittel und Arbeitslosigkeit von zeitweise 25 Prozent, Vergreisung zu einer der ältesten Bevölkerungen Europas, Deutschlands höchste Leerstandsquote (18,5 Prozent in 2014)²⁵, Verarmung und soziale Polarisierung in der Stadt nach Bildungsstand, Einkommen und Alter.²⁶

Begleitet von diesen Problemen brachte Dessaus Strukturwandel letztlich einen gewerbe- und dienstleistungsorientierten Wirtschaftsstandort mit überwiegend kleinen Betrieben und Kleinstunternehmen hervor. Es dominieren das verarbeitende Gewerbe in kleinen Einheiten ohne eigene Forschung, konjunkturabhängige Branchen der Nahrungsmittel- und Bauindustrie sowie traditionelle und Kundendienstleistungen mit niedrigem Lohnniveau (Call Center, Altenpflege).²⁷

Auswirkungen und Persistenzen industriestädtischer Entwicklung

Für Dessau erwiesen sich die expansiven Stadt- und Industrierweiterungen im Zuge des Ausbaus zur „Luftwaffenschmiede“ als Hypothek weiterer Stadtentwicklung. Sie führten zu einer überdimensionierten und dezentralisierten Stadtgestalt, die nach Kriegende keine Korrektur erfuhr, weiterhin zu belasteten Böden und von Industriebrachen besetzten Flächen.²⁸

Auch Salzgitters weiträumig zersiedelte, polyzentrische Struktur resultiert aus dem Festhalten an den ursprünglichen Planungen für die Industriegroßstadt der Reichswerke. Obwohl Planungsziel (250.000) und tatsächlich erreichte Einwohnerzahl (130.000) erheblich differierten, Siedlungsfläche und Nachfrage im Missverhältnis standen, blieb das Flächennutzungskonzept der 1930er Jahre Grundlage weiterer Stadtentwicklung.²⁹ Beispielfhaft für diese Überdimensionierung

²⁴ 1989 besaß Dessau 101.262 Einwohner, vgl. Veröffentlichungen des Statistischen Landesamtes Sachsen-Anhalt.

²⁵ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, S. 9.

²⁶ Vgl. Elisabeth Kramer, Alltagskultur in schrumpfenden Städten, Dessau 2005.

²⁷ Vgl. ebd. Sabine Edner, Wirtschaftsstandort mit Chancen. Entwicklungen des Arbeitsmarkts, in: Kulturforum Dessau (Hrsg.), Dessau – Stadt ohne Zentrum, Leipzig 2014, S. 156-162.

²⁸ Andreas Butter, Rüstungsmetropole und Gauhauptstadt: Dessauer Stadtplanung 1933-1945, in: Philipp Oswald (Hrsg.), Dessau 1945. Moderne zerstört, Bonn 2014, S. 117-121.

²⁹ Vgl. Christian Schneider, Stadt-Bau-Salzgitter 1937-1990, in: Benz, S. 166-212, hier S. 208.

nierung ist die am Konzept der autogerechten Stadt ausgerichtete, nicht ausgelastete Straßenanlage, die den Eindruck einer „unbelebten Stadt“ hinterlässt. Das Straßennetz ist ferner eine Last, weil es zu hohen Unterhaltskosten und Umweltbelastungen führt, die Landschaft zerschneidet und negativ auf das Wohnumfeld wirkt.³⁰

Beiden Städten gemeinsam ist das Fehlen eines attraktiven Stadtzentrums. Dessaus historischer Kern wurde im Krieg zu über 80 Prozent zerstört, in der DDR nicht wieder aufgebaut, sondern durch neue Strukturen ersetzt und nach 1989 aufgrund fehlender Nachnutzung in seiner Funktion als identitätsstiftendes Kommunikations- und Handelszentrum geschwächt. Dies steht einer gelenkten Schrumpfung entgegen, die sich von außen auf ein historisches Zentrum zurückzieht.³¹

Für Salzgitter ergibt sich gründungsbedingt die Problematik zweier Zentren: der Verwaltungsstandort Salzgitter-Lebenstedt und das historisch-kulturell orientierte Salzgitter-Bad stehen sich bipolar und seit jeher rivalisierend gegenüber, was Entscheidungen im Sinne der Gesamtstadt blockiert, mit der sich die Einwohner zudem weniger identifizieren als mit den jeweiligen Stadtteilen.³²

Ein weiteres Beispiel für die Persistenz baulich-räumlicher Strukturen industrieabhängiger Wachstumsphasen liefert die Leerstandproblematik beider Städte. So sind in Dessau die traditionellen Wohnorte der Arbeiterschaft mit hohem Altbaubestand der boomenden 1920er/1930er Jahre (unter anderem im sozial verarmten innerstädtischen Süden) und der umfangreiche DDR-Baubestand mit Plattenbau in der Innenstadt massiv betroffen.³³ In Salzgitter konzentriert sich der Leerstand extrem in den Siedlungen der 1930er und 1960er Jahre, die entsprechend der Ausrichtung auf die Wohnraumversorgung der Stahlarbeiter durch einen hohen Mehrfamilienhausbestand mit kleinen, modernisierungsbedürftigen Wohnungen charakterisiert sind. Sie büßten, ebenso wie die Mitte die 1960er Jahre entstandene monofunktionale Satellitenstadt Fredenberg, an Attraktivität ein, laufen leer und belasten das Image der Gesamtstadt.³⁴

³⁰ Vgl. Stadt Salzgitter (Hrsg.), Integriertes Stadtentwicklungs- und Handlungskonzept der Stadt Salzgitter (ISEK), Salzgitter 2004, S. 13.

³¹ Vgl. Regina Sonnabend, Urbane Kerne, Mehr Mut zu Dessaus Stadtgestalt des 21. Jahrhunderts, in: Kulturforum Dessau, S. 147-151, hier S. 150.

³² Vgl. Stadt Salzgitter (Hrsg.), Stadtportrait Kultur Salzgitter, Salzgitter Forum, H. 7, 1984, S. 7.

³³ Vgl. Dieter Rink, Dauerkrise des Wohnungsmarktes? Leerstand in Dessau, in: Kulturforum Dessau, S. 152-155, hier S. 153; Im Rahmen von Stadtumbaumaßnahmen wurde sich dem Leerstand angenommen.

³⁴ Vgl. Stadt Salzgitter, ISEK, S. 30.

Für Dessau bedeutete der mit der Verwaltungsreform von 1952 verbundene Abstieg auf Kreisebene eine folgenreiche Abwertung. Dessau büßte seine Hauptstadtfunktion ein und war den benachbarten Bezirkshauptstädten Halle und Magdeburg in Bezug auf Ressourcenzuteilung und politisches Gewicht nachgeordnet.

Weitere Entwicklungshemmnisse ergaben sich durch „De-Technologisierung“ infolge des Verlusts der Leitindustrie durch die Liquidierung der Junkers-Werke und die Festigung industrieller Monostrukturen durch den einseitig auf Produktion gerichteten Wiederaufbau zum Industriezentrum. Beides behinderte nach 1989 die Kompensation des wirtschaftlichen Niedergangs durch Ausweichen auf andere Branchen oder Diversifizierung des lokalen Arbeitsmarktes.

Beide Städte leiden unter Abwanderung und Homogenität der Einwohnerschaft. Die Umstellung auf technologiearme und arbeitsintensive Branchen in der DDR etablierte in Dessau eine stark traditionelle Arbeitsgesellschaft mit vergleichsweise geringem Qualifizierungsniveau. Diese älteren und traditionellen Milieus der Industriebeschäftigten blieben nach der „Wende“ in Dessau, während die Jungen und Qualifizierten arbeitsmarktinduziert überregional abwanderten. Laut Elisabeth Kramer machen Facharbeiter rund die Hälfte der Bevölkerung aus, wobei viele von ihnen pensioniert, im Vorruhestand oder arbeitslos sind. Sie sind die Verlierer des Strukturwandels. Gleichzeitig scheint die Stadt das Potenzial der durchaus vorhandenen akademischen Milieus (Hochschule Anhalt, Umweltbundesamt, Kultureinrichtungen) nicht nutzen zu können, unter anderem weil viele der Studenten und Angestellten nicht in Dessau wohnen.³⁵

Indes ist Salzgitters Einwohnerverlust insbesondere auf Fortzug in suburbane Räume der umliegenden Kreise zurückzuführen. Von dort pendeln allerdings auch über 10.000 Personen nach Salzgitter ein.³⁶ Dies spricht für die Attraktivität als Arbeits- und zeugt von der geringen Anziehungskraft als Wohnort. Für die überproportional abwandernde Jugend ist der Arbeitsmarkt mit 45,5 Prozent produzierendem Gewerbe und nur 9,6 Prozent wissensintensiven Dienstleistungen³⁷ unattraktiv. Die Akademiker-Quote liegt mit 8,2 Prozent deutlich hinter dem Bundesdurchschnitt von 12,4 Prozent.³⁸

³⁵ Vgl. Kramer.

³⁶ Vgl. Stadt Salzgitter, Statistisches Jahrbuch, S. 187-191.

³⁷ Ebd., S. 195.

³⁸ Vgl. Julia Kiegeland/Marika Przybilla, Perspektiven einer „Stadt der Arbeit“, in: INDES, 2/2015, S. 90-97.

1990 wurde Dessau drittgrößtes Oberzentrum des Landes Sachsen-Anhalt und zu dessen Profilierung favorisierten die neuen Stadteliten eine Neuausrichtung als „Bauhausstadt im Gartenreich“. Mit der (Marketing-) Strategie verband sich die Hoffnung auf eine Abkehr vom Image der proletarischen „coke town“ durch den Wandel zu einem auch für bürgerliche Milieus anziehenden Verwaltungsstandort.³⁹

Alternativ dazu kann die am Bauhaus entwickelte Vision, für ein „Industrielles Gartenreich“ zur nachhaltigen Erneuerung der industriell überformten Region Dessau-Bitterfeld-Wittenberg unter Nutzung kulturhistorischer Potenziale, als Versuch gesehen werden, keine nachholende, sondern eine reflexive Modernisierung in Gang zu setzen. Das Potenzial dieses Pfadwechsels hin zu einer ökologischen Modellregion, durch den diese womöglich eine Vorreiterrolle und Vorbildfunktion für postindustrielle Entwicklung hätte einnehmen können, wurde jedoch nicht ausschöpfend genutzt.⁴⁰

Stattdessen führte der 1994 gewählte Oberbürgermeister Hans-Georg Otto (SPD, später parteilos) die Stadt „auf die Kontinuität des industriellen Entwicklungspfads zurück“. ⁴¹ Diese rückwärtsgewandte Ausrichtung auf Reindustrialisierung unter dem Primat der Ansiedlungspolitik schloss mögliche Entwicklungsalternativen allein durch die Bindung finanzieller Mittel, z.B. für heute weitestgehend brachliegende Gewerbegebiete, aus und wies explizit „repräsentativen“ und kulturpolitischen Angelegenheiten eine untergeordnete Stellung zu.⁴²

Letztlich wurden in Dessau konventionelle Maßnahmen zur Modernisierung altindustrieller Regionen nach westdeutschem Vorbild umgesetzt: Aufwertung der Innenstadt durch Großprojekte, konzentrierter Einzelhandel in den so entstandenen Shoppingmalls, Konsum am Stadtrand, Ansiedlung von Landesverwaltungseinrichtungen, Bildungsinstituten (Fachhochschule Anhalt, Berufsschulzentrum) und des Umweltbundesamtes. Sie zielten darauf ab, Dessaus Funktion und Wettbewerbsfähigkeit als dienstleistungsorientiertes Oberzentrum zu stärken, um so letztlich neues Wachstum zu generieren. Einen aktiven Umgang mit Schrumpfung stellten erst die Bemühungen im Rahmen des Pro-

³⁹ Vgl. Bittner, S. 119.

⁴⁰ Vgl. Frank Adler, Überholen ohne einzuholen?, in: BISS public, H. 30, 2000, S. 137-169.

⁴¹ Vgl. Walter Prigge, Mittelstadt Dessau. Zur Transformation von der Industrie- zur Stadtkultur, in: Kulturforum, S. 139-146, hier S. 142.

⁴² Vgl. Bittner, S. 123, die darauf hinwies, dass das – dann scheiternde – Versprechen Ottos, Arbeitsplätze zu schaffen, auf große Erwartungen in der Bevölkerung stieß.

gramms „Stadtumbau Ost“ dar, die auf Wohnungsabriss und Quartiersaufwertung abzielten.⁴³

In Salzgitter war die Situation nach der Privatisierung der Salzgitter AG und angesichts der neuen Konkurrenz aus dem Osten in den 1990er Jahren zwar angespannt, jedoch weniger dramatisch als in Dessau. Wirtschaftspolitisch betrieb die Stadt Bestandspflege und setzte zur Attraktivitätssteigerung ebenfalls auf Tertiärisierung, unter anderem durch den Ausbau des Bildungsangebots (Hochschulstandort seit 1993). Grundsätzlich handelte es sich um ergänzende Maßnahmen, die Salzgitter zu einer „Industriestadt mit Schokoladenseiten“⁴⁴ machten, nicht jedoch dessen Profil als funktionale „Stadt der Arbeit“ infrage stellten.

Charakteristisch für die strategische Ausrichtung Salzgitters war, wie Anja Farke schildert, das Ignorieren der bereits nachweisbaren Schrumpfungsprozesse. Beispielhaft zeigten sich die Akzeptanzprobleme durch die hohe politische Relevanz des „Baulandprogramms 2005“ zur Schaffung von 2.500 neuen zentrumsfernen Baulandplätzen, während die Stadt gleichzeitig Pilotstadt des Forschungsfeldes „Stadtumbau West“ wurde (2002-2007), welches den „Paradigmenwechsel vom ‚gesteuerten Wachstum‘ auf ‚geordneten Rückzug‘“ zu kommunizieren und umzusetzen suchte.⁴⁵ Von Umdenken zeugte erst das integrierte Stadtentwicklungs- und Handlungskonzept von 2004, das erstmals die rückläufige Bevölkerungsentwicklung berücksichtigte.⁴⁶

Seit 2006 verfolgt Bürgermeister Frank Klingebiel (CDU) die strategische Neuausrichtung zu einer „familien- und kinderfreundlichen Lernstadt“. Entsprechend hoch gewichtet sind Familien- und Bildungspolitik im Leitlinienprozess zur „Stadt mit Zukunft – Salzgitter 2020“.⁴⁷

⁴³ Vgl. Das Bund-Länder-Programm Stadtumbau Ost, 22.05.2006, <https://www.schader-stiftung.de> [letzter Aufruf: 17.5.2017].

⁴⁴ Norbert Uhde (Kulturfachdienstleiter der Stadt Salzgitter), Gespräch mit der Autorin am 20.10.2016.

⁴⁵ Vgl. Anja Farke, „Salzgitter will und wird nicht schrumpfen“ – Wahrnehmungs- und Akzeptanzprobleme im Umgang mit Schrumpfung exemplarisch erläutert an einer Pilotstadt des Stadtumbau West, in: Christine Weiske/Sigrun Kabisch/Christine Hannemann (Hrsg.), Kommunikative Steuerung des Stadtumbaus, Wiesbaden 2005, S. 185-205; Evi Goldbauer/Martin Karsten, Stadtumbau West – Pilotstädte am Start, in: IzR, H. 10/11 2003.

⁴⁶ Vgl. Stadt Salzgitter, ISEK.

⁴⁷ Vgl. Dies., Meilenstein 2013: Leitlinien – Salzgitter 2020 – Stadt mit Zukunft. Zwischenbilanz zu den Arbeitsergebnissen, 2013, <https://www.salzgitter.de/rathaus/downloads/Meilensteine> [letzter Aufruf: 17.5.2017].

Seit den 1990er Jahren standen die kulturpolitischen Akteure beider Städte vor der Herausforderung, angesichts der geschilderten Problemlagen auf der einen, des Bedeutungsgewinns von Kultur für die städtischen Entwicklungsfelder Tourismus, Bildung und Kulturwirtschaft auf der anderen Seite, einen Spagat zwischen tatsächlicher Leistungsfähigkeit und erhöhtem Aufgabenvolumen zu meistern. Dabei ergaben sich für die Nutzung gewachsener Potenziale, die der Kultur als weicher Standortfaktor und in Form des Kulturtourismus zugesprochen wurden, unterschiedliche Ausgangslagen, da beide Städte in der Ausstattung ihrer kulturellen Infrastruktur stark differierten.

Als historisch gewachsene Stadt war Dessau reich an Traditionen und besaß 1989 bauliches und industrielles Erbe von Weltrang, mehrere Museen und ein Mehrspartentheater. Allerdings hatten die fürstliche Tradition, Hugo Junkers und das Bauhaus für die Selbstdarstellung des DDR-Industriezentrums kaum eine Rolle gespielt. Auch die historischen Bauten waren vernachlässigt worden. Das Bauhaus-Ensemble und das Wörlitzer Gartenreich wurden alsbald in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen und entkoppelten sich durch die Stilisierung zu Ikonen und touristischen Attraktionen von der Stadt und deren Bewohnern – ein Prozess den Regina Bittner anschaulich schildert.⁴⁸ Das Kulturamt konzentrierte sich auf den Wiederaufbau und die Erneuerung der kulturellen Einrichtungen.

Im Vergleich dazu mangelte es dem Kunstgebilde Salzgitter an umfangreichen historischen Zeugnissen und klassischen Kulturinstitutionen. So besitzt die Stadt weder ein Theater noch eine Stadthalle. Einziger kultureller Leuchtturm war das Museum Schloss Salder. Industrielles Mäzenatentum beziehungsweise Kultursponsoring wie in Wolfsburg, wo sich Volkswagen seit den 1950er Jahren und verstärkt in den 1990er Jahren durch Autostadt und Kunstmuseum am kulturellen Auf- und Ausbau seines Standortes engagierte, erfuhr Salzgitter nicht.⁴⁹ Zwar hatte in den 1980er Jahren eine von Oberstadtdirektor Dr. Hendrik Gröttrup initiierte, mit Landesmitteln und Zonenrandförderung finanzierte Kulturoffensive stattgefunden.⁵⁰ In den 1990er Jahren musste sich das Kulturamt jedoch in stärkerem Maße auf das Machbare konzentrieren und betrieb Bestandspflege. Zunehmend sorgten auch private Anbieter für kulturelle Angebote (z.B. Open-Air-Konzerte). Insgesamt erfolgte eine stärkere Ausrichtung

⁴⁸ Vgl. Bittner, S. 56-101.

⁴⁹ Vgl. Annette Harth, *Stadt als Erlebnis: Wolfsburg. Zur stadtkulturellen Bedeutung von Großprojekten*, Wiesbaden 2010.

⁵⁰ Vgl. Hendrik Gröttrup, *Stadt im Aufbau, Salzgitter 2007*.

auf den erlebnisorientierten Mainstream-Geschmack (z.B. Automeile, Bodybuilding-Events, Schlagerfestivals und Musicalnächte).⁵¹

Letztlich konzentrierten sich beide Städte auf den Erhalt des kulturellen Angebots, ohne dieses wesentlich zu erweitern. Daneben zeugte Folgendes vom Streben, Kultur als Instrument der Stadtentwicklung zu nutzen. Jene Aspekte werden Gegenstand weiterer Analyse sein und können hier lediglich kurz umrissen werden.

Dem allgemeinen Trend in diese Richtung folgend suchten beide Städte „Kulturpolitik konzeptionell auszurichten und an gesellschaftlichen Veränderungen orientiert zu betreiben“⁵². Wie die Kulturentwicklungsplanung beider Städte zeigt, waren diese dabei jedoch mäßig erfolgreich. Ein 1996 angekündigter Kulturentwicklungsplan für Salzgitter kam nicht zustande. Auch Dessaus Kulturkonzeption von 1998 blieb in puncto Maßnahmen unkonkret und der umstrittene „Masterplan Kultur“ von 2010 erwies sich letztlich als nicht beschlussfähig. Der von SPD und Grünen für Salzgitter 2013 geforderte Plan existiert bisher nur als Entwurf, der Ziele und Visionen vermissen lässt, während der 2010 stadtseitig eingeleitete Planungsprozess in Dessau einen Zwischenbericht der Moderatoren hervorbrachte, der wegen seiner klaren Worte („eine Generalabrechnung mit der Stadt“⁵³) heftig diskutiert, jedoch nicht Grundlage neuer Strategien wurde. So wäre die erstklassige kulturelle Infrastruktur nicht mehr als Chance, sondern tendenziell nur noch als Belastung diskutiert worden. Das Papier attestierte der Stadt eine kulturpolitische Sackgasse.⁵⁴ Ein kommunalpolitisches Bekenntnis zur Kultur, insbesondere zum Bauhaus fehlte. Die Impulse auf diesem Gebiet gingen von anderen Akteuren aus.

Nach 1989 gegründete Vereine und Initiativen erwiesen sich als Impulsgeber für die Stadtkultur und trugen durch die Reaktivierung alter „Begabungen“ Dessaus zu dessen Identitätsbildung bei, demonstrierten bürgerschaftlichen Gestaltungswillen durch kulturgestützte Rettungs- und Nachnutzungskonzepte und etablieren neue Formen von Engagement, Beteiligung sowie Quartiersentwicklung. Gemeint sind damit beispielsweise der Förderverein für das Technikmuseum „Hugo Junkers“ Dessau e.V., der Verein zur Förderung der Stadtkultur, Schwabehaus e.V., VorOrt-Laden und Kulturforum.⁵⁵ All dies zeugt

⁵¹ Beruht auf Durchsicht der Jahrgänge 1990 bis 1999 des Mitteilungsblatts „Salzgitter Szene – Monatsspiegel für Kultur, Freizeit und Fremdenverkehr“, siehe Stadtarchiv Salzgitter, Sig. R|y|500.

⁵² Vgl. Norbert Sievers/Ulrike Blumenreich/Patrick S. Föhl (Hrsg.), Einleitung, in: Jahrbuch für Kulturpolitik 2013, Bd. 13, Essen 2014, S. 11-18.

⁵³ Steffen Brachert, Kulturentwicklungsplan. Klartext samt Abrechnung, 20.2.2013, <http://www.mz-web.de/4632390> [letzter Aufruf 17.5.2017].

⁵⁴ Vgl. Patrick S. Föhl/Hans-Heinrich Grosse-Brockhoff, Kulturentwicklungsplanung für die Stadt Dessau-Roßlau. Zwischenstandsbericht der Moderatoren, 2013.

⁵⁵ Vgl. Bittner, S. 240-242.

vom aktiven Umgang mit städtischen Problemen „von unten“. Derartige Aktivitäten können in Salzgitter bisher nicht beobachtet werden. Es fehlen hier die Impulse aus dem bürgerlichen und dem studentischen Milieu. Näher zu betrachten ist indes das rege Engagement der Ortsheimatpfleger, das eine lokalspezifische Besonderheit darstellt.

Weiterhin wirkten Kulturakteure wie Inkubatoren. So prägten in Salzgitter stärker als in Dessau die Kulturamtsleiter das kulturelle Profil der Stadt. Alexander Baier, der zuvor im Kunstbetrieb tätig war, fokussierte auf Bildende Kunst, bescherte der Stadt mit dem Programm „KUNSTüberall“ ein kulturelles Markenzeichen und etablierte mit dem „Salon Salder“ eine überregional beachtete Ausstellungsreihe, während der Archivar Jörg Leuschner die industriehistorische Profilierung des Museums Schloss Salder und die Auseinandersetzung mit der Lokalgeschichte förderte. In Dessau waren auch die Chefs der Kulturinstitutionen entscheidende Akteure. Ein Elitenwechsel sorgte 2009 für kulturelle Aufbruchsstimmung. Die neuen Spitzen von Bauhaus, Theater und Kurt-Weill-Gesellschaft initiierten unter dem Dach der Kultur-Imagekampagne „Jetzt wird gedessauert“ gemeinsame Aktionen, um Dessau als „Stadt der Moderne“ zu profilieren.⁵⁶ Das Bündnis zerbrach an offenbar dessautypischen Streitigkeiten, umstrittenen Personalentscheidungen und den schwierigen kulturpolitischen Rahmenbedingungen, wodurch diese Zukunftsperspektive ihre treibenden Kräfte verlor.

Darüber hinaus sollten Großprojekte als Katalysatoren künftiger Stadtentwicklung fungieren. Belege für derartige Strategien sind die jeweiligen Beteiligungen an letztlich gescheiterten Verbundbewerbungen für die Kulturhauptstadt 2010 (Dessau mit Wittenberg, Salzgitter unter dem Titel „Braunschweig und die Region“) sowie zwei ambitionierte Museumsprojekte. Der wegen abge-sagter Landesförderung gescheiterte Ausbau des Museums Schloss Salder zum erlebnisorientierten „Industrium“ sollte laut Oberbürgermeister dazu beitragen, den Bevölkerungsrückgang aufzuhalten, während Gegner vor einem „Riesensteuergrab“ warnten. Das Bauhausmuseum soll hingegen bis zum 100jährigen Bauhausjubiläum 2019 fertiggestellt sein. Neben der Profilierung der Stiftung Bauhaus erhoffen sich die Initiatoren vom Leuchtturmprojekt die Stärkung eines auf das Bauhaus(erbe) ausgerichteten Entwicklungspfads für die Stadt Dessau, die sich mit der Fokussierung auf dieses Alleinstellungsmerkmal in der Vergangenheit schwertat.⁵⁷

⁵⁶ Vgl. Joachim Hantusch/Philipp Oswald, Was die Bauhausstadt jetzt braucht, <http://www.-dessau.de/Deutsch/Archiv/Was-die-Bauhausstadt-02517> [letzter Aufruf 17.5.2017].

⁵⁷ Vgl. Bauhausstadt – Bekenntnis und Anforderungen, Ziele und Maßnahmen, <http://www.dessau.de/downloads/News/1861/masterplan.pdf> [letzter Aufruf: 17.5.2017].

Zusammenfassung und Ausblick

Wie sich hier zeigte, haben die beiden untersuchten Industriestädte das Ende ihrer industriellen Wachstumspfade erreicht, die damit verbundenen räumlich-baulichen und sozialen Persistenzen wirken allerdings bis heute entwicklungshemmend. Neben ähnlichen Schwierigkeiten, denen Dessau und Salzgitter durch demografische und wirtschaftliche Schrumpfung sowie Arbeitslosigkeit und Leerständen ausgesetzt sind, zeigen sich deutliche Unterschiede kultureller und kulturpolitischer Selbstverständnisse

Trotz ähnlicher Merkmale von demographischer und wirtschaftlicher Schrumpfung bis zu Problemen mit Arbeitslosigkeit und Leerständen, wovon Dessau besonders drastisch betroffen war und ist, zeigten sich indes deutliche Unterschiede kultureller und kulturpolitischer Selbstverständnisse.

Ferner zeigte sich, dass wiederholte, aber jeweils gegenwartsbezogene und punktuelle Datenerhebungen nicht ausreichen, um die Tiefe der Schrumpfungs- und Umbauproblematik zu eruieren. Hier ist die Berücksichtigung historischer Dimensionen und Zeiträume und damit der jeweiligen, besonders im Falle Dessaus weit in die Vergangenheit zurückreichenden Entwicklungspfade dringend erforderlich.

Beide Städte sind Beispiele für die Schwierigkeit, Schrumpfung kulturell zu verarbeiten und zu akzeptieren, ebenso dafür, sich von technokratischem Denken und alten Rezepten der Wirtschaftsförderung zu verabschieden: Salzgitters Akteure hatten Mühe, eine Neuausrichtung überhaupt anzuvisieren, in Dessau wurde eine zeitweilig aktuelle postindustrielle Neuausrichtung zugunsten von Reindustrialisierungsbestrebungen sogar revidiert. Ein großer Unterschied zwischen beiden Städten bleibt, dass man in Dessau von kulturellem Reichtum sprechen muss, der teils ungenutzt bleibt, und dass Salzgitter an attraktiver Kultur eher arm ist. In beiden Städten zeigten sich indes verschiedene Versuche, aus der Schrumpfungsmisere herauszukommen, die auf Ausbau des städtischen Dienstleistungssektors und der weichen Standortfaktoren hinausliefen, hier kamen kulturelle Großprojekte/-veranstaltungen und die Förderung des Kulturtourismus auf die Agenda. Im Zuge der Stadtumbauprogramme wurden besonders die baulichen Altlasten thematisiert.

Wie Uwe Altrock und Dirk Schubert meinten: „In jeder Krise liegt auch die Chance für eine Erneuerung“.⁵⁸

Diese Erneuerung sollte im Falle Dessaus auf die tatsächlich vorhandenen kulturellen Traditionen und Potenziale zurückgreifen. Es liegt also nahe, an alte Begabungen und stillgelegte Entwicklungspfade anzuknüpfen, wie dies z.B.

⁵⁸ Vgl. Uwe Altrock/Dirk Schubert, „Wachsende Städte“- Inseln der Glückseligkeit im Meer der Schrumpfung zwischen Globalisierung und Nachhaltigkeit?, in: Dies., S. 351-372, hier S. 370.

Gotha (Residenzstadt, Bibliothek) oder Greifswald (Universitätsstadt) tun.⁵⁹ Bisher tat sich die Stadt allerdings schwer, aus diesem üppigen Reservoir zu schöpfen. Es bleibt abzuwarten, inwieweit Bauhausmuseum und -jubiläum revitalisierend wirken werden. Im eher traditionslosen Salzgitter verfolgen die städtischen Akteure hingegen das Ziel, die Industriestadt, die anhaltend über ein gutes Arbeitsplatzangebot im produzierenden Gewerbe verfügt, jedoch als Wohnort unattraktiv zu sein scheint, kinder- und familienfreundlicher zu gestalten, um dem demografischen Trend etwas entgegenzusetzen. Denn laut Prognosen werden beide Städte weiter schrumpfen (bis 2030 Dessau-Roßlau auf 70.910 und Salzgitter auf 87.700 Einwohner)⁶⁰, sodass der Schwerpunkt explizit definiert und klar erklärt auf qualitatives Wachstum gelegt werden sollte. Das demographische Wachstumsmodell der Nachkriegszeit kann jedenfalls (trotz aller noch kommenden migratorischen Faktoren) keine Grundlage für künftige Stadtentwicklung mehr sein.

⁵⁹ Vgl. Jan Kixmüller, Neu erfinden, 21.11.2007, <http://www.pnn.de/campus/23946> [letzter Aufruf: 17.5.2017].

⁶⁰ Siehe <http://www.wegweiser-kommune.de> [letzter Aufruf: 17.5.2017].

Leitrezension

Hartmut Häußermann/Dieter Läßle/Walter Siebel, *Stadtpolitik*, Suhrkamp: Frankfurt am Main 2008.

In ihren viel diskutierten *Thesen zur Soziologie der Stadt* erklärten Walter Siebel und Hartmut Häußermann 1978 die Stadt als Gegenstand der Soziologie für erledigt: „Mit der Auflösung eines durch Unterschiede der Produktion und des Überbaus gekennzeichneten Gegensatzes von Stadt und Land kann Stadtsoziologie sich nicht (mehr) auf einen sozialen Tatbestand als ihren eigenen Gegenstand berufen.“¹ Dreißeig Jahre danach, im Jahr 2008, thematisierte das von den beiden Stadtsoziologen gemeinsam mit Dieter Läßle herausgegebene Standardwerk *Stadtpolitik* mit einem ähnlich zugespitzten, inhaltlich aber völlig gegenteiligen Befund. Oder sollte man besser sagen, mit einer Prognose? Im letzten Jahr von Häußermanns Tätigkeit an der Humboldt-Universität Berlin und nur drei Jahre vor seinem zu frühen Tod waren er und seine beiden Mit-Autoren immerhin so vorsichtig, dass sie das „Wachstum an Arbeitsplätzen und die Abnahme der Abwanderungen in das Umland“ (363) eher als Tendenz denn als vollzogenen Tatbestand begriffen. Jedenfalls schien „die lange Periode des Bedeutungsverlusts“ der Stadt sich „ihrem Ende entgegen zu neigen.“ (ebd.)

Die Vorsicht, mit der Häußermann et al. sich jener „Renaissance“ näherten, war sicherlich nicht zuletzt auch dem Umstand geschuldet, dass soziale Verwerfungen, die zunehmende Segregation vieler Quartiere, die Dangschat bereits am Ende der 1990er Jahre als „kleinräumige Polarisierung“ bezeichnet hatte, der „Rückkehr“ der Mittelschichten in die Innenstädte auch in der Bundesrepublik etwas Ambivalentes verliehen. Mit einem schon 1978 vorhandenen und über dreißeig Jahre entwickelten Blick für die Bedeutung von Arbeitsverhältnissen für das urbane Leben konstatieren sie, dass ein wesentliches Moment des Wandels der Rückkehr von Arbeitsplätzen in die Städte zu verdanken sei, bemerken aber zugleich die damit verbundene sektorale Neuzusammensetzung, die Erosion von „Normalbetrieben“ und „Normalarbeitsplätzen“, die

¹ Hartmut Häußermann/Walter Siebel, *Thesen zur Soziologie der Stadt*, in: *sub_urban. Zeitschrift für Kritische Stadtforschung*, Heft 1, 2013, S. 101-118, hier S. 103, <http://www.zeitschrift-suburban.de/sys/index.php/suburban/article/view/8/99>, [letzter Zugriff am 10.04.2017]. Die Zeitschrift enthält nicht nur den Wiederabdruck des ursprünglich in der Zeitschrift Leviathan erschienenen historischen Texts, sondern auch eine Reihe von (kritischen) Kommentierungen seiner Implikationen aus der Sicht der aktuellen Stadtforschung.

Ausdehnung eines in sich sozial viel stärker polarisierten und oft gewerkschaftsfreien Dienstleistungsbereichs (365). Es stehe, so wird auf den folgenden letzten Seiten des Buchs ausgeführt, einer (potenziellen) „neuen Balance zwischen Arbeiten und Leben“ (370) insofern die Gefahr gegenüber, dass prekäre Beschäftigungsverhältnisse und eine Erosion lokaler Wohlfahrtsregimes auch „wachsende Disparitäten“ mit sich bringen würden (372). Vor nunmehr zehn Jahren und damit vor der „multiplen“ ökonomischen, sozialen und politischen Krise nach 2009 ebenso wie vor jenem einschneidenden „Sommer der Migration“ von 2015 schrieben Häußermann u.a.: „Die Krise der Städte ist durch die beschriebenen Trends nicht automatisch überwunden. Teilweise entstehen dadurch auch neue Konflikte, etwa um innerstädtischen Wohnraum. Bornierte Anpassungsforderungen gegenüber Migranten gefährden ebenso wie rücksichtslose Wohnungspolitik nicht nur den sozialen Frieden, sondern auch die ökonomische Entwicklung“ (373).

Es war eine weitgehende Veränderung der Perspektive. Der Titel des Buchs ist Programm, denn anders als Ende der 1970er Jahre wird der Stadtpolitik 2008 durchaus attestiert, dass sie die beschriebenen Prozesse entscheidend beeinflussen könne.² Optimistisch werden am Ende des Textes die Möglichkeiten beschworen, der historischen „Verkehrsmisere“, der „selektiven Abwanderung“, dem „Verfall innerstädtischer Wohnquartiere“ und der „zunehmenden Zentralisierung“ politisch-ökonomischer Entscheidungen etwas entgegen zu setzen. Der Wandel von der fordistischen zur postfordistischen Stadt, so die wichtigste Botschaft des Buches, setze die Krise der Stadt zwar fort, biete aber auch Chancen. Das Wort *Renaissance* ist dabei mit Bedacht gewählt: Es ist jener „Typus der europäischen Stadt“ (18), der, ganz anders als 1978 mit einem keineswegs ablehnenden Bezug auf Bahrdr und Simmel (27f.), als positives Ideal einer „Integrationsmaschine“ beschrieben wird. Jener Ort, den zwei der drei beteiligten Autoren dreißig Jahre zuvor für verschwunden erklärt hatten, schien 2008 wieder rekonstruierbar zu sein, mehr noch, er schien einen rasanten Bedeutungszuwachs zu erleben.

Diese Figur des Bedeutungszuwachses begründet den Rahmen der insgesamt 19 Kapitel umfassenden Erzählung. Nachdem in den ersten drei sehr kurzen Kapiteln die grundlegenden Momente urbanen Lebens sowie in Kapitel 4 die Entstehung der Stadtplanung skizziert worden sind, wenden sich die Autoren

² Dieser Umstand lässt auch die aktuelle Debatte in der Stadtforschung über die „Eigenlogik“ der Städte, die sich vielfach auf eine Karikatur des Marxismus der 1970er Jahre bezieht (um auf dieser Folie eine eigene Richtung zu entwickeln), letztlich als überholt erscheinen, vgl. hierzu auch: Jane Kemper/Anne Vogelpohl, Zur Konzeption kritischer Stadtforschung. Ansätze jenseits einer Eigenlogik der Städte, in: *sub_urban. Zeitschrift für Kritische Stadtforschung*, Heft 1, 2013, S. 7-30, <http://zeitschrift-suburban.de/sys/index.php/suburban/article/view/2/69> [letzter Zugriff am 10.04.2017].

sodann bis einschließlich Kapitel 7 der Realgeschichte der Entstehung der Großstädte, der Stadtplanung, den planerischen und architektonischen Neuerungen in der Weimarer Republik sowie in Kürze auch der Stadt unter der Herrschaft des NS zu. Etwas ausführlicher wird die Stadtentwicklung nach den Kriegszerstörungen ab 1945 geschildert, mit ihrer zunächst weitgehend auf privatisierter Grundlage ablaufenden Wohnungsbauprogrammen in Westdeutschland (78f.), den großangelegten Verkehrs- und Infrastrukturprojekten in beiden deutschen Staaten – mit dem zentralen Moment einer anderswo als „urban sprawl“ bezeichneten Suburbanisierung als Dreh- und Angelpunkt. Die auf dieses Kapitel, das mit dem Beitritt der DDR im Jahre 1990 abgeschlossen und perspektiviert wird, folgenden drei Kapitel sind konzeptionell für den Ansatz der Autoren zentral: Dargestellt werden zunächst die Versuche einer „Sanierung“ der entscheidenden für die fordistische Stadt diagnostizierten Probleme, vor allem ihre begrenzte Fähigkeit, der dreifachen sozialen Spaltung der Städte in der Nachwendezeit wirklich etwas entgegen zu setzen (123, 133): Namentlich erstens die Entwicklung der Gegensätze zwischen „schrumpfenden“ und einer Handvoll „wachsende[r]“ Städte (183f), zweitens die erwähnte soziale Polarisierung von Quartieren, drittens die Abkoppelung von Quartieren „an den Rändern der Städte“.³

Im neunten und zehnten Kapitel wird sodann der Übergang von einer „fordistischen“ zu einer „postfordistischen“ Stadt skizziert. Hier bleibt auch im Nachhinein noch bemerkenswert, wie stark die Autoren auf arbeitssoziologische (und nicht stadtsoziologische) Erklärungsmuster für den Wandel zurückgreifen: Während in Kapitel 9 die „automobile“ Gesellschaft an der Konzeption der vertikal integrierten Fabrik und der tayloristischen Massenproduktion (136, 137, 140 f.) gemessen wird, sind „Globalisierung“, „Enträumlichung“ und „Entgrenzung“ Stichworte, die die Ablösung dieses Modells charakterisieren. Wie bei Saskia Sassen wird die „Global City“ (ab S. 165) letztendlich zentral an der Logik der ökonomischen Standortkonkurrenz sowie der damit verbundenen Fragmentierung der Arbeitsmärkte festgemacht (die Entwicklung der Bundesrepublik folgt hier transnationalen Trends: 171 f.). Allerdings steht diese Choreographie in einem gewissen Gegensatz zu den optimistischen Prognosen hinsichtlich der Möglichkeiten lokaler Politik, denn die in Kapitel 13 bis 16 dargestellten Stadtpolitiken *reagieren* wesentlich auf die Herausforderung des Fordismus.

³ Während sich „Stadtpolitik“ kaum auf transnationale Perspektiven bezieht, sondern ausdrücklich die bundesdeutsche Entwicklung im Blick hat, haben zwei der drei Autoren (gemeinsam mit Martin Kronauer) bereits einige Jahre zuvor gerade hinsichtlich der sozialen Segmentierung von Städten durchaus auch die transnationale Perspektive in den Blick genommen. Dies gilt vor allem für den Sammelband Hartmut Häußermann/Martin Kronauer/Walter Siebel, *An den Rändern der Städte*, Frankfurt am Main 2004.

Die Autoren greifen im Weiteren wesentliche Tendenzen dieser Politiken mit großer Prägnanz und relativ früh kritisch auf, so die „Kulturalisierung“ der Stadtpolitik (248), die damit einhergehende Stadtentwicklung durch „Festivalisierung“ (260-262). Und nicht zuletzt die Abkehr von einer sozial ausgleichenden Stadt- und insbesondere Wohnungsbaupolitik, die seit den späten 1990er Jahren und bis etwa Ende des ersten Jahrzehnts im 21. Jahrhundert zu heftigen sozialen Verwerfungen auf vielen großstädtischen Wohnungsmärkten geführt hat, wie in Kapitel 15 und 16 im Detail ausgeführt wird. Auch weitere zentrale Funktionen der Stadtpolitik selbst, wie in der Tendenz einer Privatisierung und Inwertsetzung kommunalen Eigentums und kommunaler Flächen, in BID und neuen Steuerungsmodellen der Verwaltung praktiziert, werden kritisch analysiert (sie werden unter Umständen bald als Momente einer „postfordistischen Vergangenheit“ selbst zur Geschichte werden). Zweifellos haben insbesondere diese Passagen des Buches seitdem bereits mehrere Generationen von Studierenden geprägt, und sie sind in ihrer Bedeutung für eine kritische Stadtsoziologie kaum zu unterschätzen, obgleich Bezugspunkte Letzterer in der Tat viel stärker in einer transnationalen Diskussion anzusiedeln sind. Häußermann et al. waren damals diesbezüglich zurückhaltend: Die Hinweise auf den prominenten stadtsoziologischen Diskurs zur Gentrifizierung sind angesichts seiner Bedeutung insbesondere im angelsächsischen Sprachraum mehr als nur kurz (242-244), in den Theorien zur Stadtpolitik, die im vorletzten Kapitel des Textes vorgestellt werden, spielt dieser Diskurs so gut wie überhaupt keine Rolle. Eine Systematisierung der Bedeutung der Immobilienwirtschaft in den Zyklen der Akkumulation von Kapital insgesamt sowie eine kritische Würdigung der Spezifika neoliberaler Stadtpolitik hätte der analytischen Qualität des Buches sicher gutgetan: Inspirationen dazu hätte man wohl vor allem in Texten aus der transnationalen Debatte ziehen können.

Das Buch ist interessant, weil es ein Zeitdokument aus einer Übergangsperiode ist. In der Rezeption unmittelbar nach Erscheinen kam zwar die umfassende, fast lexikalische Qualität des Werks gut, die „utopistisch“ anmutende positive Rezeption der Chancen einer Abkehr von der Suburbanisierung dagegen insgesamt eher schlecht weg. Es ist dennoch nicht von der Hand zu weisen, dass die Autoren gerade mit letzterer Bestimmung des *Terrains sozialer Konflikte* grundsätzlich nicht falsch lagen: anders als 1978 konstatiert, ist die Vermittlungsebene „Stadt“ zwar sicher nicht der Einzige, doch aber in jedem Falle und unbestreitbar ein zentraler Ort in den politischen Kämpfen der Gegenwart. So kam es auch nur wenige Monate nach Erscheinen weltweit zu urbanen sozialen Bewegungen mit gesellschaftsveränderndem Anspruch. Und obgleich die „Politik der Plätze“, wie sie in einer vielleicht voreiligen Zusammenfassung von Phänomenen der südeuropäischen Sozialbewegungen, der arabischen Revolution, und schließlich auch der Occupy-Bewegungen genannt wurden, selbst mitt-

lerweile in reaktionären Gegenbewegungen und Kriegen erstickt, bzw. aufgehoben wird, kann zumindest der Anspruch, dass diese Bewegungen systematisch analysiert werden müssen, um ein genaueres Bild von der Stadtpolitik im Postfordismus zu erhalten, kaum noch von der Hand gewiesen werden. Hierin liegt aber zugleich auch ein wichtiges Defizit des (historischen) Texts: So bleiben die nur kurze Zeit später selbst in Deutschland in den „Recht auf Stadt“-Bewegungen auftretenden Gegner/innen der Gentrifizierung Anathema.

Ähnlich wie in den „Thesen“ des Jahres 1978, als das Proletariat mehr beschworen denn als kollektiver Akteur gezeichnet wurde, und die „grünen“ Bewegungen zugleich all das Spektakuläre zu subsumieren hatten, was seit Beginn des Jahrzehnts Stadtpolitik (auch) ausgemacht hatte, wurde auch 2008 sozialen Konflikten in der Stadt in ihren kollektiven und organisierten Formen so gut wie gar nicht nachgegangen. Das mag nicht nur daran liegen, dass viele derartige Bewegungen erst nach 2008 in der Bundesrepublik einige Sichtbarkeit erlangt haben: das Desinteresse an derartigen Fragen wird auch dadurch dokumentiert, dass etwa Manuel Castells, David Harvey, Frances Fox Piven oder Henri Lefebvre in dem ganzen Standardwerk nicht eines einzigen Zitats würdig erschienen. Mag sein, dass das Ende des Textes auch deshalb so merkwürdig voluntaristisch daherkommt. Mag auch sein, dass der in der stadtsoziologischen Debatte kritisierte Mangel an einer konzeptionellen Ausarbeitung von Subjekt-Positionen und ihren Widersprüchen, auch damit zu tun hat: Anders als 1978 war 2008, wie einige Autor/innen der Debatte um diesen Text heute konstatieren, nicht nur das „Klassenkampf-vokabular“ verschwunden, sondern weitgehend jeder Hinweis auf kollektiv ausgetragene Konflikte um Herrschaft überhaupt. Die Gender-Dimension ist eine Randnotiz des Buches, Migration ist alles andere als eine Frage der „Autonomie“ und die „Integration von Migrant/innen“ wird, am Ende fast im Florida-Style, vor allem als potenzieller „ökonomischer Vorteil“ für Städte verhandelt. Auf Passagen, die pointiert und kritisch Segregationstendenzen verhandeln, folgen Passagen wie diese: „Für alle, die keine Zeit für Haushaltsarbeiten haben oder diese Zeit anders verwenden wollen, gibt es in der Stadt Restaurants, Snacks, Lieferdienste, Wäschereien, Haushaltshilfen“ – was keine zwei Zeilen darunter positiv und unreflektiert als „urbaner Lebensstil“, „attraktiv“, anziehend für „junge Familien“ beschrieben wird (372). Und wer ist das Subjekt der Stadtpolitik, wenn die Autoren am Ende fordern, dass „kulturelle Vielfalt ... auf allen Ebenen zu fördern ist“? Es ist ein Buch aus einer Zeit, in der sich solche Fragen scheinbar von selbst beantwortet haben. Heute müssten sie, angesichts der urbanen sozialen Bewegungen und ihrem autoritären Backlash, wohl wieder neu gestellt werden.

Takahito Mori

Die Entwicklung der städtischen Arbeitslosen- fürsorge während des Ersten Weltkrieges: Fallstudie zur Hamburgischen Kriegshilfe*

Abstract: As the outbreak of World War I brought about large-scale unemployment, the wartime unemployment relief was introduced in many cities. Its administration was not in the hands of the Reich government but of such urban organisations as municipalities and private charities throughout the war. The unemployment relief in Hamburg was administered by a private charity, namely the Hamburgische Kriegshilfe, which organized the decentralized unemployment relief, not only following the tradition of “individualization” of relief but adapting the system to wartime social conditions. After the war, the organisational style of the Hamburgische Kriegshilfe was taken over by the municipal department of labor, which administrated the unemployment relief of the Reich in Hamburg. The case of Hamburg suggests that there was an important social welfare service introduced by an urban organisation which preceded that of the Weimar “Social State”.

In der Stadtgeschichte des 20. Jahrhunderts ist der Erste Weltkrieg nach der Periodisierung von Friedrich Lenger als die Phase identifiziert, in der die Bereitschaft des Staates zu sozialpolitischem Engagement unübersehbar wurde.¹ In Deutschland galt dies insbesondere auch für den Bereich der Arbeitslosenunterstützung. Hier hatte die Reichsleitung bis zum Vorabend des Ersten Weltkrieges die Forderung nach einer staatlichen Arbeitslosenversicherung ignoriert, obwohl unter Reichskanzler Bismarck schon in den 1880er Jahren drei Arbeiterversicherungsgesetze als Grundlage des staatlichen Sozialversiche-

¹ * Die vorliegende Arbeit, finanziell unterstützt von der „Japan Society for the Promotion of Science (JSPS) Kakenhi Grants-in-Aid for Scientific Research (B) and (C)“, ist die überarbeitete Fassung des Aufsatzes „Wartime unemployment relief in the Social City: a case study of Hamburg during World War I“, der in *Socio-Economic History*, 80-1 (Mai 2014), auf Japanisch erschienen ist.

Friedrich Lenger, Einleitung, in: ders. / K. Tenfelde (Hg.), *Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion*, Köln 2006, S. 12.

nungssysteme dienten.² Nach dem Ausbruch des Weltkrieges begann die Reichsleitung sich jedoch im Januar 1915 im Rahmen der Kriegswohlfahrtspflege zum ersten Mal mit der Arbeitslosenfürsorge zu beschäftigen.

Das kommunale Engagement auf diesem Gebiet ging allerdings dem des Reiches voraus.³ Mit dem Genter System liegen die Anfänge der kommunalen Arbeitslosenunterstützung bereits im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts. Nach diesem System zahlte die Gemeinde den arbeitslosen Gewerkschaftsmitgliedern einen fünfzigprozentigen Zuschuss zu der von der Gewerkschaft ausbezahlten Arbeitslosenunterstützung. Im Deutschen Reich wurde das Genter System erstmals 1907 von der Stadt Straßburg und dann bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges in 13 weiteren Städten eingeführt, unter denen aber nicht große Industriestädte, sondern Mittelstädte vorherrschten.⁴ Die Gesamtzahl der Versicherten betrug im Jahr 1913 lediglich 30.000⁵, sodass die Wirkung des Genter Systems sehr begrenzt blieb. Der in den städtischen Gremien vorherrschenden Meinung nach lag der Grund hierfür darin, dass es sich hier um ein System handeln würde, in dem „die Gelder der Steuerzahler, der steuerzahlenden Arbeitgeber,“ verwendet würden, „um Kampforganisationen zu unterstützen gegen die Arbeitgeber.“⁶ Denn der Kreis der Versicherungsberechtigten beschränkte sich auf organisierte Arbeiter, vor allem auf Mitglieder der Freien Gewerkschaften.

² Zur Bismarck'schen Sozialversicherung, vgl. Volker Hentschel, *Geschichte der deutschen Sozialpolitik 1880-1980*, Frankfurt am Main 1983; Eckart Reidegeld, *Staatliche Sozialpolitik in Deutschland*. Bd. 1: Von den Ursprüngen bis zum Untergang des Kaiserreiches 1918, Wiesbaden 1996.

³ Die Einführung des Elberfelder Systems hatte zwar seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die Entwicklung der kommunalen Armenpflege gefördert, konnte aber nur eine begrenzte Rolle dabei spielen, die Probleme der durch Arbeitslosigkeit verursachten Armut zu lösen, da sie sich auf die Unterstützung der nicht arbeitsfähigen Armen konzentrierte. Vgl. Wolfgang Hofmann, *Aufgaben und Struktur der kommunalen Selbstverwaltung in der Zeit der Hochindustrialisierung*, in: Kurt G. A. Jeserich u. a. (Hg.), *Deutsche Verwaltungsgeschichte*. Bd. 3: Das Deutsche Reich bis zum Ende der Monarchie, Stuttgart 1984, S. 578-644, hier S. 603. Zum aktuellen Forschungsstand der Geschichte der kommunalen Armenpflege, vgl. Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 2/2014, *Stadt und Armut im 19. Jahrhundert*.

⁴ Hansjoachim Henning, *Arbeitslosenversicherung vor 1914: Das Genter System und seine Übernahme in Deutschland*, in: H. Kellenbenz (Hg.), *Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt*. Bericht über die 4. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in Wien am 14. und 15. April 1971, Wien 1974, S. 281-283.

⁵ So fasst Anselm Faust die Position der städtischen Gremien zusammen: Anselm Faust, *Arbeitsmarktpolitik im Deutschen Kaiserreich: Arbeitsvermittlung, Arbeitsbeschaffung und Arbeitslosenversicherung 1890-1918*, Stuttgart 1986, S. 146f.

⁶ *Verhandlungen des dritten Deutschen Städtetages am 11. und 12. September 1911 zu Posen*, Berlin 1911, S. 31.

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges änderte sich grundsätzlich diese passive Haltung vieler Gemeinden gegenüber einer Arbeitslosenunterstützung. Obwohl man zunächst nur einen „kurzen Krieg“ mit begrenzten gesellschaftlichen Auswirkungen erwartet hatte, setzte bald nach Beginn des Weltkrieges eine Massenarbeitslosigkeit ein, die zum Beispiel in Leipzig und Chemnitz 30%, in Köln 34%, in Nürnberg 40% und in Fürth 52% betrug.⁷ Weit mehr Städte als in der Vorkriegszeit führten nun bald aus eigener Initiative eine Fürsorge in Form der Kriegsarbeitslosenfürsorge ein – bis Oktober 1914 geschah dies in 186 Städten – bevor im Januar 1915 das Reich einen Teil der dafür anfallenden Kosten als Kriegswohlfahrtspflege übernahm.⁸ Ohne das vorausgehende Engagement der Städte wäre die Einführung und Verwaltung der Kriegsarbeitslosenfürsorge aber unmöglich gewesen.

In der Geschichte der Sozialpolitik wurde bislang die Kriegsarbeitslosenfürsorge lediglich als Vorgeschichte der staatlichen Arbeitslosenversicherung unter Hervorhebung ihrer nur beschränkten Wirkung betrachtet. Unter Betonung ihres „vorübergehenden Charakters“ merkte Anselm Faust zur Kriegsarbeitslosenfürsorge kritisch an, dass ihr Netz „überaus löchrig und ungleichmäßig“ war, weil die Gemeinden längst nicht in jedem Fall bereit waren, „den Arbeitslosenschutz mit allen politischen Folgen als dauernde Aufgabe zu übernehmen“.⁹ Karl Christian Führer urteilte, dass ihr Anwendungsbereich nicht ausreichend gewesen sei, um einen großen Teil der Arbeitslosen zu unterstützen.¹⁰ Diese Einschätzung zeigt, dass es den Autoren in ihrer Diskussion primär um die staatliche Arbeitslosenversicherung und deren Entstehung ging.¹¹

Aus stadtgeschichtlicher Perspektive erscheint es wichtiger, den historischen Kontext der Entstehung und Entwicklung der Kriegsarbeitslosenfürsorge auf der städtischen Ebene zu untersuchen. Dieser Punkt ist in der Forschung zur Stadtgeschichte bislang kaum näher betrachtet worden, obwohl Jürgen Reulecke schon früh die Rolle der Stadt an der „Heimatfront“ sowie die Kontinuität der kommunalen Leistungsverwaltung vor und nach dem Ausbruch des Weltkrieges unterstrich, und ferner Jay Winter und Jean-Louis Robert die Ent-

⁷ Hans-Walter Schmuhl, Arbeitsmarktpolitik und Arbeitsverwaltung in Deutschland 1871-2002. Zwischen Fürsorge, Hoheit und Markt, Nürnberg 2003, S. 68.

⁸ Gerda Simons, Die Erwerbslosenfürsorge während des Krieges. Erhebung der Gesellschaft zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, Berlin 1919, S. 7.

⁹ Faust, S. 267f.

¹⁰ Karl Christian Führer, Arbeitslosigkeit und die Entstehung der Arbeitslosenversicherung in Deutschland. 1902-1927, Berlin 1990 – Karl C1927, Berlin 1990, S. 129f.

¹¹ Die Verstaatlichung der Sozialfürsorge zwischen 1880er Jahren und 1933 zeigt sich nicht nur in der Arbeitslosenunterstützung, sondern in allen Bereichen. Zu dieser allgemeinen Tendenz vgl. Sandrine Kott, Sozialstaat und Gesellschaft. Das deutsche Kaiserreich in Europa, Göttingen 2014 und Gerhard A. Ritter, Der Sozialstaat. Entstehung und Entwicklung im internationalen Vergleich, 3. und erweiterte Auflage, München 2010.

wicklung der Massenarbeitslosigkeit und der kommunalen Kriegswohlfahrts-
pflege während des Weltkrieges im internationalen Vergleich herausgearbeitet
hatten.¹² Vor diesem Hintergrund soll hier mit einer Fallstudie zur Kriegs-
arbeitslosenfürsorge dieser Aspekt der Stadtgeschichte im Ersten Weltkrieg ver-
tieft werden.

Die Besonderheit der Kriegsarbeitslosenfürsorge war, dass in ihr, anders als
im Genter System der Vorkriegszeit, neben den Gemeinden auch gemeinnützi-
ge Vereinigungen eine wichtige Rolle spielten. In der Stadt Hamburg, die die
vorliegende Fallstudie untersucht, wurde die Kriegsarbeitslosenfürsorge die
gesamte Kriegszeit hindurch nicht von der Stadtregierung, sondern von einem
privaten Wohltätigkeitsverband, der *Hamburgischen Kriegshilfe*, verwaltet. Dies
ist wohl einerseits auf die politischen und sozialen Verhältnisse der Stadt am
Vorabend des Krieges und andererseits auf die Traditionen der Hamburgischen
Wohlfahrtssysteme zurückzuführen. Richard Evans zufolge offenbarte die Cho-
lera-Epidemie des Jahres 1892, dass unter dem Hamburger Großbürgertum der
sogenannte klassische Liberalismus vorherrschte und die traditionelle Honora-
tionenverwaltung mit den zunehmenden Aufgaben durch das rapide Wachstum
der Stadt überfordert war.¹³ Dies kann man als Kehrseite der herausragenden
Entwicklung der Hamburger Privatwohltätigkeit seit der Frühen Neuzeit im
Vergleich zu anderen Städten ansehen.¹⁴ Wie Stephen Pielhoff zeigte, erlebte
die private Wohltätigkeit in den 1830/40er Jahren einen quantitativen Ausbau
und dann um die Jahrhundertwende, parallel zur Modernisierung der kommu-
nalen Armenverwaltung, eine Phase der qualitativen Reform. Die zweite Phase
wurde durch handlungsstrategische und organisatorische Innovationen be-
stimmt, mit denen die Fürsorge der durch Verstädterung verursachten sozia-
len Segregation sowie den räumlichen Binnendifferenzierungen der Stadt an-
gepasst werden sollte.¹⁵ Unter Berücksichtigung dieser Hintergründe unter-
sucht die vorliegende Arbeit die Arbeitslosenfürsorge der Hamburgischen

¹² Jürgen Reulecke, Städtische Finanzprobleme und Kriegswohlfahrtspflege im Ersten Welt-
krieg unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Barmen, in: Zeitschrift für Stadtge-
schichte, Stadtsoziologie, und Denkmalpflege, 2, 1975, S. 48-73, hier S. 50f.; Jay
Winter/Jean-Louis Robert (Hg.), *Capital Cities at War*. Paris, London, Berlin 1914-1919,
Cambridge u.a. 1997.

¹³ Richard Evans, *Death in Hamburg. Society and Politics in the Cholera Years, 1830-1910*,
New York 1987.

¹⁴ Dies spiegelt sich in der Tatsache wider, dass die Allgemeine Anstalt, die das öffentliche
Armenwesen im Kaiserreich trug, ursprünglich als private Wohltätigkeitsorganisation
gegründet wurde. Vgl. Hermann Joachim, *Handbuch der Wohltätigkeit in Hamburg*, 2.
Aufl., Hamburg 1909, S. 1-3.

¹⁵ Stephen Pielhoff, *Paternalismus und Stadtarmut. Armutsverwaltung und Privatwohltä-
tigkeit im Hamburger Bürgertum 1830-1914*, Hamburg 1999.

Kriegshilfe, um den Ersten Weltkrieg in den historischen Kontext des städtischen Wohlfahrtssystems einzuordnen.

1. Entwicklung der Kriegsarbeitslosenfürsorge in den deutschen Städten

Das institutionelle Merkmal der Kriegsarbeitslosenfürsorge war einerseits, dass sie nicht als versicherungsmäßiges, sondern als fürsorgemäßiges System ohne Beitragsleistung der zu Unterstützten eingerichtet wurde. Die Voraussetzungen für eine Unterstützung bezogen sich im Allgemeinen darauf, dass die Antragssteller erstens ihr Einkommen durch den Verlust ihrer Beschäftigung infolge des Krieges eingebüßt hatten und zweitens seit einer festgelegten Zeit ununterbrochen vor Ort wohnhaft waren. Der Kreis der Unterstützungsberechtigten war somit keineswegs auf die organisierten Arbeiter beschränkt, sodass, anders als beim Genter System, breite soziale Schichten einbezogen waren.¹⁶ Andererseits setzte die Kriegsarbeitslosenfürsorge aufgrund ihres Charakters als Fürsorgeeinrichtung eine Bedürftigkeitsprüfung voraus. Die Kriegsarbeitslosenfürsorge wurde jedoch bewusst nicht als klassische Armenfürsorge angesehen, weil nach dem Reichsgesetz vom 15. März 1909 eine Unterstützung „in der Form vereinzelter Leistungen zur Hebung einer augenblicklichen Notlage“ gerade eben nicht Armenfürsorge sein sollte.¹⁷

Im Gegensatz zu den Städten hielt das Reich seine ablehnende Haltung zur Arbeitslosenfürsorge auch noch im Oktober 1914 aufrecht, als die Massenarbeitslosigkeit weithin schon als ein bedenkliches Problem erkannt worden war. Die Position des Reichskanzlers war, „daß zwar alles geschehen müsse, um diejenigen Volksgenossen, die der Krieg erwerbslos gemacht habe, vor Not zu schützen, daß aber in erster Linie die Gemeinden dafür zu sorgen hätten.“¹⁸ Dieser Standpunkt änderte sich auf Druck der Sozialdemokratischen Partei in Verhandlungen über die neue Kriegskreditvorlage, sodass das Reich einen Zuschuss von 200 Millionen Mark zur Unterstützung der Gemeinden auf dem Gebiet der Kriegswohlfahrtspflege leistete. In den Bestimmungen des Bundesrates vom 17. Dezember 1914 wurde die Arbeitslosenfürsorge gar als eine der wichtigsten Aufgaben der Kriegswohlfahrtspflege bezeichnet. Zugleich wurde betont, dass die Arbeitslosenfürsorge nicht als Armenpflege angesehen werde und „nur arbeitsfähigen und arbeitswilligen Ortseinwohnern, die infolge des

¹⁶ Reichsarbeitsblatt, 12, 1914, S. 783. Von den 15 Städten mit dem Genter System gaben fünf im Jahr 1914 es ganz auf, während nur eine Stadt es neu einführte. Vgl. Faust, S. 249.

¹⁷ Reichsarbeitsblatt, 12, 1914, S. 781. Diese Abgrenzung zur Armenfürsorge bedeutete, dass Bezieher von Kriegsarbeitslosenfürsorge ihre politischen Rechte nicht verloren.

¹⁸ Schreiben des Reichskanzlers vom 12. Oktober 1914 an den Vorsitzenden der Gesellschaft für soziale Reform, zitiert nach Simons, S. 5.

Krieges durch Erwerbslosigkeit sich in bedürftiger Lage befinden, gewährt werden [dürfe]“.¹⁹

Aus den Bestimmungen wurde jedoch die Verpflichtung der Gemeinden zur Einführung der Arbeitslosenfürsorge, die die SPD auch vom Reich verlangt hatte, wieder gestrichen.²⁰ Außerdem wurde die Regelung der Voraussetzungen, der Höhe und der Art der Arbeitslosenfürsorge dem Ermessen der Gemeinden überlassen.²¹ Der Reichszuschuss als erster Schritt zu einer staatlichen Arbeitslosenunterstützung führte zwar zu einem gewissen Erfolg und die Anzahl der Städte mit Kriegsarbeitslosenfürsorge nahm von 186 im Oktober 1914 auf 527 im Januar 1915 zu.²² Aber es waren eben die Städte, die weiterhin die zentrale Rolle bei der Einführung und Verwaltung der Arbeitslosenfürsorge spielten, und die oben genannten Rahmenbedingungen des Reichs selbst waren nichts anderes als Nachfolger der bestehenden städtischen Systeme.

Vor diesem Hintergrund entwickelte sich die Kriegsarbeitslosenfürsorge ungeachtet der Reichszuschüsse von Stadt zu Stadt sehr unterschiedlich. In den 35 Großstädten mit über 100.000 Einwohnern beispielsweise betrug der Unterstützungssatz für ein Ehepaar zwischen 11,00 Mark pro Woche in Schöneberg, damals noch nicht nach Berlin eingemeindet, und 4,20 Mark in Karlsruhe und Mannheim. Der Unterschied in den aufenthaltsbezogenen Voraussetzungen war ebenfalls beträchtlich. In Kassel wurde die Fürsorge nur Arbeitslosen bewilligt, die seit dem 1. August 1913 in der Stadt wohnten, während ein Antragsteller in Kiel lediglich nachweisen musste, seit dem 1. Oktober 1914 in der Stadt gemeldet zu sein. Zudem war die Organisation der Fürsorge sehr heterogen gestaltet. In 29 Großstädten verwalteten die Gemeinden die Fürsorge selbst, in den anderen sechs, einschließlich Hamburg, aber wurde sie von verschiedenen gemeinnützigen Vereinigungen getragen.²³

2. Private Wohltätigkeit und Gründung der Hamburgischen Kriegshilfe

In Hamburg erkannte man die Arbeitslosigkeit als soziales Risiko erstmals im Jahr 1892, als der Ausbruch der Choleraepidemie katastrophale Folgen für die Stadt hatte. Sie brachte vielen Einwohnern nicht nur Erkrankung und Tod, sondern verursachte auch eine Massenarbeitslosigkeit unter den Hafenarbeitern wegen des Stillstands der Hafentätigkeiten. Ende 1892 richtete die Stadtregie-

¹⁹ Reichsarbeitsblatt, 13, 1915, S. 93.

²⁰ Schmuhl, S. 91.

²¹ Reichsarbeitsblatt, 13, 1915, S. 93.

²² Simons, S. 7.

²³ Vorstand des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes (Hg.), Arbeitslosenfürsorge. Die Unterstützung der Erwerbslosen durch das Reich, die Bundesstaaten, Versicherungsanstalten sowie durch die Gemeinden, Stuttgart 1915, S. 72-78, S. 176-178.

rung einen kommunalen Arbeitsnachweis vor allem für Gelegenheitsarbeiter im Hafen ein. Erstmals griff sie damit in das Arbeitsvermittlungswesen ein, bei dem seit langem die von Arbeitgebern und von Arbeitnehmern verwalteten Arbeitsnachweise miteinander in Konkurrenz gestanden hatten. Das Engagement der Stadtregierung in diesem Bereich dauerte jedoch nur drei Jahre; im Jahr 1894 wurde der kommunale Arbeitsnachweis in private Hände übergeben.²⁴

Eine erneute Debatte über Arbeitslosenunterstützung als kommunale Aufgabe gab es 1908 und 1910, als die sozialdemokratische Fraktion Anträge für die Einführung des Genter Systems in die Bürgerschaft einbrachte. Die Bürgerschaft, das Hamburger Stadtparlament, stand bis zum Ende des 19. Jahrhunderts unter der Vorherrschaft der drei liberalen Fraktionen, zeitgenössisch bezeichnet als ‚Fraktion der Rechten‘, ‚Fraktion der Linken‘ und ‚Fraktion Linkes Zentrum‘. 1901 aber gewannen die Sozialdemokraten erstmals einen Sitz und konnten ihre Vertreter in der Bürgerschaft 1904 auf 13 steigern. Zudem traten die demokratischen Abgeordneten 1906 aus ihren bisherigen liberalen Fraktionen aus und bildeten anschließend den Verband der Vereinigten Liberalen, der zusammen mit der sozialdemokratischen Fraktion die Rolle der wirksamen Opposition spielte.²⁵ Trotz der gestiegenen Politisierung der Bürgerschaft kam die Einführung des Genter Systems nicht zu Stande, weil der Senat und die immer noch über die Mehrheit verfügenden liberalen Fraktionen befürchteten, dass dessen Einführung die Entwicklung der Arbeiterbewegung und der sozialdemokratischen Fraktion fördern würde.²⁶

Vor dem Ersten Weltkrieg spielten private oder kirchliche Organisationen im Bereich der Arbeitslosenunterstützung eine größere Rolle als die Stadtregierung. Es gab sieben Vereine für Arbeitsvermittlung und drei für Arbeiterkolonien, die den sogenannten „unverschuldeten“ Arbeitslosen Unterkunft,

²⁴ Sigrid Schambach, *Aus der Gegenwart die Zukunft gewinnen. Die Geschichte der Patriotischen Gesellschaft von 1765*, Hamburg 2004, S. 115-117.

²⁵ Zum Stand der Hamburger Bürgerschaft um die Jahrhundertwende, vgl. Jochmann, Werner (1986) *Handelsmetropolen des Deutschen Reiches*, in: ders. (Hg.), *Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner*. Bd. 2: *Vom Kaiserreich bis zur Gegenwart*, Hamburg, S. 15-107, hier S. 58-74 und S. 80-84; H. Erdmann, *Der Wahlrechtsraub von 1906 als Traditionsbruch. Zum Verhältnis von Senat und Bürgerschaft nach den Verfassungen von 1860 und 1879, 1906, 1919*, in: *Landeszentrale für politische Bildung Hamburg* (Hg.), *Hamburg im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts: die Zeit des Politikers Otto Stolten*, Hamburg 2000, S. 29-48, hier S. 36-41.

²⁶ Stenographischer Bericht über die Sitzung der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Bürgerschaft HH), 36. Sitzung vom 25. November 1908, S. 961-978; 20. Sitzung vom 30. April 1910, S. 555-564; 23. Sitzung vom 11. Mai 1910, S. 634-670; 25. Sitzung vom 1. Juni 1910, S. 685-695.

Kleidung und Essen anboten.²⁷ Eine der wichtigsten Organisationen unter ihnen war die Patriotische Gesellschaft, die im Februar 1895 den kommunalen Arbeitsnachweis von der Stadtregierung unter der Bedingung übernahm, dass die Stadtregierung die Kosten des ganzen Unternehmens tragen sollte. Die Patriotische Gesellschaft plante nicht nur den Aufgabenbereich der Arbeitsvermittlung auszuweiten, sondern auch eine paritätische Leitung mit Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer einzuführen. Angesichts der Konfrontation beider Seiten, die der große Streik der Hafearbeiter im Jahr 1896 noch verschärfte, hatte diese geplante Reform jedoch keinen Erfolg.²⁸ Folglich blieb im Zeichen dieses Gegensatzes das Arbeitsvermittlungswesen in Hamburg vor dem Ersten Weltkrieg zersplittert.

Der Ausbruch des Weltkrieges führte auch in Hamburg zu einer beispiellosen Massenarbeitslosigkeit. Schon Ende August 1914 zählte man ca. 24.000 Arbeitslose.²⁹ Die Zahl erhöhte sich im September 1914 auf 28.710. Unter den Arbeitslosen lag der Anteil der gelernten Gehilfen und Lehrlinge mit 47,6% (13.678) über dem der ungelerten Arbeiter mit 43,7% (12.550); der Anteil der Angestellten betrug 8,6% (2.482).³⁰ Anders als sonst bei konjunkturellen Krisen in der Vorkriegszeit waren nicht nur die ungelerten Arbeiter, sondern breite Schichten von der Arbeitslosigkeit betroffen.

Um über die Maßnahmen gegen die sozialen Probleme der Kriegszeit zu beraten, versammelten sich am Vormittag des ersten August 1914 die Vertreter der verschiedenen sozial tätigen Organisationen sowie der bestehenden Schlüsselorganisationen der privaten Wohltätigkeit in Hamburg, wie die Gesellschaft für Wohltätigkeit, die Patriotische Gesellschaft und der Vaterländische Frauenverein vom Roten Kreuz. Diese Versammlung fasste einen Beschluss, die Hamburgische Kriegshilfe (HK) zu gründen, in der sich neben drei oben genannten Verbände eine große Anzahl der privaten Wohltätigkeitsorganisationen in der Stadt vereinigen sollte. Am Nachmittag desselben Tages wurde öffentlich bekanntgegeben, dass der Bürgermeister und der Vorstand der Bürgerschaft den Ehrenvorsitz der HK übernehmen. Diese rasche Einigung war auf die gemeinsame Meinung der betreffenden Personen zurückzuführen, dass nach den Erfahrungen der Vorkriegszeit eine nicht integrierte Privatwohltätigkeit unzweckmäßig und zu kostspielig sei.³¹

²⁷ Hermann Joachim, Handbuch der Wohltätigkeit in Hamburg, 2. Aufl., Hamburg 1909, S. 385-393.

²⁸ Schambach, S. 118-122.

²⁹ Protokoll der Sitzung des Hauptausschusses der Hamburgischen Kriegshilfe vom 24. August 1914, in: Staatsarchiv Hamburg (StAH) 351-2II 454, Bd.1.

³⁰ Jahresbericht der Verwaltungsbehörden der Freien und Hansestadt Hamburg, 1914, S. 79, 81.

³¹ Das erste Sonderheft: Hamburgische Kriegshilfe. 96. Kriegsheft der Hamburger Woche vom 31. Mai 1916, S. 3.

Mit dem Ziel einer „Beschaffung von Hilfe für die durch den ausgebrochenen Krieg betroffenen Personen im weitesten Sinne“³² war die HK in unterschiedlichen Bereichen inklusive der Arbeitslosenfürsorge tätig. Bei den Empfängern der Arbeitslosenfürsorge durch die HK handelte es sich um solche Personen, „die in Friedenszeit nie mit der Allgemeinen Armenanstalt zu tun hatten und nur durch den Krieg in Not geraten“ waren. Abgesehen davon, dass Personen mit Anspruch auf öffentliche Armenpflege, „[übel] beleumundete Personen“ und ältere oder nur beschränkt arbeitsfähige Personen von der Unterstützung ausgeschlossen werden sollten, waren keine genauen Voraussetzungen aufgelistet worden. Die Bewilligung der Fürsorge erfolgte durch Bezirksausschüsse, die aus den in den Stadtteilen existierenden bürgerlichen sowie gewerkschaftlichen Organisationen zusammengesetzt waren, und nicht zuletzt auf Basis der Bedürftigkeitsprüfung durch einzelne Pfleger.³³

3. Kontroversen über eine kommunale Kriegsarbeitslosenfürsorge in Hamburg

Auch die Stadtregierung ergriff schon im August 1914 eine Maßnahme gegen die Arbeitslosigkeit, indem der Senat die Hamburgische Landeszentrale für Arbeitsnachweis gründete, um das Angebot von Arbeitskräften und offenen Stellen innerhalb Hamburgs und nach auswärts auszugleichen.³⁴ Dagegen blieb die Einführung einer kommunalen Kriegsarbeitslosenfürsorge unberücksichtigt, bis im September 1914 die sozialdemokratische Fraktion einen Antrag darauf in der Vertrauenskommission³⁵ und dann in der Bürgerschaft einbrachte. Nach der Vorlage sollte die Arbeitslosenfürsorge allen über 18 Jahre alten und infolge des Krieges erwerbslosen Angestellten und Arbeitern gewährt werden, die seit dem 1. Juli 1914 in Hamburg wohnhaft waren. Die Höhe der Fürsorge sollte für verheiratete Arbeitslose auf sechs Mark wöchentlich und für unverheirate-

³² Satzungen der Hamburgischen Kriegshilfe, in: StAH 351-2II 454, Bd.1.

³³ Alle Zitate nach Hamburgische Kriegshilfe (Hg.), Hamburgische Kriegshilfe: Richtlinien, 1. Auflage vom 28. August 1914, S. 2-4, 10.

³⁴ Neben der Errichtung der Landeszentrale trug die Gründung der Hamburgischen Gesellschaft für Arbeitsnachweis, die die bestehenden gemeinnützigen Arbeitsnachweise vereinheitlichte, dazu bei, die Zersplitterung des Arbeitsvermittlungswesens zu mildern. Trotz dieser Versuche blieb der Gegensatz zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Arbeitsvermittlungswesen noch ungelöst. Vgl. Emil Hüffmeier, Das Hamburgische Arbeitsamt, Hamburg 1919, S. 9-13.

³⁵ Um die Beschlussfassung über dringende Maßnahmen während des Krieges zu beschleunigen, wurde Anfang August eine Vertrauenskommission, bestehend aus zehn bürger-schaftlichen Vertrauensmännern eingesetzt, mit welcher sich der Senat über die Verwendung einzelner Beträge aus dem außerordentlichen Kriegsbudget verständigen sollte. Vgl. Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, Nr. 225 vom 4. August 1914, in: StAH 111-2 BIIIa1.

te Arbeitslose auf fünf Mark festgesetzt werden. Für organisierte Arbeiter, die von ihren Gewerkschaften Arbeitslosenunterstützung erhielten, konnte auch von der öffentlichen Arbeitslosenfürsorge ein Zuschuss von zwei Dritteln der anderweitigen Unterstützung, aber im Ganzen höchstens 14 Mark, gewährt werden; die Kontrolle sollte durch die jeweiligen Gewerkschaften erfolgen.³⁶ Der Senat lehnte diese Vorlage in der Vertrauenskommission ab. Er argumentierte, dass angesichts der bestehenden Unterstützung durch die HK die Einführung einer weiteren Organisation die Kontrolle erschweren und zu Zweifeln über die Zuständigkeit führen würde.³⁷

Die sozialdemokratische Fraktion brachte im Oktober 1914 erneut eine Vorlage in der Bürgerschaft ein, deren grundsätzlicher Rahmen unverändert geblieben war. Aber in zwei Punkten wurden wichtige Änderungen vorgenommen: Erstens wurde die Zusammenarbeit mit der HK angestrebt; die Auszahlung der Fürsorge an unorganisierte Arbeitslose sollte durch die HK erfolgen. Der Grund für diese Änderung lag darin, dass die sozialdemokratische Fraktion die Arbeitslosenfürsorge nicht mehr als permanente, sondern als vorübergehende Einrichtung während des Krieges beantragte. Zweitens sollte die Gewerkschaftsunterstützung auf die öffentliche Arbeitslosenfürsorge angerechnet werden.³⁸ Dies war aus Sicht der organisierten Arbeiter ein „freiwillige[r] Verzicht“, weil, anders als beim Genter System, „der, der gewissenhaft für seine Zukunft sorgt, im Augenblick der Not nicht besser steht, als derjenige, der sorglos alles verbraucht und für die Sicherstellung seiner Zukunft gar nichts getan hat“.³⁹

Auch diese Vorlage stieß auf heftigen Widerstand im Senat und den liberalen Fraktionen. Der Senat und die liberalen Fraktionen stimmten zwar hinsichtlich der Notwendigkeit einer Arbeitslosenfürsorge als vorbeugende Maßnahme gegen Massenarmut mit der sozialdemokratischen Fraktion überein, die behauptete, „daß die Annahme von Armenunterstützung immer noch etwas an sich hat, vor dem ein Mann mit normalen Ehrgefühl zurückscheut“.⁴⁰ Aber der Senat beharrte darauf, dass bei der Unterstützung der Arbeitslosen in erster Linie die HK einzutreten hätte, weil er befürchtete, dass selbst auch die veränderte Vorlage der sozialdemokratischen Fraktion die Tendenz begünsti-

³⁶ Protokoll der Vertrauenskommission: 10. Sitzung vom dritten September 1914, in: StAH 111-2 BIII z12a, Bd. 1. Der ortsübliche Tagelohn betrug z.B. 3,60 Mark im Kaibetrieb im Januar 1915. Vgl. Schreiben der Hamburgischen Kriegshilfe an Herrn Senatssyndikus Dr. Buehl vom 29. Januar 1915, in: StAH 111-2 Pp.

³⁷ Protokoll der Vertrauenskommission: 13. Sitzung vom 24. September 1914, in: StAH 111-2 BIII z12a, Bd. 1.

³⁸ Bürgerschaft HH, 36. Sitzung vom 21. Oktober 1914, S. 978.

³⁹ Ebd., S. 982.

⁴⁰ Ebd., S. 981.

gen würde, die dadurch eingeführte öffentliche Arbeitslosenfürsorge zu einer dauerhaften Einrichtung werden zu lassen. Die Kritik der Liberalen zielte darauf ab, dass die Bestimmung, die Gewerkschaften, ähnlich wie beim Genter System, als Kontrollorganisationen einzusetzen, „den Burgfrieden [...] stören“ werde.⁴¹ Darüber hinaus wurde auch zur Diskussion gestellt, ob die Bedürftigkeitsprüfung weiter als Voraussetzung für den Bezug der Arbeitslosenfürsorge durchgeführt werden sollte. Im Gegensatz zur Meinung der sozialdemokratischen Fraktion, dass für die Gewährung von Arbeitslosenfürsorge lediglich der Umstand der Arbeitslosigkeit entscheidend sein sollte, beharrte der Senat darauf, dass sowohl der Anspruch auf Unterstützung wie die Höhe derselben von der Bedürftigkeit abhängig sein müssten.⁴² „Weil den Angehörigen der Kriegsteilnehmer Unterstützung nur im Falle der Bedürftigkeit gewährt würde, so erscheint es [dem Senat, T.M.] nicht gerechtfertigt, bei solchen Personen, die, wie die Arbeitslosen, durch den Krieg lediglich mittelbar berührt werden, von diesem Erfordernis abzusehen“.⁴³ Die Bürgerschaft lehnte im November 1914 schließlich die Vorlage der sozialdemokratischen Fraktion ab, und damit wurde die Arbeitslosenfürsorge bis zum Ende des Krieges der HK überlassen.⁴⁴ Dennoch wuchs, wie noch gezeigt werden wird, der reale Einfluss der Gewerkschaften in der HK während des Krieges beträchtlich.

4. Entwicklung der Arbeitslosenfürsorge durch die Hamburgische Kriegshilfe

Zwischenzeitlich wurde die Arbeitslosenfürsorge reorganisiert. Von den führenden Mitgliedern der HK war vor allem kritisiert worden, dass das Leistungsniveau für die Unterstützten trotz gleichartiger Voraussetzungen von Bezirk zu Bezirk sehr unterschiedlich war, da jeder Bezirksausschuss seine eigenen Leistungssätze selbstständig bestimmte und die Festsetzung der einzelnen Unterstützungssätze stark vom Ermessen der Pfleger abhing.⁴⁵ Während schon seit September 1914 ein Teil der Mitglieder der HK einheitliche Sätze verlangte, um die Ungleichheit zu beseitigen, widersetzte sich der geschäftsführende Ausschuss der HK zunächst dieser Forderung. Er befürwortete eine möglichst individualisierte Fürsorge. Nicht nur seien die wirtschaftlichen Verhältnisse in den

⁴¹ Ebd., S. 983, 985.

⁴² Protokoll der Vertrauenskommission: 18. Sitzung vom zweiten November 1914, in: StAH 111-2 CIIg7.

⁴³ Anlage zum Protokoll der Vertrauenskommission (18. Sitzung vom zweiten November 1914): Drucksache für die Senatssitzung, Nr. 391 (Verteilt am 29. Oktober 1914), in: StAH 111-2 CIIg7.

⁴⁴ Bürgerschaft HH, 37. Sitzung vom 4. November 1914, S. 997.

⁴⁵ Protokoll der Zentralbezirksausschußsitzung vom 15. September 1914, in: StAH 351-2II454, Bd.2.

einzelnen Bezirken sehr unterschiedlich, auch setzten sich die Unterstützten nicht aus einer verhältnismäßig einheitlichen Schicht, sondern aus ganz verschiedenen Schichten zusammen, deren bisherigen Bedürfnisse ganz unterschiedlich gewesen seien und auch deshalb nicht gleichförmig behandelt werden könnten.⁴⁶ In diesem Standpunkt schlug sich nicht nur die besondere Situation der Kriegszeit nieder; sie entstammte zudem der Tradition der privaten Wohltätigkeit auf Grund der Individualisierung der Fürsorge.

Tabelle 1. Unterstützte Personen von der Arbeitslosenfürsorge der Hamburgischen Kriegshilfe 1914-1918

	Einzelne		Ehepaare		Männer mit Kindern	Frauen mit Kindern	Summe
	Männer	Frauen	Ohne Kinder	Mit Kindern			
Okt. 1914	4.255	2.055	1.466	4.714	365	1.315	14.170
Nov. 1914	3.548	2.670	1.551	4.671	230	1.852	14.522
Dez. 1914	2.984	3.089	1.439	4.109	189	1.953	13.763
Jan. 1915	2.292	3.341	1.430	4.067	203	2.164	13.497
Feb. 1915	1.535	3.283	1.189	3.072	130	2.033	11.242
Jun. 1915	367	2.487	507	885	39	1.368	5.653
Sep. 1915	180	2.194	303	499	25	1.207	4.408
Dez. 1915	148	1.850	235	392	10	1.297	3.932
Mär. 1916	114	1.563	179	321	7	1.325	3.509
Jun. 1916	99	1.307	144	235	9	1.019	2.813
Sep. 1916	76	1.115	124	148	11	1.052	2.526
Dez. 1916	68	794	92	117	9	671	1.751
Mär. 1917	58	592	84	107	5	501	1.347
Jun. 1917	53	447	64	62	6	467	1.099
Sep. 1917	40	387	56	58	7	462	1.010
Dez. 1917	44	381	53	50	4	367	899
Mär. 1918	50	380	48	62	3	338	881
Jun. 1918	43	328	45	63	12	308	799

Bemerkung: Nur der Oktober 1914 wurde auf das Datum vom 1. bis zum 15. 10 begrenzt.

Quelle: Zahlenmäßige Zusammenstellung der Hamburgischen Kriegshilfe über die statistische Erhebung für den Monat Juni 1918, in: StAH 351-2II 454, Bd. 11.

Allerdings wandelte sich, nach der Ablehnung der öffentlichen Arbeitslosenfürsorge in der Bürgerschaft, die Haltung der HK und die Einführung von einheitlichen Normalsätzen wurde im November 1914 beschlossen.⁴⁷ Die Unterstützungssätze betragen danach wöchentlich für Alleinstehende 6,60 Mark, für

⁴⁶ Protokoll der Zentralbezirksausschußsitzung vom 15. September 1914, Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses vom 18. September 1914, in: StAH 351-2II 454, Bd.2.

⁴⁷ Protokoll der Sitzung des geschäftsführenden Ausschusses vom 10. November 1914, in: StAH 351-2II 454, Bd.3.

Ehepaare ohne Kinder 7,80 Mark, und für die ersten drei Kinder jeweils 1,10 Mark sowie für jedes weitere Kind 90 Pfennig.⁴⁸ Die Einführung der Normsätze war auf die finanziellen Schwierigkeiten bei der HK zurückzuführen. Ursprünglich war sie ausschließlich von privaten Spenden abhängig gewesen. Diese betragen bis Anfang November 1914 etwa 2,94 Millionen Mark, während die Ausgaben für die Arbeitslosenfürsorge bei durchschnittlich 95.000 Mark pro Woche lagen. Es war zu erwarten, dass unter diesen finanziellen Bedingungen – besonders nach Einführung der Normsätze, durch die eine Zunahme der Gesamtleistung um etwa 20% veranschlagt wurde – die HK ihre Aufgaben nicht dauerhaft erfüllen können.⁴⁹ Im Bewusstsein über die schwache finanzielle Situation der HK, hatte der Senat schon in den Diskussionen in der Bürgerschaft einen öffentlichen Zuschuss an die HK als notwendig bezeichnet. Aber um einen breiten Konsens hierfür zu erzielen, war es wichtig, die Ungleichheit in den Leistungsniveaus zu beseitigen. Denn die sozialdemokratische Fraktion und der Verband der Vereinigten Liberalen führten diesen Punkt an, um sich gegen die alleinige Verantwortung der HK für die Arbeitslosenfürsorge auszusprechen.⁵⁰ Diese Meinung der beiden Fraktionen wurde auch von den verschiedenen Mitgliedern der Vertrauenskommission unterstützt.⁵¹ Es liegt also nahe, dass die Motivation für die Einführung der Normsätze weniger darauf zurückzuführen ist, die Ungleichheit des Leistungsniveaus zu beseitigen, als vielmehr darauf, die Entscheidung zugunsten einer öffentlich-staatlichen Trägerschaft der Arbeitslosenfürsorge herbeizuführen. Die Auszahlung der Unterstützung begann im Dezember 1914; die Summe erreichte bis zum März 1919 insgesamt 55,78 Millionen Mark, zunächst beschränkt auf die Arbeitslosenfürsorge, dann seit Oktober 1915 unbeschränkt für die verschiedenen Tätigkeitsbereiche der HK.

Im November 1914, als die Einführung der Normsätze beschlossen wurde, erreichte die Arbeitslosenfürsorge der HK (wie in Tabelle 1 zu sehen) mit 14.522 Unterstützten ihren Höhepunkt. Die Anzahl der Unterstützten betrug bis zum Februar 1915 ununterbrochen mehr als 10.000, fiel dann aber seit Juni 1915 kontinuierlich ab.⁵² Zurückzuführen war dies auf das Produktionswachs-

⁴⁸ Hamburgische Kriegshilfe (Hg.), Hamburgische Kriegshilfe: Richtlinien, 3. Auflage vom 20. Dezember 1914, S. 15f.

⁴⁹ Anlage zum Protokoll des Senats vom 20. November 1914: Eingabe der Kriegshilfe an den Senat vom 11. November 1914, in: StAH 111-2 BIIIe-1.

⁵⁰ Bürgerschaft HH, 37. Sitzung vom vierten November 1914, S. 981, 986.

⁵¹ Protokoll der Vertrauenskommission: 18. Sitzung vom zweiten November 1914, in: StAH 111-2 CIIg7.

⁵² Die Kategorie von „Unterstützten Personen“ in Tabelle 1 enthält auch „Frauen der Kriegsteilnehmer“. Aber deren Anzahl betrug im März 1915 nur 234, d. h. nur 2,7% der gesamten Anzahl (8.539). Außer der für März 1915 gab es keine Erhebung, die den Anteil von „Frauen der Kriegsteilnehmer“ aufführt. Vgl. Tabelle A vom Bericht über die Gewer-

tum in der Kriegsindustrie in und um Hamburg wie z.B. in der Maschinenbauindustrie, der Apparatebauindustrie, der Werftindustrie, dem Flugzeugbau oder der Munitionsindustrie.⁵³ Schon in der zweiten Hälfte des Jahres 1915 war deshalb das Hauptproblem nicht mehr die Arbeitslosigkeit, sondern vielmehr der Mangel an männlichen Fach- bzw. Arbeitskräften (siehe Tabelle 1).⁵⁴ In der Kategorie ‚Einzelne‘ war die Zahl der Männer zunächst doppelt so groß wie die der Frauen. Mit der Zeit kehrte sich der Anteil der beiden Geschlechter allerdings um. Ebenso verringerte sich in der Kategorie ‚Ehepaar‘, deren Hauptunterstützungsempfänger im Allgemeinen Männer waren, und in der Kategorie ‚Männer mit Kindern‘ die Anzahl der Unterstützten im Jahr 1915 stark, während in der Kategorie ‚Frauen mit Kindern‘ die Zahl der Empfänger bis zur zweiten Hälfte des Jahres 1916 immer über eintausend blieb.

Die zweite Tabelle zeigt die Zahl der Unterstützten in den Bezirken im Dezember 1914, also im ersten Monat nach der Einführung der Normalsätze. Einerseits konzentrierten sich die meisten Unterstützten in den ersten fünf Bezirken, d.h. Barmbek, Eimsbüttel, St. Pauli, Neustadt und Hammerbrook, in denen Arbeiterwohnviertel oder Mietskasernen vorherrschten.⁵⁵ In diesen Bezirken lag auch das durchschnittliche Leistungsniveau jeder Kategorie relativ höher als in den anderen. Es ist daher anzunehmen, dass in diesen fünf Bezirken sowohl die Zahl der Unterstützten als auch der jeweilige Unterstützungsbedarf höher als in anderen Bezirken war. Andererseits zeigt die zweite Tabelle, dass in den Kategorien Alleinstehenden und Ehepaaren ohne Kinder das durchschnittliche Leistungsniveau der ganzen Bezirke unterhalb der Normalsätze lag: jenes betrug für Alleinstehende 16,97 Mark und für Ehepaare ohne Kinder 23,45 Mark, während diese bei Alleinstehenden auf 26,40 Mark pro Monat und bei Ehepaaren auf 31,20 Mark festgesetzt worden waren. Außerdem variierte die durchschnittliche Leistung zwischen den einzelnen Bezirken bei Alleinstehenden zwischen 5,30 Mark und 19,98 Mark und bei Ehepaaren ohne Kinder zwischen 11,00 und 29,60 Mark. Daran zeigt sich, dass auch nach der Einführung der Normalsätze das Leistungsniveau weiter vom Ermessen der Pfleger

be und Altersstatistik sowie über die Zugehörigkeit zur Invalidenversicherung für den Monat März 1915, in: StAH 351-2II 454, Bd. 6.

⁵³ Volker Ullrich, Die Hamburger Arbeiterbewegung vom Vorabend des Ersten Weltkrieges bis zur Revolution 1918/19, Hamburg 1976, S. 224-226.

⁵⁴ Friedrich Zahn, Die Organisation der Hamburgischen Kriegshilfe, ihre Grundsätze, die Pflegertätigkeit. Vortrag des Herrn Dr. Zahn, gehalten am 22. November 1915 in der Reihe der Sozialen Vorlesungen der Hamburgischen Kriegshilfe, in: A. Lattman (Hg.), 15 Monate Tätigkeit der „Hamburgischen Kriegshilfe“. Vorträge aus der Reihe der Sozialen Vorlesungen der Hamburgischen Kriegshilfe, Hamburg 1915, S. 5-50, hier S. 5.

⁵⁵ Ekkehard Böhm, Der Weg ins Deutsche Reich 1860-1888, in: Hans-Dieter Loose (Hg.), Hamburg. Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Bd. 1. Von den Anfängen bis zur Reichsgründung, Hamburg, S. 491-538, hier S. 528.; Evans, S. 54-58.

abhängig und die Ungleichheit der Unterstützungszahlungen nicht beseitigt wurde.

Tabelle 2. Arbeitslosenfürsorge in den Bezirken der Hamburgischen Kriegshilfe im Dezember 1914

Bezirke	Einzelne		Ehpaare ohne Kinder		Ehepaare mit Kinder		Männer mit Kinder		Frauen mit Kinder		Summe von (A)
	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)	(A)	(B)	
1 Barmbek	1.246	17,63	204	25,49	696	33,50	21	23,24	160	27,75	2.327
2 Eimsbüttel	647	19,48	263	29,90	669	34,39	26	30,62	234	30,18	1.839
3 St. Pauli	723	19,98	169	26,27	401	32,76	19	22,05	208	19,91	1.520
4 Neustadt	602	16,70	156	20,51	398	23,99	26	20,15	227	18,34	1.409
5 Hammerbrook	621	15,44	124	14,83	251	26,80	18	26,72	168	22,05	1.182
6 Uhlenhorst	294	17,56	56	22,74	198	25,09	12	28,91	109	28,87	669
7 Eilbeck	235	17,72	90	21,50	232	29,43	9	27,44	100	24,57	666
8 St. Georg	349	16,57	47	22,04	111	27,21	9	25,77	126	21,08	642
9 Winterhude	161	15,63	48	21,25	188	27,43	5	28,20	60	23,90	462
10 Borgfelde	214	14,08	32	21,62	122	23,66	6	11,16	58	21,29	432
11 Hoheluft	120	18,34	54	26,40	176	30,68	9	29,77	71	21,36	430
12 Altstadt	227	10,64	35	13,22	82	15,19	5	14,60	54	24,59	403
Sonstige Bezirke	634	—	161	—	585	—	24	—	378	—	1.782
Summe	6.073	16,97	1.439	23,45	4.109	29,43	189	24,10	1.953	22,41	13.763

Bemerkung 1: (A)=Unterstützte Personen, (B)=Durchschnittliche monatliche Leistung (Mark)

Bemerkung 2: Sonstige Bezirke waren die Bezirke mit unter 400 unterstützten Personen: Billwärder Ausschlag, Hohenfelde, Hamm, Eppendorf, Rotherbaum, Horn, Harvestehude, Groß Borstel, Fuhsbüttel/Klein Borstel, Langenhorn, Alsterdorf-Ohlsdorf, Billbrook, Veddel.

Quelle: Bericht über die in den Bezirken der Hamburgischen Kriegshilfe während des Monats Dezember 1914 gewährten laufenden Unterstützung, in: StAH 351-2II 454 Bd. 5.

5. Die Rolle der Pfleger und der wachsende Einfluss der Gewerkschaften in der Hamburgischen Kriegshilfe

Die Zahlungen an die Unterstützten hingen stark von der Einschätzung der ehrenamtlichen Pfleger und Pflegerinnen ab. Ende November 1915 waren 925 Männer und 673 Frauen als Pfleger tätig.⁵⁶ Abgesehen von den Berichten Franz Schröders ist fast keine Quelle über die Aktivität der Pfleger und Pflegerinnen der HK erhalten. Schröder, aus einer alten Hamburger Familie stammend, war als Wirtschaftsbürger im Bank-, Versicherungs-, und Handelsgeschäft tätig und bekleidete auch viele wohltätige Ehrenämter.⁵⁷ Im Auftrag des Hauptausschusses der HK besichtigte er im November 1916 insgesamt 30 Bezirke und Unterbezirke, um zu untersuchen, ob die Fürsorge ordnungsgemäß vorgenommen wurde.⁵⁸

Auf Grund seiner vielfältigen Erfahrungen im ehrenamtlichen Bereich beurteilte Schröder die Ermessenentscheidungen durch die Pfleger als sehr problematisch. So gäbe es beispielsweise nicht wenige Pfleger, die mehr als notwendig bewilligten, weil sie das Amt zum ersten Mal übernommen hätten und sich dadurch als „Christus auf Erden“ fühlten, oder weil sie sich als Geschäftsinhaber leicht veranlasst fühlten, gegenüber Unterstützten freigiebig zu sein, um sich deren Kundschaft in der Friedenszeit zu erhalten.⁵⁹ In einem Bezirk standen zwanzig Pfleger und sechzig Pflegerinnen auf dem Papier, während tatsächlich nur etwa sechs Pfleger und zwanzig Pflegerinnen arbeiteten. Die übrigen hätten nur den Ehrentitel, und dafür kämen sie „nach dem Kriege mit in die große Dekorationsliste“. ⁶⁰ Sehr viele Pfleger, so Schröder weiter, nähmen „ihr Amt jetzt auf die leichte Schulter“. Sie suchten die Antragsteller gegebenenfalls einmal auf, und forderten sie im Falle der Abwesenheit auf, bei ihnen zu Hause vorstellig zu werden. „Unter solchen Umständen“, klagte Schröder, könne „von einer genauen Prüfung keine Rede sein“. ⁶¹ Gleichwohl könnten in verschiedenen Bezirken die Pfleger, weil sie ehrenamtlich arbeiteten, „nur mit Glacéhandschuhen angefasst werden, da sie andernfalls einfach den Posten hinwürfen“. ⁶² Obwohl diese von Schröder berichteten problematischen Aktivi-

⁵⁶ Bonfort, Helene u.a., Bericht über die in Hamburg während der Jahre 1914-15 von Frauen geleistete Kriegshilfe, Hamburg 1916, S. 6.

⁵⁷ Ausschnitt aus den Hamburger Nachrichten vom 1. September 1930, in: StAH 731-8 A769-8 Schroeder.

⁵⁸ Schlussbericht von Franz Schröder vom 1. Dezember 1916, in: StAH 351-2II 454, Bd. 10.

⁵⁹ 7. Bericht von Franz Schröder vom 10. November 1916, in: StAH 351-2II 454, Bd. 9.

⁶⁰ 8. Bericht von Franz Schröder vom 11. November 1916, in: StAH 351-2II 454, Bd. 9.

⁶¹ 9. Bericht von Franz Schröder vom 14. November 1916, in: StAH 351-2II 454, Bd. 9.

⁶² 7. Bericht von Franz Schröder vom 10. November 1916, in: StAH 351-2II 454, Bd. 9.

täten der Pfleger und Pflegerinnen nicht eigentümlich für diesen Zeitraum waren, beeinflussten sie den Zukunftsplan der HK für die Zeit nach dem Krieg.⁶³

Obwohl das Kriegsende zu diesem Zeitpunkt keineswegs absehbar war, begann die HK bereits 1917 damit, sich Gedanken über eine zukünftige, von der Demobilisierung verursachte Arbeitslosigkeit zu machen. Friedrich Zahn, der Hauptgeschäftsführer der HK, hielt es nicht für empfehlenswert, der HK ihre Aufgabe in der bisherigen Art zu belassen, weil „die Handhabung in den einzelnen Bezirken der Kriegshilfe [...] indes eine Reihe von Nachteilen gezeitigt [hat], insbesondere vielfach durch eine zu wenig zurückhaltende Vornahme der Prüfung der Bedürftigkeit, daß es den heimkehrenden Kriegern nicht gut zugemutet werden kann, sie auf diese Art dann unterstützen zu lassen, wenn sie ohne Verschulden keine Arbeit finden können.“⁶⁴ Aber angesichts der zersplitterten Arbeitsnachweise in Hamburg, die teils von Arbeitgebern, den Arbeitnehmern sowie von Wohlfahrtsorganisationen verwaltet wurden, sei es schwer, ohne politische Konflikte die Arbeitswilligkeit einheitlich zu kontrollieren. Vor diesem Hintergrund forderte Zahn, ein öffentliches Sozialamt zu gründen, um eine allen Interessen gerecht werdende Lösung zu finden.⁶⁵ Es ist anzunehmen, dass er bei diesem Vorschlag die Kritik an der Praxis mancher Pfleger, wie sie in den Berichten von Schröder zu Tage traten, vor Augen hatte.

Schröder richtete seine Aufmerksamkeit auch darauf, dass neben Personen aus dem bürgerlichen Mittelstand und der oberen gesellschaftlichen Schichten auch Armenpfleger, Lehrer und Lehrerinnen, Polizeibeamte und Gewerkschaftsmitglieder als Pfleger und Pflegerinnen arbeiteten.⁶⁶ Unter ihnen schätzte er vor allem die Zahl der Pfleger aus der letzten Gruppe sehr hoch ein. Als Grund dafür berichtet Schröder, dass ein Unterbezirk „eine rühmliche Ausnahme“ mache, „welcher von einer Dame geleitet wird, die der Gewerkschaft angehört. [...] Das Hauptbureau hat auch hier scheinbar nichts zu sagen.“⁶⁷ Er nannte noch ein weiteres Beispiel, dass in anderen Bezirken „die Damen und Herren von der Gewerkschaft wohl scharf vorgehen, aber auch gerecht arbeiten und der Sache ein richtiges Verständnis entgegenbringen.“⁶⁸ Auch vermerkte Schröder die Besonderheit, dass in einem Bezirk „die Pfleger und Pflegerinnen teilweise aus den unteren Ständen“ stammen. Unter diesen gäbe es sogar eine

⁶³ Auch unter den Aktivitäten der ehrenamtlichen Armenpfleger vor dem Kriege kann man die Fälle finden, die den hier erwähnten Probleme ähnlich waren. Vgl. Pielhoff, a. a. O., S. 351f.

⁶⁴ Die Organisation der Arbeitslosenunterstützung in Hamburg nach dem Kriege. Eine Anregung von Dr. Friedrich Zahn, S. 9, in: StAH 351-2II 449, Bd. 2.

⁶⁵ Ebenda, S. 9f.

⁶⁶ 2./3./8. Bericht von Franz Schröder vom 4./7./11. November 1916, in: StAH 351-2II 454, Bd. 9.

⁶⁷ 8. Bericht von Franz Schröder vom 11. November 1916, in: StAH 351-2II 454, Bd. 9.

⁶⁸ Ebenda.

Pflegerin, „welche ebenfalls Kriegsunterstützung bekommt“. „Da diese Leute mit grossem Verständnis arbeiten,“ erziele dieser Bezirk „ein sehr gutes Resultat“⁶⁹ Auch Otto J. Lohse, Direktor des öffentlichen Armenwesens, schätzte schon Ende 1915 den Ermittlungsdienst der Gewerkschaftsmitglieder für Gesuche von Hilfsbedürftigen bei den Bezirksausschüssen hoch ein und drückte seine Hoffnung aus, „daß die wertvolle Mitarbeit der Arbeiter der sozialen Fürsorgetätigkeit in Zukunft nicht entzogen werde“.⁷⁰ Die Zitate von Zahn und Lohse zeigen, dass organisierte Arbeiter und sogar auch Menschen aus der Unterschicht, also das eigentliche Objekt der Unterstützung der privaten Wohltätigkeit, einen großen Beitrag zur Arbeit der HK leisteten.

6. Kriegsende und Gründung des Arbeitsamts

Auch Hamburg war seit 1916 häufig von Hungerunruhen und Streiks betroffen. Die Streiks wurden anfangs durch die wirtschaftlichen Forderungen, überwiegend durch die Klage über den Mangel an Nahrungsmitteln, bestimmt, aber seit 1917 aufgrund des Einflusses der Russischen Revolution und der Kriegsziel-diskussion schrittweise politisiert. Vor allem der große Streik der Werftarbeiter im Januar 1918 offenbarte mit der Aufforderung zu einem sofortigen Frieden ohne Annexionen das Eintreten einer vorrevolutionären Phase in der Stadt. In diesem Kontext wurde von der Arbeiterschaft auch die Reform des städtischen politischen Systems, nicht zuletzt die Einführung des allgemeinen Wahlrechts, verlangt. Trotz dieser Atmosphäre waren die alten Vertreter der Stadtregierung nicht bereit, eine grundlegende Reform in Angriff zu nehmen.⁷¹ Am 28. Oktober 1918, als sich die militärische Niederlage des deutschen Reichs schon abzeichnete, erkannte es der Senat jedoch als notwendig, Maßnahmen gegen die durch die antizipierte Demobilisierung verursachte Arbeitslosigkeit zu treffen, und brachte den Antrag in der Bürgerschaft ein, ein öffentliches Arbeitsamt als dauernde Einrichtung zu bilden.⁷²

Man setzte den Senatsantrag auf die Tagesordnung der Bürgerschaft am sechsten November 1918, genau jenem Tag, an dem in Hamburg die Herrschaft des Arbeiter- und Soldatenrats militärisch etabliert wurde. Die Beratung be-

⁶⁹ 13. Berichten von Franz Schröder vom 17. November 1916, in: StAH 351-2II 454, Bd. 9.

⁷⁰ Hamburgische Kriegshilfe. Erfahrungen bei der Kriegsfürsorge. Vortrag von Herrn Dr. Lohse in der Generalversammlung der Hamburgischen Gesellschaft für Wohltätigkeit, in: StAH 351-2II 449, Bd. 1.

⁷¹ Volker Ullrich, Weltkrieg und Novemberrevolution: die Hamburger Arbeiterbewegung 1914 bis 1918, in: Landeszentrale für politische Bildung Hamburg (Hg.), Hamburg im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts: die Zeit des Politikers Otto Stolten, Hamburg 2000, S. 97-128, hier S. 108-115.

⁷² Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft im Jahre 1918, Hamburg 1919, S. 855-859.

gann mit der Erklärung von Bürgermeister Werner von Melle, dass der Senat bereit sei, sich in den Dienst der neuen Zeit zu stellen. Die Gründung eines öffentlichen Arbeitsamtes wurde in seiner Erklärung als eines der wichtigsten Elemente des Reformprogramms für die Nachkriegszeit genannt. Weil dessen Notwendigkeit von allen Fraktionen anerkannt wurde, ging es bei der Beratung weniger um die Zweckmäßigkeit der Gründung eines Arbeitsamtes als dauernde Einrichtung an sich, als um dessen Aufgaben. Die sozialdemokratische Fraktion forderte den Senat auf, dem Arbeitsamt nicht nur die Arbeitslosenfürsorge sondern auch die Arbeitsvermittlung anzuschließen, während der Senat die Aufgabe des Arbeitsamtes auf die Arbeitslosenfürsorge beschränken und damit die Arbeitsnachweise sowohl der Arbeitgeber als auch der Arbeitnehmer in ihrer Selbstständigkeit völlig unberührt lassen wollte. Aus Sicht des Senats würde ein Eingriff in das seit der Vorkriegszeit etablierte System die Funktion des Arbeitsvermittlungswesens beeinträchtigen. Diese Position wurde von der Mehrheit der Bürgerschaftsmitglieder unterstützt und die Forderung der sozialdemokratischen Fraktion, „die Arbeitsvermittlung als Kampfobjekt der Organisationen auszuschneiden“, wurde nicht angenommen, sodass sich die Aufgabe des Arbeitsamtes zunächst auf die Arbeitslosenfürsorge beschränkte.⁷³

Das Arbeitsamt begann im Dezember 1918 aufgrund der Reichsverordnung vom 13. November 1918 mit der Erwerbslosenfürsorge. Bei der Organisation knüpfte das Arbeitsamt an die Erfahrung der HK an, d.h. an die bezirksweise Dezentralisation, indem man entsprechend den Polizeibezirken das Stadtgebiet in 14 Bereiche aufteilte. In den einzelnen Stadtteilen wurden Meldestellen eingerichtet, in denen die Erwerbslosen Anträge auf Fürsorge stellen konnten und ihre Bedürftigkeit geprüft wurde. Darüber hinaus wurde die HK im Mai 1919 kommunalisiert und dem Arbeitsamt als Wohlfahrtsabteilung angeschlossen; ihre Aufgabe war es, ergänzende Fürsorge für jene Personen zu leisten, für die die Erwerbslosenfürsorge nicht ausreichte.⁷⁴ Die Wohlfahrtsabteilung des Arbeitsamtes wurde sodann im Mai 1920 dem städtischen Wohlfahrtsamt angegliedert.⁷⁵

Im Zeichen des politischen Kontextes in Hamburg nach dem Krieg – der Herrschaft des Arbeiter- und Soldatenrats vom November 1918 bis März 1919 und sodann der Entstehung der Koalition zwischen SPD und DDP in der Stadtregierung nach der Wahl zur Bürgerschaft am 16. März 1919⁷⁶ – spielte die

⁷³ Bürgerschaft HH., 27. Sitzung vom 6. November 1918, S. 648-664. Zum Arbeitsvermittlungswesen während des Krieges vgl. F.N. 34.

⁷⁴ Hüffmeier, Das Hamburgische Arbeitsamt, S. 5-7, 17, 45-48.

⁷⁵ Jahresbericht der Verwaltungsbehörden der Freien und Hansestadt Hamburg 1925, S. 633f, 640f.

⁷⁶ Zur Hamburgischen politischen Geschichte am Anfang der Zwischenkriegszeit vgl. Büttner, Ursula (1986) Der Stadtstaat als demokratische Republik, in: W. Jochmann (Hg.),

Einstellung von Arbeitern im Arbeitsamt eine größere Rolle als in der HK. Der Verwaltungsrat des Arbeitsamtes wurde paritätisch zusammengesetzt. Einer der zwei Vorsitzenden war ein Vertreter der Gewerkschaften, Emil Hüffmeier, und die zwölf Mitglieder wurden von je sechs Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer gestellt. Hüffmeier, Vorsitzender der Hamburger Zweigstelle des Bauarbeiter-Verbandes, war 1913 in die Bürgerschaft gewählt worden, vor dem Weltkrieg als Mitglied der Behörde für das Versicherungswesen und der Zentralkommission für Familienunterstützungen sowie während des Krieges im Vorstand der HK tätig gewesen.⁷⁷ Die Mitarbeit der Arbeiter fand sich auch in den einzelnen Meldestellen, deren Geschäfte von den aus allen Schichten herangezogenen Personen mit Erfahrungen auf dem sozialen Gebiet durchgeführt wurden. Beteiligt waren hier „in erster Linie Mitglieder derjenigen Angestelltenverbände und Gewerkschaften, auf deren Angehörige sich die Fürsorge des Arbeitsamtes vornehmlich erstrecken sollte“.⁷⁸

Schlussbemerkungen

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs verwandelte sich die Arbeitslosigkeit in ein Massenproblem breiter Sozialschichten. Bei der Kriegsarbeitslosenfürsorge spielten die Städte in der Verwaltung die zentrale Rolle, während das Engagement des Reichs auf die finanzielle Unterstützung begrenzt blieb. Im Zeichen des bisherigen städtischen Wohlfahrtssystems und bestimmt von der „Vorliebe zur Privatinitiative“⁷⁹, wurde die Kriegsarbeitslosenfürsorge in Hamburg nicht von der Stadtregierung, sondern von der Dachorganisation der verschiedenen privaten Wohltätigkeitsverbände, der HK, eingeführt und verwaltet. Die Arbeitslosenfürsorge der HK wurde gemäß der Tradition der privaten Wohltätigkeit, nämlich der Idee der individualisierten Unterstützung, dezentral verwaltet. Im Weimarer Sozialstaat, in dem das Reich zum ersten Mal die Erwerbslosenfürsorge einheitlich zu regeln begann, wurde die Organisationsweise der HK vom Arbeitsamt sowie vom Wohlfahrtsamt übernommen. Zudem ist besonders zu bemerken, dass nach Einschätzung (des Berichterstatters Franz) Schröders Arbeiter eine wichtige Rolle bei der Fürsorgearbeit der HK spielten, obwohl die HK ursprünglich als bürgerlicher Wohltätigkeitsverband gegründet worden war. Diese Tendenz wurde bei der Erwerbslosenfürsorge nach dem Weltkrieg noch verstärkt. Aus diesem kurzen Überblick konnte ge-

Hamburg, Geschichte der Stadt und ihrer Bewohner. Bd. 2: Vom Kaiserreich bis zur Gegenwart, Hamburg, S. 135-144, 159-162.

⁷⁷ Ausschnitt aus dem Hamburger Fremdenblatt, Nr. 180 vom 10. August 1920, in: StAH 731-8 A758 Hüffmeier.

⁷⁸ Johannes Biensfeldt, Arbeitswesen und Arbeitsamt in Hamburg, Hamburg 1924, S. 14.

⁷⁹ Pielhoff, S. 33.

zeigt werden, dass in Hamburg die Kriegsarbeitslosenfürsorge eine Übergangsphase des Wohlfahrtssystems darstellte, in der die Tradition der privaten Wohltätigkeit – die dezentrale Organisationsweise – und die Besonderheit der Kriegszeit – die zunehmende Einbeziehung der Arbeiter – in die Rahmenbedingungen der Reichserwerbslosenfürsorge auf der städtischen Ebene eingeflochten wurden. Trotz der Schwierigkeit, anhand der aus dieser begrenzten Fallstudie gewonnenen Erkenntnis allgemeine Aussagen zu treffen, deutet sie an, dass es einen nennenswerten Bereich des Sozialwesens gab, in dem sich die Tätigkeit des Weimarer Sozialstaates auf das vorausgehende städtische Engagement gründete.

Associate Professor Dr. Takahito Mori, Hitotsubashi University (Tokyo)
t.mori@r.hit-u.ac.jp

Reichsautobahnen und Stadtplanung

Abstract: Since the end of the 19th century the target to decentralize and structure the highly densified European cities became more and more dominant. The construction of roads reserved for motorized vehicles, setting in with increasing motorization since the 1920s constituted an important reinforcing factor for the car-adapted transformation of cities. For Germany this was particularly the case with the construction of the Reichsautobahn during the NS-period, which intended structural changes of the cities for ideological reasons.

The large city-oriented, often town-circling Reichsautobahn network and its feeder roads affected urban road planning. The concept of a motorway-connected efficient network of main roads with bypasses for the historical centres emerged. For the large cities we can identify the formation of an expanding traffic area in the surrounding region, that, as demonstrated in the case studies, was connected with a restructuring road networks from historical, mostly radial to radial-circular patterns. The NS-period therefore can be classified as a step in the long-term process towards progressive decentralization and functional separation in urban planning from the end of the 19th century to the realization of radical car-friendly cities after the Second World War.

Nach dem starken und überwiegend nur im Straßengrundriss gelenkten Wachstum der Städte im 19. Jahrhundert entwickelten sich bis zur Jahrhundertwende städtebauliche Reformansätze gegen die stark verdichtete und funktional gemischte Stadt. Unterdessen hatte bereits eine zunehmende funktionale Differenzierung der Städte eingesetzt mit Wohn- und Industrievierteln an den Rändern und, ökonomisch bedingt, der City im Zentrum, meist im Altstadtkern. Daraus ergaben sich Anforderungen an den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die Mobilitätserhöhung durch die beginnende Motorisierung in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts weckte dann Erwartungen an die gewünschte Auflockerung und strukturelle Veränderung der Städte in größeren räumlichen Dimensionen. Ab Mitte der 1920er Jahre verbreiteten sich mit dem zunehmenden Kfz-Verkehr auch stadtplanerische Überlegungen, die Städte an den Autoverkehr anzupassen.¹

¹ Jörn Düwel und Niels Gutschow, Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert: Ideen – Projekte – Akteure, Stuttgart 2001, S. 35-43 (Stadterweiterungen im 19. Jh.), S. 44-53 (Großstadtkritik, städtebauliche Reformversuche ab 1890), S. 56-59 (u.a. Bedeutung des Verkehrs, z.B. bereits im Berliner Städtebauwettbewerb 1910), S. 72-76 (zum Leitbild der aufgelockerten und durchgrünten Stadt); vgl. Carsten Jonas, Die Stadt und ihre Geschichte, Tübingen 2015, S. 161-169 (Fluchtlinienplanungen), S. 178-213, 239 (städtebauliche Re-

Ein bisher wenig beachteter verstärkender Faktor für die Umgestaltung der Städte im Hinblick auf den Straßenverkehr war der mit der wachsenden Motorisierung einsetzende Bau von Kraftfahrstraßen. Dieser forcierte generell die Ausrichtung auf den Straßenverkehr, vor allem aber mussten sich die Städte als wichtige Verkehrsziele mit den innerstädtischen Konsequenzen dieser neuen Verkehrswege auseinandersetzen. Eine besondere Rolle kommt dabei der in der NS-Zeit erbauten Reichsautobahn zu. Nach zahlreichen, aber nur in wenigen Fällen realisierten Autostraßenprojekten entstanden in Deutschland ab 1933 ca. 3.900 km Reichsautobahn, über 2.500 km befanden sich im Bau – damals das weltweit größte Autobahnnetz und führend in technischen Standards, zugleich ein wichtiges Propagandaelement. Zum Thema Raum-/Stadtplanung und Verkehr im Nationalsozialismus existieren bisher nur wenige Forschungen.² Im Folgenden werden die Beziehungen zwischen Reichsautobahn, Städten und städtischen Verkehrsplanungen untersucht. Den Rahmen für die innerstädtische Planungsebene bilden die Position der Städte im Netz und ihre Anbindung, die wiederum Teil der Gesamtkonzeption des Netzes waren.

Es lohnt sich, einen Blick auf die verschiedenen Autostraßenkonzepte zu werfen. Die Autostraßenplanungen in Deutschland in den 1920er Jahren beruhten aus politischen und finanziellen Gründen meist auf privatwirtschaftlicher Basis, d.h. der Rentabilität der Autostraßen für die Betreiber. Dies führte zur Planung von Strecken für stark frequentierte Verbindungen, vor allem zwischen Großstädten. Es handelte sich anfangs überwiegend um Einzelstrecken wie etwa die – nach der AVUS in Berlin – erste und als eine der wenigen überhaupt realisierte (allerdings staatlich finanzierte) Autostraße Köln-Bonn. Die Konsequenz solcher Einzelstrecken war die unmittelbare Einmündung der Autostraße in das Straßennetz der jeweiligen Städte.³

formideen, funktionale Differenzierung). – Im Zusammenhang mit der Citybildung waren bereits vor dem Ersten Weltkrieg in den Altstädten Straßendurchbrüche erfolgt, z.B. Mönckebergstraße Hamburg, 1909, oder u.a. Braubachstraße in Frankfurt, 1906.

² Diesem Artikel liegt die publizierte Dissertation des Verfassers zur Analyse des Reichsautobahnnetzes zugrunde: Michael Kriest, Die Reichsautobahn. Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes, Petersberg 2016. Die Arbeit untersucht im ersten, historisch-geographischen Teil die Motive für den Reichsautobahnbau und die Netzplanung im Spannungsfeld einer mehr oder weniger rationalen Wirtschaftsförderung und spezifisch NS-ideologischer Einflüsse sowie die Gestaltung. Für die Themen, Raum- und Stadtplanung und Verkehr im Nationalsozialismus dienen insbesondere die Jahrgänge der ‚Raumforschung und Raumordnung‘ und ‚Die Straße‘ als Quellen. – Einen Überblick über den gesamten Verkehrsbereich seit der Weimarer Republik gibt Christopher Kopper, Handel und Verkehr im 20. Jh., München 2002.

³ Zu den Autostraßenplanungen in der Weimarer Republik siehe beispielsweise Akten des Frankfurter Instituts für Stadtgeschichte zur Hafraba, das Hafraba-Mitteilungsblatt/Die Autobahn; zur Analyse auch Kriest, Reichsautobahn.

Die bedeutendste Autostraßenorganisation in Deutschland vor 1933 war der Hafraba e.V. mit Sitz in Frankfurt am Main, der eine Verbindung zwischen den Hafenstädten Hamburg, Bremen, Lübeck über Frankfurt nach Basel plante. Zu den Mitgliedern des Vereins zählten unter anderem die Länder und größeren Städte an der Strecke. Als innovatives straßenbautechnisches Element sollte die Hafraba nicht in die an der Strecke liegenden Städte führen, sondern dazu tangential als durchgehende Linie verlaufen. Für das Teilstück Frankfurt-Heidelberg wurde ein baureifer Entwurf erstellt. Darüber hinaus entstanden aus dem Umfeld der Hafraba bereits Autobahnnetzpläne.

Im Gegensatz zur zögerlichen Haltung der Weimarer Politik trieb Hitler nach der Machtübernahme zügig die Realisation des Reichsautobahnnetzes voran. Neben letztlich kaum realisierten rüstungspolitischen Vorstellungen standen dahinter Motive wie die Wirtschaftsförderung, Arbeitsbeschaffung, soziale und touristische Effekte mit intensiver propagandistischer Nutzung. Von vornherein waren keine einzelnen Linien, sondern ein Autobahnnetz geplant. Die Nationalsozialisten orientierten sich, auch wegen des kurzfristig beabsichtigten Baubeginns, an den Vorarbeiten der Weimarer Zeit. Der erste Spatenstich erfolgte im September 1933 an der bereits geplanten Strecke Frankfurt-Heidelberg. Aber auch grundsätzlich ließen die Ziele, etwa der Wirtschaftsförderung wegen des Mengeneffekts, eine Ausrichtung an bestehenden Verkehrsbeziehungen wie zwischen den Großstädten als vernünftig erscheinen. Der erste Netzplan der Reichsautobahn enthielt daher weitgehend die Strecken des Hafraba-Plans, erweitert um einige Diagonalverbindungen. Klar erkennbar ist die Ausrichtung an den größeren Städten.



Abb. 1: Grundnetz der Reichsautobahn Stand Juni 1934

Wie bereits bei der Hafraba waren viele Kommunen institutionell (im Rahmen der sogenannten Gezuvor-Planungsorganisation) an den Planungen beteiligt, sodass Interessen der Städte durchaus Berücksichtigung fanden.

Ein weiteres, zunehmend betontes Ziel der Reichsautobahnplanung war die sogenannte Dezentralisation der als „ungesund“ angesehenen Großstädte, die Verlagerung von Industrie und Wohnsiedlung in dünn besiedelte Regionen.⁴ Die Dezentralisation durch Reichsautobahnen ist vor allem in der Anfangszeit weniger als eigenständiges Ziel der Streckenplanung nachweisbar, als man vielmehr von einem Zusatznutzen der Städteverbindungsautobahnen für die Dezentralisation ausging.

Abgesehen von der grundsätzlichen Orientierung der Netzplanung an den Städten ergab sich der Zusammenhang von Reichsautobahn und Stadt aufgrund des modernen Planungsprinzips des in sich geschlossenen Netzes unmittelbar vor allem in zwei Aspekten: Die bis auf wenige Ausnahmen durchgehenden und abseits der Städte liegenden Autobahnen erforderten den Anschluss der Städte an die Reichsautobahn mit Zubringerstraßen sowie in das Netz integrierte Streckenverknüpfungen, die wiederum mit den Städten in Beziehung standen. Hinzu kam als mittelbarer Effekt die mit den Autobahnanschlussplanungen in Verbindung stehenden Maßnahmen der Stadtplanung.

Anschluss der Städte an die Reichsautobahn

Für die Nutzung der Reichsautobahn als Verbindung von Städten und Ballungsgebieten musste für den erwarteten starken Verkehr zwischen Stadt und tangentialen Durchgangslinien ein raumstruktureller Zusammenhang mittels Anschlüssen und Zubringern hergestellt werden. Zusätzlich zu den grundsätzlichen, netztechnischen Vorteilen vermied aus Sicht der Planer die Führung der Autobahn außerhalb des Stadtgebiets Verkehrsballungen in den Städten und unterstützte durch die Möglichkeit mehrerer Stadtanschlüsse die dezentralisierende Wirkung der Reichsautobahn – hier als Effekt im unmittelbaren städtischen Umfeld. Um die Reichsautobahn dafür optimal zu nutzen, sollte sie – zumindest laut Planung – nicht zu weit von der Stadt entfernt liegen. Für Anschlüsse waren Verkehrsquellen wie Flughäfen, Industriegebiete oder ähnliches zu berücksichtigen.⁵ Zu den Vorteilen der tangentialen Linienführung zählten auch niedrigere Baukosten und die Freihaltung von Flächen für die bauliche Entwicklung der Städte. Als Stadtzubringer dienten vor allem radiale Ausfallstraßen, häufig Reichsstraßen. Der verkehrsgerechte Ausbau dieser Zu-

⁴ Auf die nur ansatzweise erfolgte Realisierung, der neue Konzentrationsbewegungen entgegenstanden, wird hier nicht eingegangen.

⁵ Wilhelm Arntz, Die Lage der Stadt zur Autobahn, in: Die Straße 1935, 21, S. 746-750.

bringer war in erster Linie städtische Aufgabe, für die es allerdings Zuschüsse gab.⁶

Ein typisches Beispiel für mehrere Stadtanschlüsse auf Basis großer Ausfallstraßen war etwa Nürnberg mit der Bayreuther, Regensburger und Münchner Straße zur Autobahn Berlin-München. Als Ideallösung städtischer Zubringer galten anbaufreie Kraftfahrstraßen wie die beiden neuen Straßen in Düsseldorf, wo „bei reichlicher Entfernung der Stadt von der Autobahn der gesamte Kraftverkehrsstrom der Stadt auf einer nördlichen und südlichen Sammelschiene zusammengezogen [wurde], um ihn auf den anbaufreien und schienenfreien Zubringern dem großen Hauptverkehrsstrang der Reichsautobahn zuzuführen“.⁷

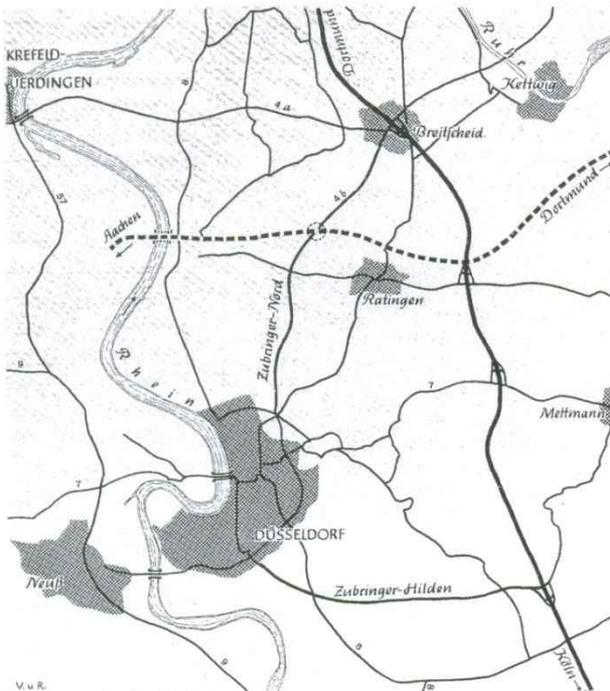


Abb. 2: Anschluss Düsseldorfs an die Reichsautobahn
 sozialismus entsprochen hätte. Dazu kam es allerdings kaum. Ohnehin wies die Reichsautobahn eine durchaus heterogene Gestaltung auf. Ähnliche Lösungen

Eine – auch gestalterische – Besonderheit stellte der aus der Städteverbindung Mannheim-Heidelberg resultierende Anschluss von Mannheim als Verlängerung der Autobahn aus Richtung Heidelberg ins Stadtgebiet dar. Die geradlinige Fortsetzung im städtischen Straßennetz führte bis in die Stadtmitte zum Friedrichsplatz mit dem Wasserturm.

Die repräsentative Einfahrt ließ den Wunsch nach weiteren derartigen Anschlüssen aufkommen⁸, was sicherlich ästhetischen Vorstellungen des National-

⁶ Eduard Schönleben, Die Zubringerstraßen zu den Reichsautobahnen, in: Die Straße 1938, 13, Sonderbeilage für das Land Österreich, S. 41 f.

⁷ Robert Meyer, Der Anschluß der Stadt Düsseldorf an die Reichsautobahn, in: Die Straße 1936, 9, S. 268 f.

⁸ Fritz Todt, 1936, in: Die Straße 1936, 1, S. 2 f.

waren später nur vereinzelt an autobahnähnlichen Stichstrecken bei Städten mit Autobahnringen (s. u.) geplant.



Abb. 3: *Einfahrt der Reichsautobahn in Mannheim 1937 (links im Hintergrund der Wasserturm am Friedrichsplatz)*

Als recht moderne Lösung großstädtischer Verkehrsprobleme zielte ein anderer Vorschlag zum Städteanschluss auf eine Verknüpfung der Autobahn mit dem öffentlichen Nahverkehr. An den Schnittpunkten der Ring- und Radiallinien von Autobahnen bzw. autobahnähnlichen Straßen und des Schnellbahnverkehrs sollten „Gemeinschaftsbahnhöfe“ einen Übergang ermöglichen. Für den Personenverkehr entspräche das etwa dem heutigen Park und Ride.

Im Güterverkehr sollte an Umschlagstellen eine Trennung in „Fern- und Ortswagen“, d.h. kleinerer Fahrzeuge für die Innenstädte erfolgen.⁹

Auffällig ist der große Abstand mancher Städte zur Autobahn wie beispielsweise in Düsseldorf mit über zehn km.¹⁰ Er erschwerte die Nutzung der Reichsautobahn für kürzere Distanzen etwa im Tourismus oder für die nähräumliche Dezentralisation. In der Planungspraxis kam es in der Frage des Stadtanschlusses teilweise zu Konflikten zwischen den beteiligten Institutionen. So lagen für die Strecke Köln-Wuppertal-Dortmund unterschiedliche Entwürfe der Gezuvoor-Sektion Rhein-Ruhr und der Obersten Bauleitung (OBK) der Reichsautobahn Essen vor. Dem nach Auffassung der Stadt Wuppertal (Sektionsmitglied)

⁹ Gerhard Capelle (Reichsbahnoberrat), Eisenbahn und Autobahn im Nahschnellverkehr, in: Die Autobahn 1935, 1, S. 55-60; vgl. Georg Müller, Kraftverkehr und Städtebau, in: ZVDI 1934, 2, S. 33 f.

¹⁰ Robert Meyer, Der Anschluß der Stadt Düsseldorf an die Reichsautobahn, in: Die Straße 1936, 9, S. 268 f.

Die geschlossene Netzstruktur der Reichsautobahn mit durchgehenden Autobahnlinien erforderte Streckenverknüpfungen. Im Reichsautobahnnetz waren die (Groß-)Städte Hauptzielpunkte. Daher lagen auch die Autobahnkreuzungen meistens in deren Nähe. Für diese stadtnahen Knoten entwickelte man netztechnische Lösungen, die nach Aussagen der Planer die Dezentralisationswirkung der Reichsautobahn optimieren sollten. Bei der Verbindung von mehr als zwei Linien war die Konzentration auf einen einzigen Kreuzungspunkt zu vermeiden, man sollte die Linien nicht einseitig zur Stadt legen, sondern „flächig auseinanderziehen“. So entstanden Tangenten in Form von Dreiecken oder sonstigen Polygonen um die Stadt. Diese stadtumfassenden Autobahnen sorgten für eine gleichmäßige Verkehrsverteilung und ermöglichten auf allen Stadtseiten eine größere Anzahl der dezentralisationsfördernden Anschlüsse. Eine Sonderform davon bildeten die Autobahnringe für einige Städte.¹⁵ Auch wenn besonders die Dezentralisationswirkung dieser Kreuzungs- bzw. Netzform betont wurde, nutzte die größere Zahl von Anschlüssen allen Verkehrsarten.

Ein Autobahnring war von vorneherein für Berlin vorgesehen, das Ruhrgebiet wurde tangential umschlossen. In Hamburg und München existierten dagegen anfangs Stichstrecken. Berlin stach durch seinen großen Autobahnring optisch aus dem Netz heraus. Der Ring „wirkte als ein bewußt geschaffenes Zentrum des Reichsautobahnnetzes“, angeblich handelte es sich aber entsprechend den genannten Prinzipien nur um die Zusammenfassung der tangentialen Autobahnlinien. Die Entfernung des Rings zum Stadtzentrum betrug 30-35 km zur Schaffung zügiger Durchgangsstrecken und wegen der zukünftigen Entwicklung Berlins. Für den Anschluss der Stadt wurden zunächst einige Stichbahnen erwogen, bei denen man allerdings Verkehrsstauungen befürchtete und stattdessen etwa 20 Anschlussstellen an noch auszubauenden Ausfallstraßen vorsah.

Mit der Neugestaltung der Reichshauptstadt im Rahmen der „Germania“-Planung wurde der Anschluss an die Reichsautobahn nochmals modifiziert. Neben den übrigen Anschlussstellen sollten die den Kern der Neugestaltungsplanung bildende, sich im Zentrum kreuzende, breite Nord-Süd- und Ost-West-Achse als sehr leistungsfähige Verkehrsstraßen, vor allem für den Verkehr in die Innenstadt, Anschluss über vier sogenannte Autobahnstützen an den Berliner Autobahnring erhalten. Dazu kam eine Autobahnverbindung zur AVUS für den Verkehr aus Süden und Westen.

¹⁵ Wilhelm Arntz, Zugänge und Knotenpunkte der Reichsautobahnen (Schluß), in: Die Autobahn 1934, 7, S. 266-268; Arntz 1935, S. 746-750.

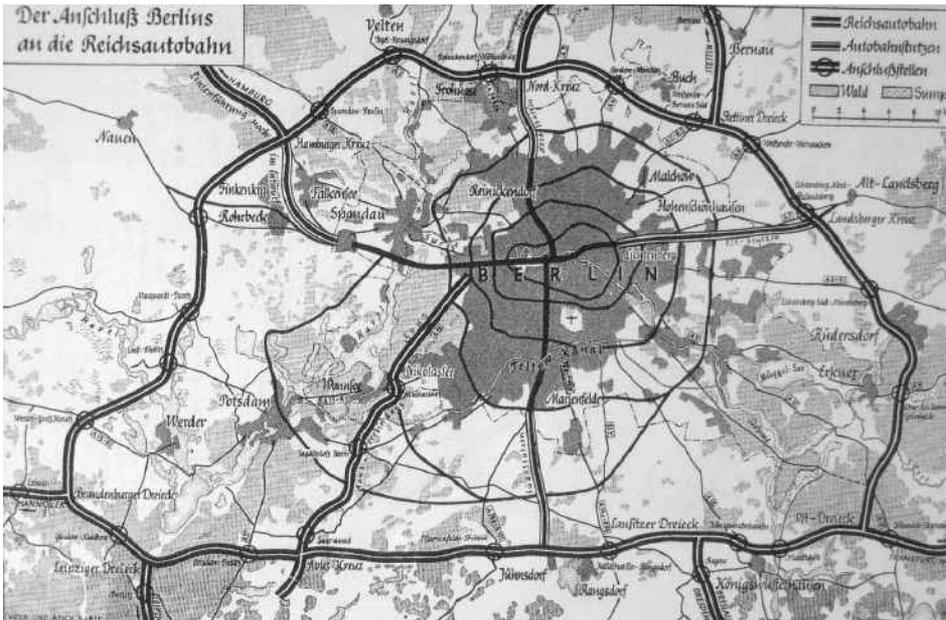


Abb. 5: Der Berliner Autobahnring mit den sogenannten Autobahnstutzen und den innerstädtischen Ringen

Die autobahnähnlichen Stichstrecken mit wenigen niveaugleichen Kreuzungen sollten am Rand der engeren Bebauung in die Achsen münden, über die Verbindung mit den geplanten Innenstadtringen den Verkehr verteilen und auch für den Anschluss neuer städtischer Siedlungsgebiete sorgen.¹⁶

Für München dagegen ging man anfangs von überwiegendem Zielverkehr, insbesondere bei der Strecke in die Alpen bzw. nach Salzburg aus. Die Autobahnen führten daher, abweichend vom sonst geltenden Tangentialprinzip, auf die Stadt zu. Wegen der mit dem Anschluss Österreichs erwarteten Zunahme des Durchgangsverkehrs sollten diese später durch einen Autobahnring verbunden werden.¹⁷

¹⁶ Carl Schnell, Die Reichshauptstadt und die Reichsautobahn, in: Die Straße 1938, 2, S. 37-40; vgl. Kölzow, Der Anschluß Berlins an die Reichsautobahnen, in: Die Autobahn 1935, 1, S. 40-42. – Wie bei vielen Planungen des „Dritten Reiches“ hatte auch dieses Konzept Vorläufer, etwa die Idee eines Tangendendreiecks um Berlin (keine Autobahn) (o. V., Berlin im Überlandverkehr. Ein Vorschlag der Arbeitsgemeinschaft Kisch-Löwitsch-Munzi (Berlin), in: Monatshefte für Baukunst und Städtebau 1932, Okt., S. 505 f.).

¹⁷ Paul Hafen, Der Reichsautobahnring um München, in: Die Straße 1938, 15, S. 489-491.

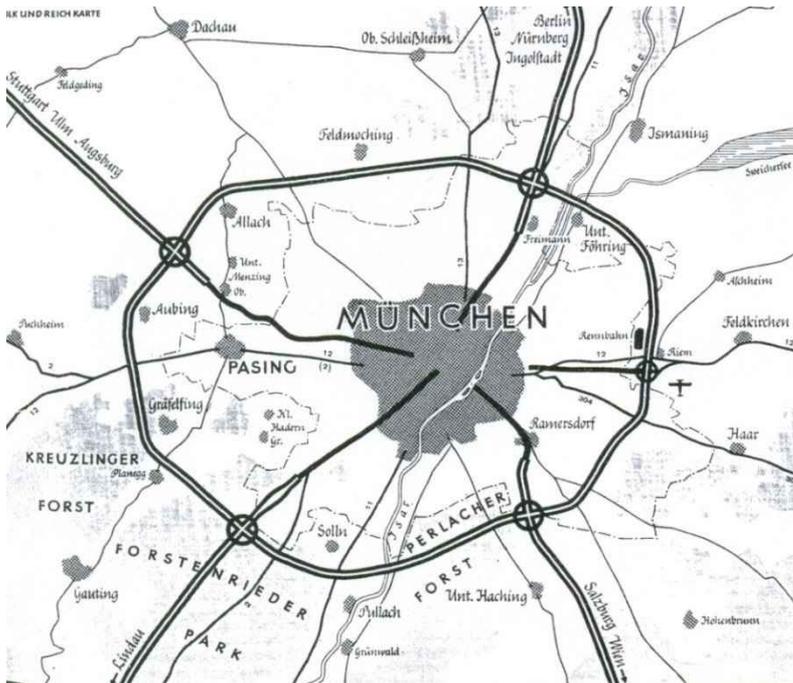


Abb.6: Der Münchner Autobahnring 1938

Auch in Hamburg waren zunächst Stichstrecken geplant.¹⁸ Im Unterschied zu anderen Städten galt Hamburg vor allem wegen des Güterverkehrs „als Welt-hafen und deutsches Einfallstor geradezu als ‚Kopfbahnhof‘“. Für den erwarteten zunehmenden Durchgangsverkehr von Skandinavien gen Süden wurden die Stichstrecken bereits durch eine stadtnahe Verbindungsstrecke ergänzt.¹⁹ Später sollte Hamburg ebenfalls einen vollständigen Autobahnring erhalten, unter anderem mit einer gigantischen Hängebrücke über die Elbe.²⁰

Die Planung von Autobahnring und Stichstrecken entstand in Berlin und Hamburg beziehungsweise München in umgekehrter Reihenfolge. Während in

¹⁸ Heinrich Schluckebier (Baudirektor), Der Knotenpunkt Hamburg im Netz der Reichsauto-bahnen, in: Die Autobahn 1934, 9, S. 403-408.

¹⁹ Paul Scheunemann, Die Reichsautobahn zwischen den Hansestädten, in: Die Straße 1936, 10 (Reichsautobahn Bremen-Hamburg-Lübeck), S. 298-304. – Auch bei dieser Planung reicht die Vorgeschichte in die Weimarer Zeit zurück, so hatte der Hafraba e.V. für Ham-burg eine tangentielle, aber relativ stadtnahe Führung mit Anbindung der Ausfallstraßen vorgesehen (Leo, Städte an der Hafraba. I. Hamburg, in: Hafraba Mitteilungsblatt 1930, 3, S. 1-3).

²⁰ Fritz Todt, Die Hamburger Hängebrücke über die Elbe, in: Die Straße 1938, 3, S. 68-74.

Berlin die Stichstrecken mit den Neugestaltungsplänen dem Autobahnring folgten, ergänzten in Hamburg und München die erst später geplanten Ringe die ursprünglichen Stichstrecken. Die autobahnartigen Zubringer bei diesen Städten stellten, abgesehen von Mannheim, für den Stadtanschluss eine Ausnahme dar. Die schnellere Erreichbarkeit verbesserte sicherlich die Verkehrsfunktion der Autobahn, war aber, wie gezeigt, außer in Berlin nicht der primäre Grund für die Planung.

Was die Autobahnringe betraf, ist bei genauerer Betrachtung festzustellen, dass (zumindest nach den Planungen) andere Städte von der Linienzahl und der Funktion her ohne explizite Ringform ähnlich angeschlossen waren: Am Verkehrsknotenpunkt Köln etwa schnitten sich drei Autobahnlinien. Diese wurden zu einem Autobahndreieck um die Stadt auseinandergezogen, von dem aus Zubringer und Ringstraßen dezentrale Anschlüsse der Stadt ermöglichten.²¹

Die geometrische Form der Ringe dürfte daher wohl vor allem eine Rolle als optische Hervorhebung, z.B. im Zusammenhang mit der besonderen Bedeutung von Berlin und München im NS-System, gespielt haben.

Die Reichsautobahn verlief also - teils in größerem Abstand - grundsätzlich in tangentialer Lage zu den Städten, was mehrere dezentrale Anschlüsse ermöglichte, zugleich aber Zubringer erforderte. Dieses Prinzip wurde bei den in der Nähe der Städte liegenden Netzknoten durch Auseinanderziehen der Linien zu Polygonen um die Städte weiterentwickelt. Als Sonderform davon sind die Autobahnringe für Berlin bzw. nach vorläufigen Lösungen für Hamburg und München anzusehen. Diese hatten wohl vorwiegend symbolische Gründe, da andere Städte ohne Ringform verkehrstechnisch vergleichbar angeschlossen waren. Die Planung der Stadtzubringer tendierte später, wie in Berlin, zu autobahnähnlichen Straßen.

Einfluss der Reichsautobahn auf die Stadtplanung

Auch im Nationalsozialismus galten, verbunden mit massiver Kritik an der Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts, die Auflockerung und „ein nach den verschiedenen Nutzungen klar gegliedertes Gebiet“, d.h. Funktionstrennung in Industrie-, Wohn- und Geschäftsviertel mit Verwaltungs- und Kultureinrichtungen im Stadtkern, als städtebauliche Ziele.²² Die Citybildung mit der Altstadt als das „wirtschaftliche, kulturelle und Geschäftszentrum“ war dabei akzeptiert.²³

²¹ Wilhelm Arntz, Der Anschluß der Stadt Köln an die Reichsautobahn, in: Die Straße 1936, 9, S. 265-267.

²² Neundörfer, Stadterweiterung und Stadtplanung, in: Reichsplanung 1935, 4, S. 104-108.

²³ o.V., Die Entwicklung der Industriestadt im Rhein-Main-Gebiet (Vortrag v. Knipping, Ers-

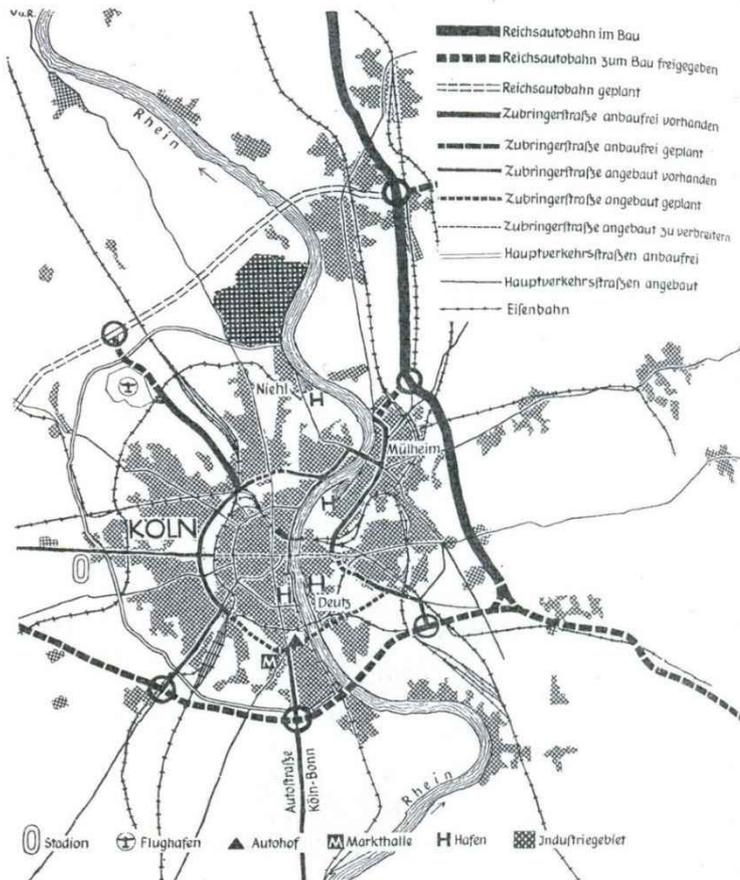


Abb. 7: Der Anschluss von Köln an die Reichsautobahn 1936

Ein Schwerpunkt des Stadtumbaus lag auf der sogenannten „Altstadtsanierung“, die städtebauliche Probleme wie schlechte Bausubstanz, ungesunde Wohnverhältnisse, steigende Verkehrsbelastung, aber auch soziale Missstände teils durch Erneuerung, teils durch flächenhaften Abriss lösen sollte.²⁴ Insgesamt entsprach die Stadtplanung im „Dritten Reich“ bei allen ideologisch bedingten Eigenheiten durchaus der zeittypischen Tendenz (CIAM, Charta von

ter Beigeordneter der Stadt Mainz, auf der Arbeitstagung der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung am 9.2.1939), in: RuR 1939, 7, S. 398.

²⁴ Schreiben Reichsarbeitsminister an Reichsfinanzminister v. 20.1.1934 zur Notwendigkeit von Altstadtsanierungen, BACh R 4601/1389. – Zur Altstadtsanierung in den 1920er Jahren vgl. Düwel, S. 106-108.

Athen) zur Gliederung und Auflockerung, gerade auch im Zusammenhang mit der Funktion des Kraftfahrzeugs.²⁵

Trotz teils bestehender Ablehnung der Motorisierung hatte sich bereits etwa ab Mitte der 1920er Jahre die Auffassung gebildet, dass eine Anpassung der (mit der Eisenbahn gewachsenen) Städte an den in die bestehenden Stadtstrukturen einbrechenden Autoverkehr nach amerikanischem Vorbild unvermeidlich war.²⁶ Das Kraftfahrzeug verbreitete sich in der NS-Zeit weiter. Es förderte die Auflockerung und Funktionstrennung, verursachte aber teils erhebliche Verkehrsprobleme, vor allem in den Haupteinfallstraßen und im Stadtkern, deren Zunahme zu erwarten war. In der Motorisierungseuphorie empfand man daher „im Hinblick auf die Gestaltung idealer aufgelockerter Autostädte [...] die Mängel überkommener Stadtgebilde doppelt stark“.²⁷

Die vor den Toren der Städte liegende Reichsautobahn hatte im Zuge der allgemeinen Motorisierungsmentalität planungsrelevante Auswirkungen, auch auf kleinerer, innerstädtischer Maßstabsebene. Der Reichsautobahnbau forcierte generell die Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Straßenverkehrs und zugleich konkret den Druck für eine bauliche Anpassung der Städte. Die Reichsautobahnplaner sahen die Autobahn als Vorleistung, der die Städte durch den „Ausbau leistungsfähiger, guter Anschlußstraßen“ wie auch der „Schaffung klarer Verkehrsverhältnisse in den Stadtkörpern selbst“ nacheifern sollten.²⁸ Sie nahmen an den Straßenausbauplänen der Städte regen Anteil, wie die Einrichtung eines Ausschusses für die Beziehung von Reichsautobahn und Stadtplanung durch den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Todt²⁹ und die regelmäßige Befassung mit diesem Thema in der Fachliteratur zeigte. Die ringartigen Autobahnen mit ihren allseitigen Anschlussmöglichkei-

²⁵ Vgl. Werner Durth, *Architektur und Stadtplanung im Dritten Reich*, in: Michael Prinz und Rainer Zitelmann (Hrsg.), *Nationalsozialismus und Modernisierung*, Darmstadt 1994, S. 139-171; Jonas, S. 219-239.

²⁶ Burkhard Horn, *Der Motor diktiert: Einblicke in die Zusammenhänge von Verkehr und Städtebau in Deutschland seit Beginn der Automobilisierung*, Kassel 1992, z.B. S. 45: Wilhelm Arntz, *Automobil und Bebauungsplan*, in: *Technisches Gemeindeblatt* 1945, 11/12, S. 124 (5 Leitsätze): *Verkehrstrennung in Lokal- und Durchgangsverkehr außerhalb der Bebauung und „Gerüst von besonderen Bahnstraßen“*, d.h. Hierarchisierung der Straßen, ebenso innerstädtisch.

²⁷ Günter Freiherr v. Egloffstein [Präsident des DDAC, gest. 1938], *Einfluß des Kraftverkehrs auf Städtebau und Landesplanung*, in: *Die Straße* 1935, 5, S. 134-137.

²⁸ Hans Lübke, *Verkehrsverdichtung infolge zunehmender Motorisierung*, in: *Die Straße* 1935, 1, S. 13-19.

²⁹ Reiner Ruppmann, *Schrittmacher des Autobahnzeitalters. Frankfurt und das Rhein-Main-Gebiet*, Darmstadt 2011, S. 232: vermutlich Anfang 1934 gegründet, Mitglied war unter anderem der Führer der Sektion Rhein-Main und Frankfurter Stadtbaurat Niemeyer. – Der Ingenieur Fritz Todt war als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vor allem auch für Planung und Bau der Reichsautobahn verantwortlich.

ten schufen natürlich die Voraussetzung für Planungen einer weitergehenden Umstrukturierung als einzelne Autostraßenprojekte etwa der Weimarer Republik.

Die geforderten Verbesserungsmaßnahmen für den Straßenverkehr in den Städten bedeuteten, „das gegebene Straßennetz schrittweise dem eines idealen Autoverkehrs anzupassen“ – mit Umgehungsstraßen zur Vermeidung von Balungen, dem Ausbau der Hauptverkehrsstraßen mit Beseitigung von Vorgärten und Verkleinerung der Gehsteige, Einbahnstraßensystemen – bis zur Idee eines in Gebäude mit Parkraum fließenden Verkehrs bzw. dem Bau eigener Parkgaragen.³⁰

Dabei zeigte sich die Tendenz zu einem je nach Entwicklungsepoche differenzierten Umgang mit den Stadtteilen. Gegenüber der als negativ angesehenen Stadtentwicklung des 19. Jahrhunderts galten historische Altstädte als wertvoll. Wichtiger als „die Erhaltung einzelner Bauwerke“ war aber angesichts der gestaltenden Denkmalpflege im „Dritten Reich“³¹ der „Schutz der Altstadtteile in ihrer Gesamtheit als Siedlungsbild“. Die Anpassung der Städte an den Straßenverkehr nach dem Motto „der Motor diktiert“, etwa mit Straßendurchbrüchen, hätten in den Altstädten den Verlust von Bausubstanz und des historischen Stadtbilds zur Folge gehabt, „jeder Durchbruch zieht den nächsten nach sich“. Diese Beteuerungen waren allerdings anzuzweifeln als Ausnahmen von der Erhaltung der Altstädte gestattet waren, wenn „Elendsviertel [...] Beseitigung verlangen“. Der auch durch die Reichsautobahn zunehmende Verkehr erforderte jedenfalls eine entschlossene Anpassung der Städte. So wie außerhalb mit der Reichsautobahn bedurfte der Kraftverkehr ebenso innerhalb der Stadt eines weitmaschigen Hauptverkehrsnetzes ohne Randbebauung mit Radialstraßen (Zubringern) und Tangenten, möglichst innerhalb von Grünzonen. Dafür waren vor allem in den Vierteln des 19. Jahrhunderts Abrisse und Durchbrüche erforderlich. So bestand auch die Chance, „Fehlentwicklungen“ dieser Epoche zu korrigieren, das „planlose Häusermeer“ zu unterteilen und die Städte „organisch zu gliedern“. Dagegen sollten die historischen Altstädte nicht zerschnitten, sondern auf Ringen umfahren werden.³² Die gegenüber früheren Phasen der Stadtentwicklung erforderliche, nun auf den Kfz-

³⁰ Egloffstein v., S. 134-137.

³¹ Susanne Fleischner, „Schöpferische Denkmalpflege“. Kulturideologie des Nationalsozialismus und Positionen der Denkmalpflege, Münster 1999.

³² Wilhelm Heilig, Der Kraftwagen, ein Bahnbrecher für den Umbau der Großstadt, in: Die Straße 1935, 21, S. 738-741; Wilhelm Heilig, Die Forderungen des Kraftwagens an den Städtebau, in: Die Straße 1936, 22, S. 710-712; vgl. Reinhold Niemeyer, Städtebau und Nahverkehr (=Berichte zur Raumforschung und Raumordnung (Hrsg.: Prof. Ritterbusch), Band VIII), S. 46 f.; zu Bestrebungen zum Schutz der Altstädte und der Position der Denkmalpflege s. Horn, S. 27 f.

Verkehr ausgerichtete Systematisierung und Hierarchisierung städtischer Straßennetze zeigt der schematische Vorschlag einer Gliederung in mit der Reichsautobahn verbundene Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und ruhige Wohnstraßen. Daneben gab es, wie erwähnt, Überlegungen, die Innenstädte durch „Übergangsmöglichkeiten zwischen dem Privatkraftwagen und dem Massenschnellverkehr“ vom Kfz-Verkehr zu entlasten.³³

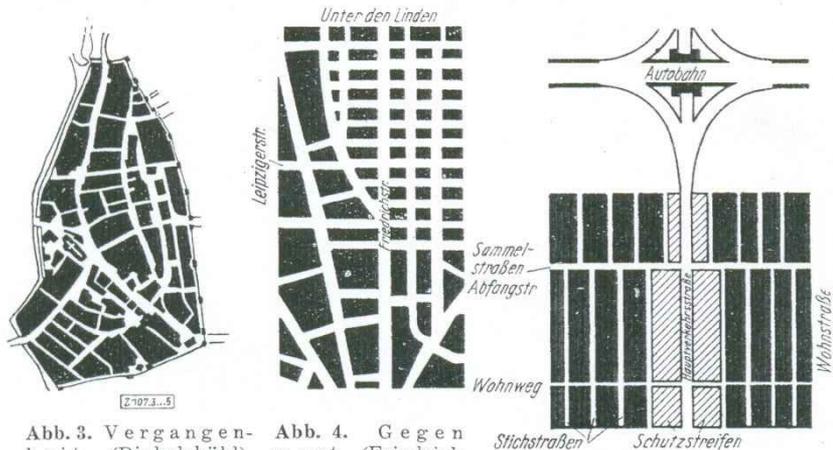


Abb. 3. Vergangenheit (Dinkelsbühl). Unregelmäßige Anordnung.

Abb. 4. Gegenwart (Friedrichstadt in Berlin). Zu regelmäßige Anordnung.

Abb. 5. Zukunft. Regelmäßige Anordnung, die von den Wohnungen den Straßenlärm möglichst fernhalten soll.

Abb. 3 bis 5. Straßensysteme der Städte in drei Zeitabschnitten.

Abb. 8: Städtische Straßensysteme im Zeitvergleich 1934

Die Schaffung einer Kfz-gerechten Stadtstruktur umfasste auch den ruhenden Verkehr, d.h. Parkraum. Dieser war öffentliche Aufgabe und durch Tief- oder Hochgaragen im Stadtkern (mit Abriss von Bausubstanz) oder am Stadtrand mit Verbindung zum öffentlichen Nahverkehr zu lösen.³⁴ Die sogenannte Reichsgaragenordnung vom 17. Februar 1939 verpflichtete Bauherrn bei Neubauten zur Anlage von Kfz-Stellplätzen bzw. deren Ablösung durch Geldzahlung.³⁵

³³ Georg Müller, Kraftverkehr und Städtebau, in: ZVDI 1934, 2, S. 33 f., für die 1920er Jahre: Düwel, S. 67.

³⁴ Neumann, S. 1-4.

³⁵ Christian Schneider, Stadtgründung im Dritten Reich: Wolfsburg und Salzgitter. Ideologie, Ressortpolitik, Repräsentation, München 1979, S. 18 f. – Die Verpflichtung zum Stellplatzbau galt nach dem Krieg in abgewandelter Form weiter.

Neu angelegte Städte wie das spätere Wolfsburg („Stadt des KdF-Wagens“) und Salzgitter erhielten in Verbindung mit mehreren Reichsautobahnanschlüssen von vornherein eine autogerechte Straßeninfrastruktur mit Hauptzufahrstraßen und Ringstraßen.³⁶

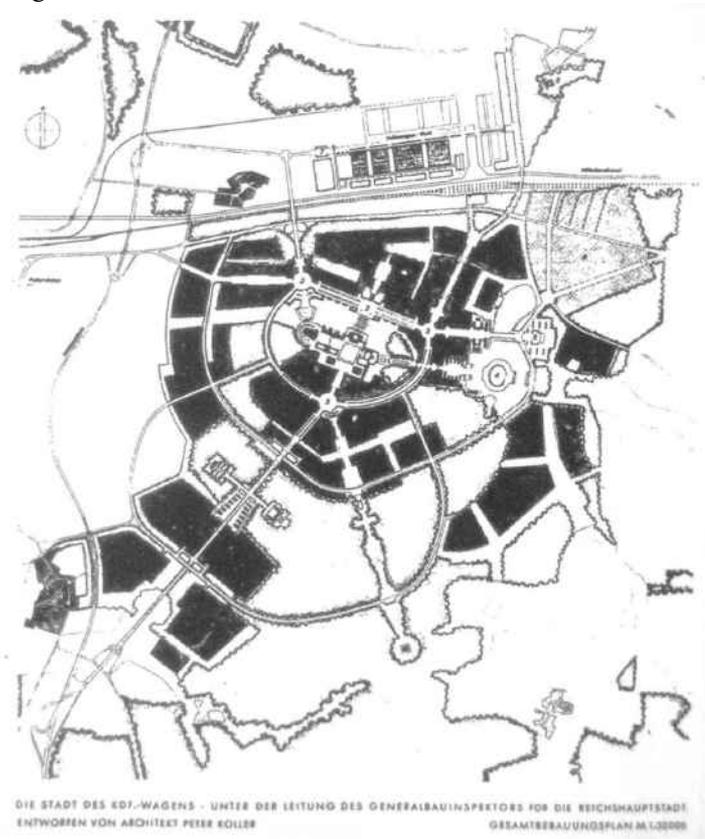


Abb. 9: Die Anbindung Wolfsburgs an die Autobahn (am linken Kartenrand in Nord-Süd-Richtung)

Noch während des Zweiten Weltkrieges begannen nach den Zerstörungen durch Luftangriffe in den Städten Wiederaufbauplanungen. Albert Speer erließ dazu im November 1943 Richtlinien, die unter anderem eine Auflockerung und verkehrsgerechte Verbreiterung der Straßen vorsahen.³⁷ Insgesamt zeichnete sich im „Dritten Reich“ eindeutig das Ziel einer auch mit radikalen Maßnahmen zu verwirklichenden autogerechten Stadt ab.

³⁶ Schneider, S. 41-43, 74-76.

³⁷ Durth, S. 166-171.

Reichsautobahn und Stadtplanung – Beispiele

Einige Beispiele sollen die auf die Reichsautobahn ausgerichtete städtische Straßenverkehrsplanung zeigen: Die abgestimmte Planung von Reichsautobahn und Stadt in Berlin wurde bereits in Zusammenhang mit dem Berliner Autobahnring dargestellt. In Köln ermöglichte das tangential die Stadt umfassende Autobahndreieck dezentrale Anschlüsse zur Auflockerung der Stadt (vgl. Abb. 7). Die Autobahn Duisburg-Köln-Frankfurt und zunächst die West-Ost-Linie Aachen-Köln-Kassel, später auch die Nordtangente in Richtung Wuppertal, entlasteten die Innenstadt vom Nord-Süd-Durchgangsverkehr vor allem am Rheinufer. Der auf die Kernstadt zielende rechtsrheinische Verkehr aus Richtung Düsseldorf und Frankfurt wurde über die südliche Autobahntangente bzw. schräg auf den Stadtkern zulaufende, teils vierspurige, anbaufreie (Mülheim, Flughafen, Kalk-Deutz) Zubringer zu den Ringen oder in die Innenstadt geführt. Um den negativen Eindruck der „trümmerhaften Stadtteile“ von Mülheim bei der Einfahrt von Norden zu verbessern, sollte die Straße möglichst innerhalb eines Grüngürtels verlaufen. Teil des Straßenausbaus war auch die Fortsetzung des nördlichen rechtsrheinischen Zubringers bis Deutz mit dem Anschluss an die beiden innerstädtischen Rheinbrücken Hohenzollernbrücke und die heutige Deutzer Brücke, die als Teil der geplanten Ost-West-Achse besondere städtebauliche Bedeutung hatte. Weitere Überlegungen sahen zur Schonung der Altstadt Umgehungen und Untertunnelungen des Stadtkerns mit Anschlüssen an die Reichsautobahn vor.³⁸

In der Planung Nürnbergs führten die auszubauenden Autobahnzubringer bis zum Altstadttring, der ebenfalls ausgebaut werden sollte („Vorgärten müssen in die Straße einbezogen werden“). Die Altstadt selbst sollte vom Durchgangsverkehr frei bleiben.³⁹ Dieses Konzept galt als vorbildlich für die städtische Verkehrsplanung.⁴⁰

In München lag der später geplante Autobahnring relativ nahe an der Stadt, da er außer als Verbindung der einzelnen Autobahnen auch der Entlastung des Stadtverkehrs dienen sollte. Die Anschlüsse über die vier zur Stadt führenden Stichautobahnen sowie die Anschlussstelle zum neuen Flughafen und weitere Ausfallstraßen mündeten in gut ausgebaute, ins Zentrum führende Zubringerstraßen, verbunden durch Ringstraßen. Realisiert wurden der „Ost-West-Zug“ (Zubringer Salzburg), mit Verbreiterung der Rosenheimer Straße durch Abriss

³⁸ Arntz, S. 265-267. – Diese Überlegungen stammten vom damaligen Kölner Dombaumeister Guldenpfennig. – Am Deutzer Rheinufer war in der NS-Zeit ein gigantisches Gauforum für Köln geplant.

³⁹ Willy Liebel [Oberbürgermeister von Nürnberg], Die Stadt der Reichsparteitage und die Reichsautobahn, in: Die Straße 1936, 13, S. 411-414.

⁴⁰ o.V., Sonderteil, S.16, in: Die Straße 1937, 24.

von Häusern, Beseitigung von Vorgärten und einer neuen Isarbrücke, sowie eine Nord-Süd-Durchgangsstrecke entlang der Isar. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung Münchens als sogenannter Führerstadt⁴¹ war als neuer Mittelpunkt ein Achsenkreuz westlich des bisherigen Hauptbahnhofes geplant, zugleich Mittelpunkt des Autobahnringes, der die Bebauungsgrenze bilden und in einem breiten Grüngürtel liegen sollte.⁴²

In Stuttgart sollte die Reichsautobahn im Rahmen einer Gesamtverkehrsplanung zu einer weitreichenden Neuorientierung des innerstädtischen Straßennetzes führen. Aufgrund der Stuttgarter Kessellage verlief bisher der überregionale Verkehr nach Westen (Karlsruhe) erst nach Norden, jetzt erfolgte der Anschluss über die Ausfahrt Stuttgart-West im Südwesten. In Richtung Ulm ging der Verkehrsfluss statt wie bisher durch das Neckartal nun über die Autobahn im Süden, jeweils mit teilweise Ausbau der Zubringer. Um eine Verkehrsballung an den zum Zentrum führenden Zubringern zu vermeiden und den Durchgangsverkehr durch die Innenstadt zu verringern, waren innerhalb des Stadtgebiets anbaufreie Umgehungsstraßen über die Höhenzüge geplant.

Abb. 3. Die Zubringerstraßen mit schematischer Darstellung der Bauverbote und Sperrungen

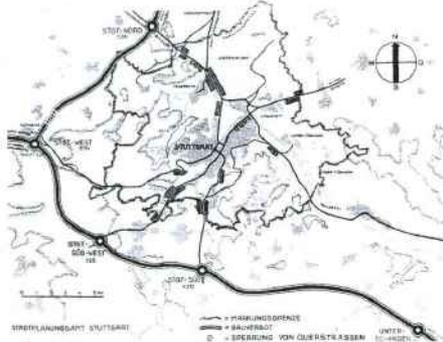


Abb. 4. Schematische Darstellung der künftigen Verkehrsverteilung

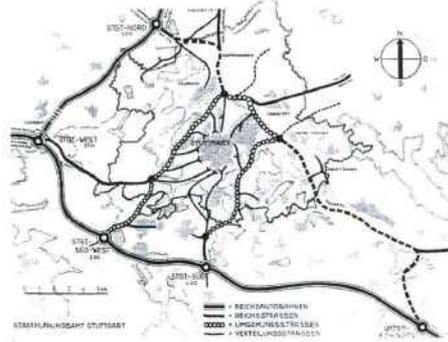


Abb. 10: Straßenplanung in Stuttgart im Zusammenhang mit dem Reichsautobahnbau 1938

Zusammen mit einer Zubringer- bzw. Verbindungsstraße im Neckartal zwischen den Autobahnen nach Heilbronn und Ulm (heutige B 10) bildeten sie einen fast geschlossenen Umgehungsring zur Verkehrsverteilung. Der Altstadt-kern wurde ebenfalls von einem Ring umgeben und sollte nicht durchfahren

⁴¹ Zu den sogenannten Führerstädten, für die Hitler eine städtebauliche Umgestaltung angeordnet hatte, gehörten Berlin, Hamburg, Nürnberg, Linz und München.

⁴² Karl Fiehler, Der Anschluß Münchens an das Reichsautobahn-Netz, in: Die Straße 1935, 12, S. 450-454; Paul Hafen, Der Reichsautobahnring um München, in: Die Straße 1938, 15, S. 489-491.

werden. Als weitere Maßnahmen der Kfz-gerechten Stadtplanung waren Auflockerung der Bebauung, Straßenverbreiterungen mit Abbrüchen, Steigerung der Leistung der Zubringerstraßen durch teilweise Anbauverbote, Sperrung von Einmündungen, teilweise Trennung des Straßen- vom Straßenbahn- und Fuhrwerkverkehr sowie die Anlage von Parkplätzen vorgesehen.⁴³

Fazit

Ab Ende des 19. Jahrhunderts verbreitete sich das Ziel einer Auflockerung und Gliederung der dicht bebauten europäischen Städte. Der mit der wachsenden Motorisierung einsetzende Bau von Kraftfahrstraßen ab den 1920er Jahren stellte einen bisher wenig beachteten verstärkenden Faktor für die autogerechte Umgestaltung der Städte dar. Am Beispiel Deutschlands gilt dies insbesondere für den Bau der Reichsautobahn im NS-System, das aus ideologischen Gründen einen strukturellen Umbau der Städte beabsichtigte.

Die auf die Großstädte ausgerichtete, häufig stadtumfassend angelegte Reichsautobahn und ihre Zubringer verstärkten den Anpassungsdruck auf die Städte und beeinflussten die innerstädtische Straßenverkehrsplanung. Es entstand das Konzept eines an die Autobahn angebundenen leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetzes mit Umgehung der Stadtkerne. Bei den Großstädten zeichnete sich eine Ausdehnung des städtischen Verkehrsraumes in das Umland ab, die, wie in den Beispielen zu erkennen, mit einer Umstrukturierung von historischen, überwiegend radialen zu radial-ringförmigen und hierarchisierten Straßennetzen einherging. Die NS-Zeit lässt sich damit als Glied einer Kette fortschreitender Auflockerung und Funktionstrennung in der Stadtentwicklung vom Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Verwirklichung radikal autogerechter Stadtstrukturen nach dem Zweiten Weltkrieg einordnen.

Abbildungsnachweise:

Abb. 1: Schönleben, Eduard: Der Bau der Reichsautobahnen. In: Die Straße 1934, 1 (August), S.7.

Abb. 2: Schönleben, Die Straße 1938, 13, Sonderbeilage, S.42.

Abb. 3: Reismann, Otto (hrsg. im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen): Deutschlands Autobahnen – Adolf Hitlers Straßen. Bayreuth 1937, S.193)

Abb. 4: Capelle 1935, 1, S.58.

⁴³ Karl Strölin [Oberbürgermeister von Stuttgart], Der Einfluß der Reichsautobahn auf die Stadtgestaltung von Stuttgart, in: Die Straße 1938, 11, S. 328-331.

Abb. 5: Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hrsg.): Die Reichsautobahnen. Grundsätzliches über Gestaltung, Baudurchführung, Betrieb. Berlin 1938, S.12.

Abb. 6: Hafen, Die Straße 1938, 15, S.489.

Abb. 7: Arntz, Die Straße 1936, 9, S.266.

Abb. 8: Müller, ZVDI 1934, 2, S.34.

Abb. 9: Schneider 1979, S.75.

Abb. 10: Strölin, Die Straße 1938, 11, S.329.

Sebastian Schröder

Tagungsbericht: *Die materielle Kultur der Stadt in Spätmittelalter und Früher Neuzeit*,

veranstaltet vom Institut für vergleichende Städtegeschichte an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster in Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Sabine von Heusinger und Prof. Dr. Susanne Wittekind der Universität zu Köln vom 27. bis 28. März 2017 in Münster

Die Stadt war und ist voller Dinge, wie WERNER FREITAG (Münster) in seiner Begrüßung zum 45. Frühjahrskolloquium des Instituts für vergleichende Städtegeschichte in Münster prägnant betonte. Insofern liegt es nahe, „Die materielle Kultur der Stadt in Spätmittelalter und Früher Neuzeit“ zu untersuchen. Doch insbesondere die Geschichtswissenschaft habe sich lange Zeit schwer damit getan, sich den Dingen hinzuwenden, wie die beiden Organisatorinnen der Tagung, SABINE VON HEUSINGER (Köln) und SUSANNE WITTEKIND (Köln), einführend anmerkten. Im Gegensatz zur Geschichtswissenschaft haben andere Fächer den „material turn“ bereits vollzogen; erwähnt sei vor allem die Kunstgeschichte. Um der Geschichtswissenschaft und speziell der Städteforschung neue Impulse zu bieten und gängige Meistererzählungen zu hinterfragen, müsse fächerübergreifend debattiert werden. In ihren Vorbemerkungen, die grundsätzlicher angelegt waren, da der methodische Vortrag von GUDRUN M. KÖNIG (Dortmund) krankheitsbedingt ausfallen musste, griff die Kunsthistorikerin WITTEKIND das Tagungskonzept auf und zeigte am Beispiel des Nürnberger Hofes in Frankfurt am Main und der St. Mary’s Guildhall in Coventry das Potential der Erforschung materieller Kultur. Mit Wappenschildern und Glasfenstern nahm sie Objekte in den Blick, die Herrschaftsräume markieren und Machtstrukturen verdeutlichen konnten. Durch ihre Ausstellung im Kirchenraum erführen die Dinge eine zusätzliche Sakralisierung. Somit wohne den Dingen eine „Agency“ (Bruno Latour) inne, die durch die Interaktion der Dinge mit menschlichen Akteuren entstehe. Genau diese Beziehung zwischen dem Menschen und den Objekten sollte während der Tagung eingehender erforscht und diskutiert werden.

In der ersten Sektion zur theoretischen Einführung sprach JULIA A. SCHMIDT-FUNKE (Jena) über „Die Stadt von den Dingen her denken. Zur Materialität des Urbanen“. In den Mittelpunkt stellte sie die Frage, ob es eine spezifische Materialität des Urbanen gebe. Oder anders formuliert: Was unterscheidet Dinge in der Stadt von Dingen der Stadt? Die Antwort müsse lauten, dass die Stadt ein Ort sei, der sich vom Land durch eine erhöhte Dingverfügbarkeit unterscheide. Damit gehe eine spezifische Wahrnehmungs- und Aneignungsweise der Stadtbewohner gegenüber den Dingen einher: Die Handhabung der Dinge bedürfe eines bestimmten Verwendungswissens. Um etwas über die Stadt und die darin lebenden Menschen zu erfahren, müssten die Gebrauchsweisen der Dinge unter Berücksichtigung ihrer Materialität – z.B. die Röcke der Ratsherren über Bilder und Kleiderordnungen – rekonstruiert werden. Sich mit den Dingen zu befassen, sei also kein Selbstzweck, sondern geschehe immer vor dem Hintergrund, menschliche Praktiken zu entschlüsseln.

Die Vorträge der zweiten Sektion nahmen die theoretischen Vorüberlegungen auf und diskutierten diese am Beispiel kirchlicher und städtischer Gruppen. JULIA BRUCH (Köln) analysierte aus historischer Perspektive die zwischen 1548 und 1554 von dem Ulmer Schuhmachermeister Sebastian Fischer verfasste und im 19. Jahrhundert edierte Chronik, die heute in der Bayerischen Staatsbibliothek (Signatur Cgm. 3091) verwahrt wird. Sich der materiellen Beschaffenheit des Buches zuzuwenden, bedeutet, die Art und den Zeitpunkt der Bindung in den Blick zu nehmen sowie der Frage nachzuspüren, wie Bücher wahrgenommen wurden. Für Sebastian Fischer garantierten nur gebundene Bücher den dauerhaften Erhalt des Aufgeschriebenen und somit wurde seine Chronik bereits während des Entstehens in Buchform gebunden. Die Funktion hing demnach von der Form des Mediums ab. Wissen habe nur Bestand, wenn die äußere Form eingehalten werde. Zum Erhalt des Wissens trugen auch Bilder oder eingebundene Druckwerke bei, die Fischer seiner Chronik beifügte.

Als zweite Vortragende der Sektion untersuchte ANNA PAWLIK (Köln) Totenschilder aus Nürnberg. Ab dem 14. Jahrhundert begann das Patriziat, ihre Toten in Form von Totenschildern zu ehren und ihrer zu gedenken. Anders als Bildepitaphien waren diese Schilder kein Teil liturgischer Handlungen. Als das gehobene Bürgertum im 16. und 17. Jahrhundert zunehmend unter Druck geriet, veränderte sich die Ausdrucksform der Totenschilder: Sie dienten nun dazu, sich der eigenen Herkunft und Abstammung zu vergewissern; die Memoriale bekamen eine legitimierende Funktion. Dieser Bedeutungswandel korrespondierte mit einer Veränderung der Form: Es entstanden großformatige Tafeln, die unter Umständen einer ganzen Familie und deren Vorfahren gedachten. Dazu konstruierte das Bürgertum fiktive Genealogien, um das eigene Geschlecht bis in die kaisernahe Zeit des 12. Jahrhunderts zurückverfolgen zu können.

Die Sektion wurde von HARALD WOLTER-VON DEM KNESEBECK (Bonn) beschlossen, der die Wandmalereien des Domherrenhauses „Zur Kunkel“ in Konstanz präsentierte. Die Bilder aus der Manessezeit (zweites Viertel des 14. Jahrhunderts) zeigen einen Parzival-Zyklus und Weberinnenfresken. Dabei handelt es sich um eine besonders frühe Hinterlassenschaft profanen Weltwissens im deutschen Raum. Der Auftraggeber, ein Kleriker, sammelte vermutlich in seinem Haus einen kleinen Kreis männlicher Schüler, um sie anhand der Bilder zu belehren. Die Bilderzyklen weisen dabei im Kontrast zur weiblichen Lebenswelt genuin männliches Weltwissen aus. Außerdem knüpfte das Bildprogramm an den Auftraggeber und dessen Selbstverständnis an. Letzterer stellte sich als guter Gastgeber dar und demonstrierte, dass sein Haus ein zentraler Ort städtischer Frömmigkeit sei.

Ebenfalls kunstgeschichtlich geprägt war der Abendvortrag, den BIRGITT BORKOPP-RESTLE (Bern) zu den textilen Ausstattungsstücken der Danziger Marienkirche hielt. In beeindruckender Weise schilderte sie die große Pracht der sakralen Gewänder, die sowohl sichtbarer Ausdruck der Stiftungstätigkeit als auch Zeichen der Frömmigkeit und der liturgischen Praxis waren. Die Donatoren ließen Wappen oder Inschriften anbringen, um ihren Status zu verdeutlichen. Auch in Gemälden wurden Stoffe abgebildet und zur Schau gestellt, sodass bestimmte Stoffmuster gleichzeitig in der textilen und bildlichen Ausstattung eines Kirchenraums Verwendung fanden. Diese Repräsentation konnte nur gelingen, weil die Zeitgenossen den Textilien eine überaus hohe materielle Bedeutung zuschrieben. Es gab ein genau bekanntes, hierarchisches Wertesystem der Stoffe. Über die kirchlichen und sakralen Gegenstände kommunizierten verschiedene Gruppen miteinander. Deshalb plädierte BORKOPP-RESTLE dafür, textile Hinterlassenschaften eingehender zu erschließen, um die Sprache der Objekte besser nachvollziehen zu können.

Der zweite Tag der Konferenz startete mit der dritten Sektion, die sich der „Zeichenhaftigkeit von Objekten“ zuwandte. REGULA SCHMID KEELING (Bern) nahm mit dem städtischen Waffenbesitz eine Massenware in den Blick. Um die Bedeutung und Funktion der Waffen zu ergründen, müsse gefragt werden, wer welche Waffen besitze, wo diese aufbewahrt und in welcher Weise sie repräsentiert und gezeigt würden. Die Hauptquelle dieses Ansatzes stellen Schriftquellen dar, da spätmittelalterliche Waffen nur sporadisch überliefert seien: sogenannte Harnischrödel, also Kontrolllisten, Aushebungslisten und Waffenverzeichnisse. Im Spannungsfeld von Besitz und Gebrauch könnten sozialer Wandel nachvollzogen sowie politische Partizipationsansprüche und Formen veränderter Männlichkeit sichtbar gemacht werden. Die besondere Zeichenhaftigkeit der Waffen verdeutlichte SCHMID KEELING, indem sie den weitverbreiteten Waffenbesitz von Frauen und Kindern beschrieb. Beide Gruppen verliehen

die Waffen, schufen dadurch soziale Abhängigkeiten und Netzwerke oder drückten ihre gesellschaftliche Position aus.

Dass Objekte weit über ihren eigenen funktionalen Gebrauch hinausweisen, verdeutlichte auch der zweite Beitrag der Sektion. Die Wiener Universitätszepter (österreichisch: Szepter) standen im Mittelpunkt der Analyse von HEIDRUN ROSENBERG (Düsseldorf). Die Zepther sind kunstvoll und individuell ausgestaltet und aus dauerhaftem Material gefertigt. Ihr Funktionspotential war keineswegs unveränderlich; im Laufe der Zeit erwuchsen diverse Zuschreibungen. So waren sie zunächst Repräsentationsmedien eines mobilen universitären Personenverbandes, der am Ende des 14. Jahrhunderts seinen Ursprung von Prag annahm. Zwischen dem 14. und dem 19. Jahrhundert entstanden in Wien sechs Szepter, die zur Versinnbildlichung der verschiedenen Fakultäten als stationäre Verbände bzw. deren Würdenträger dienten. Neben ihrer Bedeutung im Rahmen interner Zeremonien markierten die Szepter die Zugehörigkeit zu der betreffenden Gruppe, sie trugen dazu bei, Rollenbilder und exklusive Handlungssettings zu schaffen und zu stabilisieren. Zudem zeugt ihre Aufbewahrung, etwa in Kapellen, von ihrer sakralen Aufladung. Die Szepter waren gleichzeitig Ausdruck und Motor kompetitiver Rangstreitigkeiten zwischen den Professoren sowie den Korporationen. Die Habsburgische Kaiserkrone im Blätterkranz des Schaftes markiert ferner den Anspruch des Kaisers als Autorität in der Bildungspolitik.

Rosenbergs Vortrag zu den Universitätszeptern leitete bereits zur nächsten Sektion über, in der nach der Rolle von Dingen und Objekten in performativen Kontexten gefragt wurde. „Objekte bei städtischen Eidesleistungen“ betrachtete OLIVIER RICHARD (Strasbourg). Ein Eid wirke nie ausschließlich allein durch das Wort, sondern basiere zwingend auf Gegenständen und Gesten. Objekte konnten die Gültigkeit des Eides verstärken, die Schwurleistung inszenieren oder die bedingte Selbstverpflichtung untermauern. Dabei besaßen die Dinge eine je eigene Bedeutung im Rahmen der Eidesleistung: So zeigte RICHARD etwa, dass in oberrheinischen Städten der Schwur auf Reliquiare, Evangeliare oder Schwurkästchen im Gegensatz zu norddeutschen Städten nicht bedeutsam war. Vielmehr rekurierte man auf Objekte, die in einem genuin städtischen Kontext standen, beispielsweise Statutenbücher, Schwörbriefe oder Urkunden. Zudem wurden Accessoires der Eidesleistungen genutzt, wie Waffen, Türen oder Musikinstrumente, um Macht und Offenheit zu symbolisieren oder Emotionalität zu erzeugen. Auf diese Weise schufen Eide soziale Bindungen und bekräftigten städtische Autonomierechte.

Der sogenannte Goslarer „Huldigungssaal“ war bislang kaum Gegenstand eingehenderer Untersuchungen. KIRSTEN LEE BIERBAUM (Köln) stellte neue Deutungsansätze vor. Der gesamte Raum ist mit alternierenden Abbildungen von Kaisern und Sybillen versehen. Die Kaiserreihe sollte eine gewisse zeitliche

Kontinuität verkünden. Sobald allerdings die Türen zu der an den Huldigungs-saal angeschlossenen Kapelle geöffnet wurden, wurde die geschlossene Darstellungsweise der Kaiserreihe unterbrochen und der Blick auf einen Altar gelenkt. Die Innenseiten der Türen waren mit einem Schmerzensmann sowie einer Madonna bemalt. Die weltliche Macht sollte als vergänglich gezeigt und der Betrachter mit seiner eigenen Sündhaftigkeit konfrontiert werden. Hoffnung versprach die Vision der Gottesmutter. Die Stiftung des Saals und der Marienkappelle interpretierte die Referentin demnach als eine Sühneleistung für den Goslarer Münzfälscherskandal von 1501. Das marianische Programm sollte den Rat von Neuem legitimieren. Die seit 1505 geprägte neue Münze, der Mariengroschen, ließ alle Bürger an der Marienvision teilhaben. Somit erlangte die Botschaft der Sühne eine stadtweite Dimension.

HARALD DERSCHKA (Konstanz) nahm mit dem Konstanzer Pfennig ebenfalls Münzgeld in den Blick. Allerdings zielte seine Interpretation in eine ganz andere Richtung: Anlehnend an den Titel der vierten Sektion („Herrschaft und Raum“) betonte er, dass Münzen und Münzprägung wichtige Herrschaftsinstrumente sein konnten. Allein für die Zeit zwischen 1150 und 1340 ließen sich insgesamt 395 verschiedene Konstanzer Pfennige ausfindig machen. Im 13. Jahrhundert verfolgten die Staufer die Strategie, Oberschwaben zu einem Herrschaftszentrum auszubauen. Zu diesem Zweck bedienten sich die Herrscher der Münzprägung und griffen stark in die lokale Münzherstellung ein. Auf diese Weise wurde der König der wichtigste Münzpräger, die Bedeutung des Bischofs schwand. Somit kritisierte DERSCHKA die ältere These, dass die Bischöfe die wichtigsten Münzpräger des Bodenseeraums gewesen sein sollen. Vielmehr konnte der Referent die dominante Stellung des Königs herausarbeiten. Die auf den Münzen abgebildeten Zeichen und Symbole sollten die königliche Herrschaft repräsentieren. Durch ihren Umlauf besaßen die Pfennige eine relativ weite Verbreitung; Münzen gehörten zum Alltag und kündeten somit von herrschaftlichen Strukturen. Die Relevanz des Konstanzer Pfennigs endete im 14. Jahrhundert, als die Silberkonjunktur zusammenbrach.

Zum Abschluss der vierten und letzten Sektion trug MARC VON DER HÖH (Rostock) vor. Ihn interessierte die Rolle der Dinge im Prozess der städtischen Erinnerungsbildung. Gerade die materielle Überlieferung könne zu einem vertieften Verstehen des Erinnerns beitragen. Am Beispiel einer Spolie aus Pisa zeigte er überzeugend das Potential seines Ansatzes. Ursprünglich war der birnenförmige Stein eine etruskische Grabskulptur, die im 12. Jahrhundert als antikes Verweisstück in Pisa aufgestellt wurde. Im 14. Jahrhundert erfuhr das Objekt eine chronikalische Umdeutung als Beutestück des ersten Kreuzzuges (1096–1099). Ein Jahrhundert später besaß der Stein dann im Rahmen der kommunalen Erinnerungskultur keine Bedeutung mehr bzw. wurde bewusst „entdeutet“. Fortan fungierte er lediglich als Prellstein in einer Straßenecke. An

diesem Beispiel zeigt sich die Ambivalenz der Objekte im Rahmen der Erinnerungskultur: Als Ding steht der Stein relativ unverrückbar und stabil an seinem Platz, doch die mit dem Objekt verbundenen Bedeutungszuschreibungen sind fluid. Erst bewusste Wahrnehmungsweisen und Einschreibungen durch die Zeitgenossen geben dem Objekt Geltung oder überschreiben seine vorherige Relevanz.

Gerade diesen letzten Aspekt betonten WERNER FREITAG (Münster) und JAN KEUPP (Münster) in ihrem die Tagung beschließenden Kommentar. Die Hinwendung der Geschichtswissenschaft zum „material turn“ könne dazu beitragen, gängige Forschungsmeinungen zu hinterfragen. Dabei müssten klassische Epochengrenzen ignoriert werden; Dinge seien zeitlich nur bedingt eingrenzbare. Entscheidend sei, dass sich ihre Bedeutung gewandelt habe. Objekte seien, wie KEUPP behauptete, „Kristallisationspunkte semiotischer Aneignungsprozesse“. Artefakte, materielle Hinterlassenschaften und stoffliche Arrangements hätten Räumen Sinn und Wirklichkeit verliehen. Insofern sei die Hinwendung zu den Dingen zwingend notwendig, um Wertzuschreibungen oder die Inszenierungsmacht von Objekten zu betrachten. Beide Kommentatoren hoben hervor, dass sich besonders die intensive Arbeit an und mit den Quellen, also dem konkreten Material, sowie denjenigen Schriftquellen, die von den Dingen berichten, bewährt habe, um sich nicht in Theoriekonstrukten zu verstricken. Gleichwohl mahnte insbesondere KEUPP an, stärker theoretisch zu arbeiten und die handlungsleitende Funktion der Dinge noch pointierter zu hinterfragen. Dabei konnte die anfängliche Forderung, sich alleine mit heute noch überlieferten Dingen zu beschäftigen, nicht durchgehalten werden. Auch die Analyse lediglich schriftlich nachgewiesener Objekte sei erkenntnisleitend, wie einige Vorträge bewiesen. So untersuchte VON DER HÖH neben der Spolie aus Pisa die bewusste Zerstörung von fragilen Erinnerungsstücken im Kölner Geschlechterkampf von 1396, deren Existenz allein durch Schriftquellen rekonstruierbar sind. Bezogen auf die Stadt bilanzierten FREITAG und KEUPP, dass die Stadt sich als Ort erweise, der hinsichtlich seiner Dingwelt komplexer als das Land sei. Der Zusammenhang zwischen Urbanität und Materialität bestehe in der erhöhten Verfügbarkeit der Dinge. Zudem sei die Stadt der Ort, an dem symbolisches Kapital zur Geltung gebracht und ökonomisches in soziales Kapital transferiert werde. Bei alledem spielten Objekte und Artefakte eine nicht zu unterschätzende Rolle, wie die Tagung deutlich gemacht hat.

Sebastian Schröder, Stipendiat am SFB 1150 „Kulturen des Entscheidens“ an der Universität Münster, sebastian.schroeder@uni-muenster.de

Ana Kladnik

Tagungsbericht: *How Long are New Towns New? European Post-War New Towns as Authentic Places in a Comparative Perspective.*

Workshop at the Centre for Contemporary History Potsdam,
23rd – 24th February 2017

European post-war new towns are getting older. The Slovenian new town Nova Gorica will celebrate its 70th anniversary in September 2017, whilst Milton Keynes, the UK's last 'new city', is celebrating its 50th birthday with a range of events held throughout 2017. These events include the International New Town Day, with the theme "New Towns as Cities of Comings and Goings: Presents & Futures" in co-organisation with the International New Town Institute, which is based in the new town Almere in the Netherlands.¹ In recent years new towns built after the Second World War have gained in popularity amongst scholars working in the fields of social and cultural history. In the case of new towns in East Central Europe, scholars tend to concentrate on the early Stalinist years; on the planning and construction of new towns and on the practices and experiences of the first residents who settled in the towns. The urban, economic, social and cultural developments as well as the generational shifts of the later decades have so far received much less attention. Some scholars in the field of heritage studies have paid attention to the perspectives of new towns and their potential for cultural tourism.

The workshop, organised by ANA KLADNIK and ANDREAS LUDWIG (both Centre for Contemporary History Potsdam) and supported by the Leibniz Research Alliance "Historical Authenticity", aimed to debate the historical dimensions and of post-war new towns in Western and Eastern Europe, as well as to raise questions on whether new towns have been considered places of national and cultural heritage and how they have been represented in the public sphere (by museums, tourism and the media). The workshop's title "How Long are New Towns New?" referred to the possible "creation" of new towns as authentic places, the agents rediscovering new towns as authentic places and the forms of such rediscovery.

The first panel focused on the historical recognition of new towns in post-war Europe. The first speaker, ROSEMARY WAKEMAN (New York), discussed

¹ <http://www.newtowninstitute.org/>

the understanding of new towns as ideal cities and the origins of the New Town Movement. She emphasized the importance of lived experiences in the new towns and the way the creation of new towns enabled new forms of administration. She discussed the importance of civic heritage and the necessity of looking for the authenticity of new towns within different inter-relations (such as in the family and between citizens) in the new town, rather than in their architecture and plans. LOIC VADELORGE (Paris) concentrated on the building and conservation of French new towns from the 1970s onwards. He pointed out that whilst administratively most of the French “new” towns are not new anymore, they are still considered to be so. From the 1970s onwards an effort has been made to produce a history of post-war new towns and to discuss their heritage. Two museums were founded to address this. According to Vadelorge, the authenticity of new towns was created by the town planners who wanted to make the towns simultaneously contemporary and traditional. The third panellist, ESZTER GANTNER (Marburg) introduced the case of heritagisation, the process of the revalorisation of new towns in East Central Europe after 1989. Through the example of the Hungarian new town of Dunaújváros she illustrated an example of the shift to the new town being considered ‘heritage’. There was an initial attempt in 1996 for Dunaújváros to be considered as national heritage, but it was only in 2004 that the town’s chief architect succeeded in getting the town listed on the national heritage list. The panel was followed by a lively discussion mostly including on whether the discourses on new towns and their construction (assisted by the residents and volunteers) was authentic, and on the comparison of residents’ experiences, including the experiences of different generations, e.g. first settlers vs. younger generations.

The second panel “Mass Housing as *Erinnerungsorte*” began with a presentation by MILES GLENDINNING (Edinburgh) who outlined European mass housing in its global context. He emphasised the difficulties in systematically preserving mass-housing. An example of this can be seen in current attempts by the Russian government to demolish the so called ‘Khrushchevka’ flats, which consider them as having no heritage. Whilst there are some exceptions, like the case of pre-war Red Vienna, it is otherwise impracticable to systematically preserve mass housing as historical monuments. However, organisations like DOCOMOMO aim to systematically record and document information, including contemporary and historic images of mass housing, as well as interview transcripts with individual agents. The second panellist FLORIAN URBAN (Glasgow) discussed the East German *Plattenbau* as a form of ambivalent heritage. He presented examples of how the “slab” flats have been criticized since the 1970s and how they have been remodelled to conserve historic cultural values, or repainted or demolished since the 1990s. URBAN argued that the “slab” is part of the modern and not the socialist heritage and that mass housing should not be

considered an *Erinnerungsort* or as places of historical authenticity but rather as, what he calls, a “mirror of visions”.

The third panel discussed new towns as places of cultural heritage. The first speaker, SHANE DOWNER (Milton Keynes) presented the cultural strategies of British new town Milton Keynes. He argued that Milton Keynes sees culture-led development as a priority for the city. He listed the city’s investments in cultural venues over the last ten years and its plans for the future. For example, the Council agreed on a motion for Milton Keynes to bid to apply for the UK’s 2023 European Capital of Culture nomination. According to DOWNER, Milton Keynes is no longer a “New Town” but a regional city, which, by 2023, aims to be an international one. JURE RAMŠAK (Koper) presented a somewhat untypical example for new towns, but a rather typical example for border towns: the case of Nova Gorica. The town was built on the Yugoslav side of the new border with Italy after 1947. From the mid-1980s onwards, casinos started to appear in the town and the number grew exponentially in the following decade. RAMŠAK showed postcards of the town from the 1970s, which mainly depicted buildings from the 1950s, mass-housing complexes, partisan monuments, and greenery around the town, whilst postcards from the 1980s and 1990s tended to show only the casinos. The third presentation, as an exception, did not concentrate on a post-war new town, but presented the case of the pre-war new modern “white city” of Tel Aviv, founded in 1909. MARINA EPSTEIN-PLIOUCHTCH (Haifa) argued that Tel Aviv is an authentic new town, which received UNESCO recognition as a world heritage site in 2003 and was the subject of a special issue of the *DOCOMOMO* journal in 2009, dedicated to Tel Aviv’s one hundred anniversary and a century of modern building. In her conclusion, she presented the striking contrast between the “old” “White City” and the “new” “Ayalon (Skyscraper) City”.

The fourth and last panel focussed on the public representation of European post-war new towns, with MICHAL WIŚNIEWSKI and HELENA POSTAWKA-LECH (both Krakow) presenting the example of Polish Nowa Huta. The town was established in 1949 in the immediate vicinity of a steel factory and close to Krakow (which was listed on the UNESCO heritage list in 1979). In the 1980s Nowa Huta formed the stronghold of the Solidarity movement - *Solidarność*. In 2004 Nowa Huta was registered as a national monument, although it was not yet protected. Since then it seems that a heritage industry started to develop expediently; new museums were opened, new festivals launched, guided tours for tourists organized, products and modern designs which illustrated the town’s past were developed (these were torn between workers and pioneers who helped to build the town, those who were active in the Solidarity movement and the younger generation, who have tried to build the town’s identity with the knowledge of the older generation). The discussion of the panel

turned to questions on who forms resp. who had formed these heritage narratives and on the correlation between authenticity and identity.

The concluding discussion addressed the characteristics of European post-war new towns as places of historical authenticity. The main consideration focused on whether the concept of historical authenticity is useful regarding post-war new towns. If the original plans of new towns are to be considered authentic, how long were the new towns being true to their original plan?

**Ana Kladnik, Centre for Contemporary History Potsdam,
kladnik@zzf-potsdam.de.**

**Ab November 2017: Hannah-Arendt-Institut für Totalitarismusforschung
e.V. an der Technischen Universität Dresden,
Ana.Kladnik@mailbox.tu-dresden.de**

Heidi Hein-Kircher

Tagungsbericht zur Doppeltagung: *"Urban Peripheries? Emerging Cities in Europe's South and East, 1850-1945"* und *"Interurban Knowledge Exchange. Emerging Cities in Southern and Eastern Europe, 1870-1945"*.

Gemeinsam veranstaltet vom Institució Milà i Fontanals, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Barcelona und dem Herder-Institut für historische Ostmitteleuropaforschung – Institut der Leibniz-Gemeinschaft, Marburg von Oliver Hochadel, Eszter Gantner und Heidi Hein-Kircher vom 26.-27. September 2016 in Barcelona und am 3. Mai 2017 in Marburg

Die Bedeutung der Städte an den imperialen Peripherien wird in der gegenwärtigen stadthistorischen Forschung immer noch unterschätzt. Die Akteure in diesen Städten nutzten ihre bis heute in der Forschung unterstellte Rückständigkeit seit der Wende zum 20. Jahrhundert als Ressource für eine höchst innovative Stadtentwicklung, bei der Wissenstransfer und dessen Netzwerke eine bedeutende Rolle spielten. Die Doppeltagung nahm daher die Rolle von Wissen(schaft)stransfer für die jeweilige Stadtentwicklung in vergleichender Perspektive in den Fokus. Ausgehend von der Prämisse, dass "Wissenschaft und Stadt" sich in den letzten Jahren zu einem wichtigen neuen Forschungsfeld zu entwickeln begonnen hat, war es Ziel der von der Fritz Thyssen-Stiftung geförderten Konferenzen, die Forschungsanliegen von Wissen(schaft)s- und Stadtgeschichte zusammenzuführen: in der Urbanistik, der Stadtgeschichte, aber auch in der Wissenschafts-, Technik- und Medizingeschichte. Hierbei standen die "emerging cities"¹ (Gantner/Hein-Kircher) im südlichen und östlichen Europa im Mittelpunkt des Interesses. In diesem Zusammenhang stellten diese Tagungen immer wieder das herkömmliche Paradigma von "Zentrum" und "Peripherie" in Frage, indem sie vor allem die Rolle von "best practices"

¹ Zum Konzept der Perspektive der "emerging cities": Eszter Gantner/Heidi Hein-Kircher: „Emerging Cities“. – Knowledge and Urbanization in Europe's Borderlands 1880-1945 – Introduction, in: dies. (Gasthrsg.): Special Issue Emerging Cities. Journal of Urban History. Online First: DOI: 10.1177/0096144217705348.

für die jeweilige Stadtentwicklung und damit die Rolle und Kanäle des interurbanen Austausches von (Anwendungs-)Wissen hinterfragt wurden.

Das Format einer Doppeltagung stellte sich insgesamt als sehr produktiv aus, wurde im ersten Teil durch die mit wenigen Ausnahmen gleichen Teilnehmer/innen und Schwerpunkte der Vorträge zunächst das Verhältnis von "Zentrum" und "Peripherie" vor dieser Folie hinterfragt und diskutiert, so widmete sich der zweite Teil vor allem der Frage, welche Werkzeuge die städtischen Akteure nutzten, um ihre Entwicklung voranzutreiben. Die Ergebnisse beider Veranstaltungen zeigten deutlich, dass diese Frageperspektive auch die herkömmliche Charakterisierung von Städten an der "Peripherie" und am "Zentrum" immer wieder invertiert und der Informationsfluss anderen Logiken und Richtungen folgte, wie durch das Paradigma unterstellt wird.

Grundidee der beiden Veranstaltungen war, dass die städtebauliche Modernisierung europäischer Städte um 1900 ein komplexer Prozess war, der von multidirektionalem Wissenstransfer, Eklektizismus und lokalen Widerständen ebenso charakterisiert wurde wie von Nationalisierungsprozessen. Eine Sektion widmete sich daher der Frage nach dem interurbanen Austausch von Stadtplanungswissen. Ausführlich diskutiert wurden diese Netzwerke am Beispiel von Stadtentwicklungsprojekten in Moskau (ANNA MAZANIK, Budapest), Goran Hutinec (Zagreb) am Beispiel der Modernisierung Zagrebs und Prags (CATHLEEN GIUSTINO, Auburn) Das intensive Streben der „emerging cities“ den „Anschluss“ an die Moderne zu verwirklichen, kollidierte mit dem Bemühen um die Bewahrung der eigenen, historisch gewachsenen Identität. Anschließend griffen die Vortragenden einer weiteren Sektion die Metapher des "Experimentierfeldes" und "Testes" auf und diskutierten, wie in architektonischer Hinsicht eine moderne Stadt an der "Peripherie" entwickelt werden konnte. Dies zeigten etwa TAMARA BJAŽIC KLARIN (Zagreb) am Beispiel von städtebaulichen Wettbewerben in Zagreb und HARALD STÜHLINGER (Zürich) am Beispiel der Verbreitung von Kanaldeckeln auf. Deutlich wurde dies auch etwa hinsichtlich der Planung von zoologischen Gärten, wie dies OLIVER HOCHADEL (Barcelona) zeigte. Insgesamt zeigten die Vorträge, dass bei der Entwicklung neuer Modelle und Technologien mitunter auch gerade kleinere Städte als "Experimentierfeld" fungierten. Für größere Städte wäre nämlich ein entsprechender „Test“ etwa im Bereich der Gesundheitsfürsorge wesentlich teuer gewesen und schwieriger durchzuführen.

Daher widmete sich eine weitere Sektion der Frage der öffentlichen Gesundheit und dem Verhältnis von Gesundheitsvor- und -fürsorge auf der einen Seite und öffentlicher Kontrolle auf der anderen Seite. HEIDI HEIN-KIRCHER (Marburg) zeigte dies am Beispiel Lembergs im 19. Jahrhundert und hinterfragte die Strategien der Lokalpolitiker, die Lebensbedingungen zu verbessern. Während CELIA MIRALLES BUIL (Lyon) die interurbanen Netzwerke von Gesundheitsin-

stitutionen und Ärzten in den 1930er Jahren am Beispiel katalanischer Diskussionen erläuterte und SEAN BRADY (Dublin) hinsichtlich der Gripeschutzmaßnahmen in sizilischen Städten am Ende des Ersten Weltkriegs, zeigten IGOR LYMAN und VICTORIA KONSTANTINOVA (Berdyansk) die Grenzen des interurbanen Austausches von „best practices“ im Bereich der *public health* am Beispiel der russischen Hafenstadt Berdyansk auf. Ausgehend von dem Befund, dass der rasend schnell wachsende urbane Raum in den Jahrzehnten vor und nach 1900 die kommunalen Gesundheitsbehörden insbesondere in den landwirtschaftlich geprägten und ärmeren imperialen Grenzregionen vor äußerst schwere Herausforderungen stellte, fragen die Referierenden, woher „emerging cities“ ihre Vorbilder bezogen, um gegen Epidemien, Tuberkulose und Armut (die soziale Krankheit) vorzugehen? Einmal mehr wurden dabei hierarchische Vorstellungen von „Zentrum und Peripherie“ unterlaufen, da viele praktikable Modelle nicht aus der Metropole, sondern eben vom „Rand“ genutzt wurden. Bei der wissenschaftlichen Rekonstruktion dieses interurbanen Austausches wurde aber auch deutlich, wie intrinsisch Diskurse über Medizin und Gesundheitsvorsorge mit den moralischen und politischen Vorstellungen und Ideen der sozialen Sicherheit und Ordnung der jeweiligen Akteure (konservativ, sozialistisch, kommunistisch etc.) verbunden waren. Ausgehend von modernen Errungenschaften wie Automobilindustrie, Straßenbahnen und Kanalisation nahm eine weitere Sektion den Technologietransfer zwischen den „emerging cities“ in den Blick. ESZTER GANTNER (Marburg) verwies etwa diesbezüglich auf die Rolle von „wandernden“ Architekten auf. Diese Vorträge wie etwa auch die Rolle machten gerade deutlich, dass sich in den augenscheinlich "peripheren" Städten höchst innovative Entwicklungen vollzogen, so dass der interurbane Austausch von praktischem Wissen "auf Augenhöhe", also von Städten mit einem ähnlichen Status daher Priorität hatte.

Was bedeuten diese Ergebnisse für die moderne Stadtgeschichte? Zunächst zeigten die Tagungen, dass ein vergleichender, multidimensionaler Ansatz, der sich auf verschiedene Entwicklungsfelder erstreckt, herkömmliche Interpretationen in Frage stellt. Gerade in den bisher noch nicht ausreichend erforschten, weil in der traditionellen Stadtgeschichte eher uninteressant erscheinenden Städten an der "Peripherie" fanden höchst spannende Entwicklungen statt. Die Frage nach „best practices“, nach dem Anwendungswissen, spielte somit eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Wissenstransfer und dessen jeweilige Netzwerke spielten hierbei eine zentrale Rolle, nicht zuletzt, weil die jeweiligen Akteure auf "Augenhöhe" und nicht in einer "top down" Perspektive ihre Ideen austauschten und weiterentwickelten. Schließlich zeigten alle Vorträge, dass Modernisierung und Nationalisierung an den imperialen Peripherien insbesondere im östlichen Europa eng miteinander verwoben waren und sich hieraus besondere Anreize und Impulse für die Akteure ergaben, erfolgreich "ihre"

Stadt zu entwickeln. Dies hinderte sie aber nicht daran, übernationale Netzwerke gleichermaßen zu nutzen und in sie ihr Wissen einzuspeisen. Abschließend zeigten daher beide Veranstaltungen, dass neue Frageperspektiven und die Stadtgeschichte kleinerer Städte insgesamt durchaus produktiv für die Stadtgeschichtsforschung sind.

**Heidi Hein-Kircher, Abteilungsleiterin Wissenschaftsforum am Herder-Institut für historische Ostmitteleuropaforschung,
heidi.hein-kircher@herder-institut.de**

Kathrin Meißner

Tagungsbericht: *Urbane Elemente: Licht, Luft, Feuer und Wasser in der Geschichte und Gegenwart der Stadtentwicklung.*

Nachwuchstagung der Gesellschaft für Stadt- und Urbanisierungsforschung am 23./24. Juni 2017 in Berlin

Am 23. und 24. Juni 2017 fand die von der GSU zweijährig organisierte Nachwuchskonferenz am Center for Metropolitan Studies der Technischen Universität Berlin zum Thema „Urbane Elemente; Licht, Luft, Feuer und Wasser in der Geschichte und Gegenwart der Stadtentwicklung“ statt. Sowohl aus technik- und wirtschaftshistorischer als auch aus anthropologisch-kunstwissenschaftlicher Perspektive wurden Forschungsansätze zu Präsenz und zum Umgang mit ‚Naturelementen‘ im sozial konstruierten, urbanen Raum diskutiert.

Die Begrüßung und inhaltliche Einführung übernahm die Direktorin des Center for Metropolitan Studies DOROTHEE BRANTZ (Berlin), in der sie auf die zentrale Bedeutung der Elemente Licht, Luft, Feuer und Wasser für die urbane Entwicklung seit jeher verwies.

TIMOTHY MOSS (Berlin) eröffnete das diesjährige Konferenzthema mit einem Beitrag über den Zugang stadthistorischer Forschung zu Berlin anhand des Elements Wasser „Reading a City through Water: Sociotechnical Imaginaries and Realities of Berlin, 1920-present“. Anhand diverser technologischer Innovationen veranschaulichte MOSS die Ubiquität und Relevanz von Wasser im Stadtkontext sowohl als ökonomisch-planerisches Objekt, ökologische Ressource aber auch als machtpolitischer Akteur, ideologisch-mythologisches Symbol oder Repräsentationsform.

Das Tagungsformat setzte sich aus je zwei Präsentationen pro Panel und einem begleitenden Kommentar eines GSU-Vorstandsmitglieds zusammen. Den Auftakt bildeten zwei frühneuzeitliche Beiträge mit kultur- und umweltgeschichtlichem Fokus unter Leitung von RAINER LIEDTKE (Regensburg) und GISELA METTELE (Jena). Der Vortrag von ANSGAR SCHANBACHER (Göttingen) zu „Naturgefahren und Ressourcen in Braunschweig, Würzburg und Utrecht im 17. und 18. Jahrhundert“ thematisierte die Reaktionen der städtischen Verwaltungen und Bürgergemeinschaften auf Naturkatastrophen unter Aspekten der urbanen Nachhaltigkeit sowie Resilienz und versuchte Vergleichspunkte zwischen den ausgewählten Städten bzw. auch Kontinuitäten zu gegenwärtigen Problemlagen herzustellen. Daran anschließend präsentierte TERESA

SCHRÖDER-SCHRAPPER (Duisburg und Essen) „Elementare Gefahren und Risiken in städtischen Inschriften der Frühen Neuzeit“. Sie hob dazu die Bedeutung von Schriftlichkeit auf mobilen und immobilien Trägern im frühneuzeitlichen Stadtbild als essentielle Wissensbestände über Naturereignisse und Gefahren hervor. Dabei fand sowohl die Funktion der Inschriften innerhalb der Stadt als auch die Geschichtlichkeit der darin materialisierten Aussagen Betonung, um die Wirkungsmacht spezifischer urbaner Orte zur Wissens- und Wirklichkeitskonstruktion und -generierung zu ermitteln. Die Dauerhaftigkeit und Sichtbarkeit der Inschriften ermöglichten somit eine Projektion historischer Bezüge von elementaren Bedrohungen auf die gegenwärtige und auch zukünftige Stadtgestaltung.

Das zweite Panel beinhaltete den Einfluss der urbanen Elemente auf das konkrete Handeln staatlicher bzw. kommunaler Akteure im urbanen Raum. KATHRIN MEISSNER(Erkner) zeichnete in ihrem Vortrag zu „‘Mehr Licht, Mehr Luft!’-Forderungen und deren Relevanz für die Berliner Wohnungsfrage und Sozialmoral im späten 19. Jahrhundert“ den Zusammenhang zwischen einer gesundheitsfördernden Stadtplanung und einer intendierten Sozialpolitik zur Moralsteigerung von den 1870er Jahren bis zur Jahrhundertwende nach. Berücksichtigung fanden dabei vor allem die sozialreformerischen und gesundheitspolitischen Forderungen nach besseren Lebens- und Wohnbedingungen in den Mietskasernen als Voraussetzung zur moralisch-sittlichen Erziehung der Berliner Mittel- und Unterschicht. In der sich daran anschließenden Diskussion, unter Leitung von SYLVIA NECKER (München) und DOROTHEE BRANTZ (Berlin), wurde unter anderem die umwelthistorische Komponente der Elemente am Beispiel der Korrelation des Aufkommens städtischer Volksparks mit den hygienischen und gesundheitlichen Förderdebatten im Wohnungsbe- reich vertieft.

Die dritte Sektion, geleitet durch CELINA KRESS (Berlin) und CHRISTOPH BERNHARDT (Erkner), widmete sich der ubiquitären Präsenz natürlicher Elemente im Stadtag, zum einen in Form des Vortrags von OLIWIA MURAWSKA (Mainz) über „Die vier Elemente als Wahrnehmungsschlüssel des Urbanen“. Unter einem kulturanthropologischen Ansatz der Mensch-Natur-Beziehungen fokussierte sie eine zeitgenössische Perspektive und verband die Existenz der Naturelemente mit technologischen Ressourcen im urbanen Raum, sodass dem Stadtraum zunächst entrissen-geglaubte Elemente durch Beispiele wie Urban Gardening oder weitläufige Glasfronten auf eine angepasste Weise wieder zugeführt würden. Zum anderen präsentierte JAN HANSEN (Berlin) seine Forschungsergebnisse zum „Infrastrukturellen Alltag in Los Angeles 1880-1930“, wobei der Referent aus technologisch-anthropologischer Perspektive die Alltagserfahrungen der Bevölkerung im Zuge der Urbanisierung eingeführten Wasser- und Energieversorgung erläuterte. Zudem wurde die

Wirkungsmacht der Elemente als Infrastrukturtechnologien auf die urbane und ethnische Identitätskonstruktion als ‚moderne‘ und fortschrittliche Stadt hervorgehoben.

Im abschließenden Panel zu diskurs- und rezeptionsanalytischen Ansätzen gab BENJAMIN BRENDEL (Gießen) Einblicke in seine Forschungen zum „Dammbau als Quelle diskursiver Stadtgründung“. Darin präsentierte er die politische Relevanz von Dammbauprojekten als Mittel zur Legitimation politischer Leitfiguren und als Bestandteil der Nationenbildung. Zudem bildete die kulturhistorische Komponente und Rezeption von infrastruktureller Leistungen, wie Dammbauprojekten, einen essentiellen Aspekt des Vortrags. Mit dem Beitrag „‘Rettet die Küstel‘ Luft und Wasser als Kernelemente der Industrialisierung Wilhelmshaven“ leistete JÖRN EIBEN (Hamburg) den abschließenden Vortrag. Er kontextualisierte anhand diverser Beispiele die narrative sowie mediale Rezeption der Elemente Wasser und Luft in ökologischen sowie ökonomischen Zusammenhängen urbaner Transformationen der Industrialisierung von Wilhelmshaven. Dabei wurde die Trias Krise-Reaktion-Transformation unter kultur- und diskursanalytischen Aspekten betont. In der von SEBASTIAN HAUMANN (Jena) und RAINER LIEDTKE (Regensburg) angeleiteten Diskussion wurden die kultur- und alltagshistorischen Komponenten der urbanen Elemente kontextualisiert.

Die zentrale Bedeutung der Elemente für die historische, wie auch gegenwärtige und zukünftige Stadtentwicklung und deren Relevanz in umweltbezogenen, machtpolitischen, ökonomischen, technologischen sowie sozial-kulturellen Bereichen fanden in den vielfältigen und multiperspektivischen Tagungsbeiträgen Anklang und eröffneten neue Zugänge für die Stadt- und Urbanisierungsforschung.

Kathrin Meißner, IRS Erkner

Bericht: *Vernetzungstreffen und Gründung des Zentrums Planungsgeschichte zu Stadt & Landschaft*

an der Universität Kassel am 7. Juli 2017 am Fachbereich Architektur Stadtplanung Landschaftsplanung (ASL)

Die Planungsgeschichte in Deutschland gewinnt eine neue Institution, die das Thema Geschichte der räumlichen Planung in Stadt und Landschaft in der Öffentlichkeit verstärken und die Akteure bündeln möchte. Mit einem Vernetzungstreffen am 7. Juli 2017 wurde an der Universität Kassel, Fachbereich Architektur Stadtplanung Landschaftsplanung (ASL) das „Zentrum Planungsgeschichte zu Stadt & Landschaft“ (ZSL) / *Centre for Urban and Landscape Planning History (CUL)*, gegründet. Initiiert wurde das Zentrum von STEFANIE HENNECKE zuständig für das Fach- und Lehrgebiet Freiraumplanung und HARALD KEGLER, der Planungsgeschichte am Fachbereich ASL der Universität Kassel lehrt. Zu diesem Treffen kamen erstmals Vertreter/innen wichtiger Institutionen zusammen, die sich im europäischen Raum und darüber hinaus mit der Geschichte der Planung einerseits von Stadt und andererseits von Freiraum und Landschaft beschäftigen. Dazu zählen die Gesellschaft für Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung (GSU), das zur Leibniz Universität Hannover gehörende Zentrum für Gartenkunst und Landschaftsarchitektur (CGL), das Archiv der Moderne und das Institut für Geschichte und Theorie der Architektur und Planung an der Bauhaus-Universität Weimar, das Centre for Metropolitan Studies an der TU Berlin, die Forschungsstelle für Gartenkultur und Freiraumentwicklung der Universität der Künste Berlin, die Historische Abteilung des Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung in Erkner (IRS), die International Planning History Society (IPHS) und die Redaktion der internationalen Fachzeitschrift „Planning Perspectives“.

Die „Geschichte der Zukunft“, wie zuletzt Joachim Radkau in seinem gleichnamigen Buch, die in der aktuellen öffentlichen Debatte einen immer größeren Stellenwert gewinnt, ist auch eine Geschichte der Planung. Das Ziel des neuen Zentrums besteht darin, die Geschichte der Auseinandersetzung mit der Zukunft von Planung an der Schnittstelle von Stadt- und Landschaftsentwicklung zu diskutieren. Im Zusammenhang mit Klimawandel und globaler Transformation kann Planung aus den Zukunftskonzepten der Vergangenheit lernen, nach neuen Möglichkeiten der Steuerung suchen und diese platzieren. International hat die Planungsgeschichte einen wichtigen Stellenwert erlangt. Auch in West-

wie Ostdeutschland blickt sie auf eine reiche, vielfältige Tradition, die ca. 50 Jahre zurückreicht. Jetzt stehen neue Herausforderungen an, die Lehre und Forschung gleichermaßen betreffen und die Planungspraxis und internationale Kooperationen berühren. Es geht uns in diesem Kontext darum, die beiden Disziplinen Stadtplanung und Freiraum- und Landschaftsplanung über ihre jeweilige Geschichte zusammenzudenken und sie hinsichtlich ihres Beitrages zum – wie jeweils auch immer definierten – ‚Fortschritt‘ zu befragen.

Die Planungsgeschichte hat in den letzten fünf Dekaden durch Forschung Erkenntnisse gewonnen, die die Grundlage für eine solide akademische Arbeit darstellen. Es haben sich zahlreiche Institutionen gebildet, die sich der spezifischen Forschung, aber auch der internationalen Vernetzung widmen. Planungsgeschichte ist eine Disziplin und deswegen, insbesondere auch an der Universität Kassel, Bestandteil der Lehre geworden. Auf der anderen Seite muss konstatiert werden, dass die Planungsgeschichte an vielen Hochschulen Deutschlands in ihrer institutionellen Verankerung geschwächt ist. Zwar hat die Planungsgeschichte – generalisierend gesagt – ein beachtliches Konvolut an empirischen Studien hervorgebracht, die theoretischen Ansätze sind hingegen rar. Eine disziplingetragene Forschung tritt bisweilen in den Hintergrund. Studien, die die historischen Perspektiven der Stadtplanung mit denen der Freiraum- und Landschaftsplanung zusammenführen, liegen kaum vor. Hier sehen wir eine enorme Chance für eine auf der Kasseler Tradition aufbauende Interdisziplinarität. Eine Brücke zur Bau- und Architekturgeschichte ist ebenso avisiert wie die zur allgemeinen Stadt- und Landschaftsgeschichte.

Das ZSL versteht sich als (internationale) Plattform für eine die Disziplinen Stadtplanung und Freiraum-/Landschaftsplanung zusammenführende planungshistorische Forschung und zugleich als Brückenbildner zwischen Forschungen und Lehre in der Planungstheorie. Zudem will es Drittmittel zu Forschungen im Spannungsfeld der Um- und Aufbrüche im 20. Jahrhundert generieren und die Nachwuchsforschung befördern. Der Schwerpunkt liegt auf der Geschichte der Zukunftstheorien, Methoden und Paradigmen zur Planung von Stadt und Landschaft. Eingebettet wird diese in die Geschichte der Disziplinen Stadt-, Landschafts- und Raumplanung.

Die Initiative für ein solches ZSL setzt die am Fachbereich ASL in der Vergangenheit aufgebauten Kapazitäten und Reputationen für die Planungsgeschichte fort, die aus der AG Stadtbaugeschichte in den 1980er Jahren hervorgegangen sind. Auch die archivarisches Tätigkeit und die noch fachgebietsgebundenen Forschungsarchive zum Gartenarchitekten LEBERECHE MIGGE sowie zur Landesplanung Mitteldeutschlands bieten bereits vorhandene Möglichkeiten einer interdisziplinären Kooperation.

Das ZSL widmet sich zunächst der jüngeren Planungsgeschichte des 20. Jahrhunderts. Dabei interessieren uns Zusammenhänge zwischen Demokratie und

Diktatur, zwischen den entstehenden Fachgebieten Stadt-, Regional-, Freiraum- und Landschaftsplanung und Architektur sowie die Entwicklung der jeweiligen Fach-Communities mit ihren theoretischen wie methodischen Leitvorstellungen. Der begonnene gesellschaftliche Diskurs um die „Große Transformation“ der Stadtregionen zu einer nachhaltigen Entwicklung unter den Bedingungen der verschiedenen Krisen – lokal wie global – leitet zu der historischen Auseinandersetzung um die Pfadgestaltungen der Stadt- und Landschaftsentwicklung über. Dabei spielen die Fachleute, ihre Paradigmen, die Schulen und anderen Institutionen, aber auch die kommunalen Strukturen und sozio-ökonomischen Leitvorstellungen der verschiedenen Gesellschaften eine maßgebliche Rolle. Insofern wird Planungsgeschichte – neben dem allgemein aufklärerischen Verständnis historischer Forschung – auch als Beitrag zum geschichtsbasierten Diskurs über die Zukunft von räumlicher Planung und deren transdisziplinärer, transformativer Ausrichtung verstanden.

All diese Themen bilden sich – zeitversetzt und räumlich differenziert (z. B. in Ost- und Westdeutschland) – auch in den Konzeptionen und Inhalten der Hochschullehre zur Stadt- und Landschaftsplanung ab. Hier setzen wir mit unserem ersten Arbeitsvorhaben im Zentrum an: Wir begreifen die Hochschullehre als Indikator für die Reproduktion von Wissen. Durch das Hervorbringen der Fachkräfte wird maßgeblich die Entwicklung von Stadt und Landschaft geprägt. Hier manifestiert sich auch das sich wandelnde Verständnis von Fortschritt. Die Frage, wie sich die Idee der Nachhaltigkeit in der Geschichte der Lehre in beiden Disziplinen im letzten halben Jahrhundert niederschlug, kann für die neuen Herausforderungen beim Umgang mit dem Klimawandel in methodischer, strategischer und instrumenteller Hinsicht Erkenntnisse liefern. Die Entstehung der professionellen Lehre auf den beiden Gebieten ist bislang kaum erforscht; diese Forschung durchzuführen bietet die einzigartige Chance, notwendiges Wissen für die kritische Begleitung und weitere Ausgestaltung der „Großen Transformation“ historisch-strukturell zu fundieren und, mit besonderer Aufmerksamkeit, Ableitungen für zukünftiges Lernen und Lehren zu Stadt- und Landschaftsplanung vornehmen zu können.

Erste Ergebnisse können zum 50. Jahrestag der Gründung der eigenständigen Städtebau- und Landschaftslehreinrichtungen in Weimar (2019) und Kassel präsentiert werden.

Auf folgenden Jahrestagen, etwa zur Landesplanung (2020), oder zu den internationalen Ausstellungen kann der Zugang zu dem Thema der Transformation von stadt-landschaftlichem Wissen erweitert werden.

Interessierte am ZSL können sich an die beiden Autoren wenden:

**Prof. Dr. Stefanie Hennecke, Universität Kassel, Fachbereich Architektur
Stadtplanung Landschaftsplanung (Gottschalkstraße 26, 34127 Kassel,
Tel.: 0049 (0)561 804 7047), hennecke@uni-kassel.de**

**Apl. Prof. Dr. habil. Harald Kegler, Universität Kassel, Fachbereich Archi-
tektur Stadtplanung Landschaftsplanung (Gottschalkstraße 22, 34127
Kassel, Tel.: 0049(0)1785421812), harald.kegler@uni-kassel.de**

T E R M I N E

1. Halbjahr 2018

01. – 02. Februar Tagung: *Erdbeben, Feuer, Wasser und andere Katastrophen – Ihr Einfluss auf die Stadtentwicklung und Stadtgestalt im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit*
Kantonale Denkmalpflege Basel-Stadt
Basel
<http://www.denkmalpflege.bs.ch/baukultur-entdecken/veranstaltungen/tagung-katastrophen-stadtentwicklung-2018.html>
22. – 23. Februar Workshop: *Creative communities in cities and regions. Historical case-studies from Germany and the Benelux-countries*
Arbeitskreis Deutsch-Niederländische Geschichte / Fryske Akademy / Duitsland Instituut Amsterdam / N.W. Posthumus Institute
Leeuwarden
<http://www.hsozkult.de/event/id/termine-34677>
09. – 10. März Konferenz: *Urban Walking – The Flâneur as an Icon of Metropolitan Culture in Literature and Other Media*
Friedrich-Schiller Universität Jena, Institut für Anglistik und Amerikanistik
Jena
<http://www.hsozkult.de/event/id/termine-34836>
06. – 06. April *Healthy or Unhealthy Cities? Urban environments, cultures and economies of public and private health, 1600 to the present.*
Urban History Group Conference 2018 / Keele University
Keele, Newcastle (Großbritannien)
<https://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/uhg/2018-conference>

12. – 13. April Tagung: *Moving Images – Static Spaces? The blurring of Architectures, Film, Animation, Digital Art, Coding and Design*
 The Mediated City and PARADE (Publication & Research in Art, Architectures, Design and Environments) / Istanbul Kemerburgaz University / Altinbaş Foundation
 Istanbul, Türkei
<http://architecturemps.com/istanbul/>
18. – 21. April Konferenz: *Transformations of the Urban. Global Perspectives on the History of Industrial Cities*
 Deutsches Historisches Institut Moskau / DFG-Projekt „Industriestädte – Krisen, Krisenwahrnehmungen und Entwicklungsalternativen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts“
 (Helmut-Schmidt-Universität, Hamburg, Professur für Neuere Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte, Universität des Saarlandes, Saarbrücken, Lehrstuhl für Kultur- und Mediengeschichte)
 Moskau
18. – 20. April Konferenz: *Urban Cultures in the Baltics (from the Middle Ages to the 20th Century)*
 Institute of Baltic Region History and Archaeology of Klaipėda University / Institute of History, Archaeology and Art History of Tallinn University / Faculty of History and Philosophy of the University of Latvia (Riga) / Herder Institute for historical research on East Central Europe in Marburg
 Klaipėda (Litauen)
<http://briai.ku.lt/en/cfp-urban-cultures-baltics-middle-ages-20th-century/>
19. – 20. April Tagung: *Internationale Städtetagung in Rostock*
 Verein Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V.
 Rostock
<http://forum-stadt.eu/,Lde/start/Fachtagung.html>

26. – 28. April Tagung: *Regionale und korporative Identitäten und historische Diskontinuität*
 J.E. Purkyně-Universität in Ústí nad Labem (Aussig)
 Aussig (Tschechien)
<https://networks.h-net.org/node/73374/announcements/246578/conference-regional-and-corporate-identities-and-historical>
27. April Workshop: *Urban Governance and its Disorders: Corruption in the Cities*
 Centre for Urban History, University of Leicester
 Leicester
<http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news/workshop-2018>
16. – 18. Mai Tagung: *Urban Morphology in South-Eastern Mediterranean Cities: Challenges and Opportunities*
 CyNUM – Cyprus Network of Urban Morphology
 Zypern
<http://cyprusconferences.org/cynum2018/>
17. – 18. Mai Tagung: *La résilience des villes-portuaires européennes: crises et réinventions (XVIe-XXIe siècle)*
 CRHAEL – Centre de Recherche en Histoire Atlantique et Littorale
 Dünkirchen
<https://crhael.univ-littoral.fr/?p=771>
20. – 21. Mai Nachwuchsworkshop: „Nicht zu unterschätzen!“ - Neue Überlegungen zu Kleinstädten in der Hanse
 Forschungsstelle für die Geschichte der Hanse und des Ostseeraumes
 Stendal
 Deadline: 30. Januar 2018
<https://fgho.eu/de/Nachwuchsworkshop>

2. Halbjahr 2018

11. – 13. Juli
CfP: *Conformity, Resistance, Dialogue and Deviance in Health and Medicine: Biennial Conference 2018*
Society for the Social History of Medicine / University of Liverpool
Liverpool
Deadline: 2. Februar 2018
<https://sshm.org/upcoming-sshm-conferences/>
15. – 19. Juli
Konferenz: *Looking at the world history of planning: 18th IPHS Conference 2018*
International Planning History Society (IPHS)
Yokohama (Japan)
<http://iphs2018.jp/>
19. – 22. Juli
CfP: *Connections between urban and rural/small-town America*
SHEAR - Society for Historians of the Early American Republic 2018 Conference
Cleveland (Ohio, USA)
Deadline: 1. Dezember 2017
<http://www.shear.org/annual-meeting/>
23. – 25. August
CfP: *Neighbours or Strangers? Conflict, Negotiation and Collaboration in Multicultural Communities (Passages from Antiquity to the Middle Ages VII)*
University of Tampere
Tampere (Finnland)
Deadline: 31. Dezember 2017 (abstracts), Januar 2018 (paper)
<http://www15.uta.fi/trivium/passages/>
29. August –
1. September
Konferenz: *Urban Renewal and Resilience. Cities in Comparative Perspective, 14th International Conference on Urban History*
European Association for Urban History (EAUH)
Rom
<https://eauh2018.ccmgs.it/>

25. – 28. September Tagung: „Gespaltene Gesellschaften“ – 52. Historikertag des
VHD
Westfälische Wilhelms-Universität Münster / Verband
der Historiker und Historikerinnen Deutschlands
Münster
[http://www.historikerverband.de/historikertag/52-
deutscher-historikertag-2018.html](http://www.historikerverband.de/historikertag/52-deutscher-historikertag-2018.html)

AUTOREN DES THEMENSCHWERPUNKTES

Christian Jansen ist ordentlicher Professor für Neuere und Neueste Geschichte an der Universität Trier. Forschungsschwerpunkte: deutsche und italienische Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, insbesondere politische Geschichte, Kultur- und Mentalitätsgeschichte, Universitäts- und Wissenschaftsgeschichte. Publikation zum Thema: Italien seit 1945. Göttingen 2007.
jansen@uni-trier.de

Michael Kriest arbeitete nach seinem betriebswirtschaftlichen Studienabschluss in Berlin als Controller in bayerischen Universitätsverwaltungen. Parallel dazu studierte er an der Universität Bamberg von 1999 bis 2005 Historische Geographie und Denkmalpflege. Die Dissertation zum Thema Reichsautobahnnetz wurde 2014 abgeschlossen. Derzeit ist Michael Kriest unter anderem als freiberuflicher Gutachter im Bereich Denkmalpflege tätig. Forschungsschwerpunkte liegen insbesondere in der Analyse historischer Infrastrukturen und von Kulturlandschaften.
michael.kriest@gmx.de

Anne Kurr, M.A., ist Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Hamburg. Forschungsschwerpunkte: Soziale Ungleichheit, Reichtum und Oberschichten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.
kurr@zeitgeschichte-hamburg.de

Takahito Mori, DSSc, ist Associate Professor an der Graduate School of Economics der Hitotsubashi Universität in Tokyo. Forschungsschwerpunkt: Stadtgeschichte des 19./20. Jahrhunderts. Letzte Buchveröffentlichung: Elektrifizierung als Urbanisierung. Frankfurt am Main 1886-1933 (Beiträge zur hessischen Wirtschaftsgeschichte, Bd. 9), Darmstadt 2014.
t.mori@r.hit-u.ac.jp

Axel Schildt, Dr. phil. habil., ist Direktor der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg und Professor für Neuere Geschichte an der Universität Hamburg sowie Mitglied im Vorstand der Bundeskanzler-Willy-Brandt-Stiftung. Forschungsschwerpunkte: Intellectual History des 20. Jahrhunderts, Europäische Mediengeschichte, Deutsche Geschichte nach dem Zweiten Weltkrieg.
schildt@zeitgeschichte-hamburg.de

Dieter Schott, Prof. Dr., ist Professor für Neuere Geschichte mit einem Schwerpunkt auf Stadt- und Umweltgeschichte am Institut für Geschichte der TU Darmstadt. Forschungsschwerpunkte: Stadt- und Umweltgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Geschichte von Naturkatastrophen, Energie- und Verkehrsgeschichte. Letzte Buchveröffentlichung: Martin Knoll/ Uwe Lübken/ Dieter Schott (Hrsg.): Rivers lost – Rivers regained. Rethinking City-River Relationships, Pittsburgh 2017.
schott@pg.tu-darmstadt.de

Lu Seegers, PD Dr., ist Privatdozentin am Historischen Seminar der Universität Hamburg und Geschäftsführerin der Schaumburger Landschaft. Forschungsschwerpunkte: Stadtgeschichte, Mediengeschichte, Geschlechtergeschichte, Erfahrungsgeschichte und Oral History, Erinnerungskulturen im 20. Jahrhundert.
lu.seegers@uni-hamburg.de

David Templin, Dr. phil., arbeitet derzeit an einem Gutachten für das Staatsarchiv Hamburg zur NS-Belastung Hamburger Straßennamen. Forschungsschwerpunkte: Stadtgeschichte, soziale Bewegungen, Jugendkulturen, Migration. Publikationen [u.a.]: Freizeit ohne Kontrollen. Die Jugendzentrumsbewegung in der Bundesrepublik der 1970er Jahre, Göttingen 2015.
dtemplin@mailbox.org

Katharina Wohlgemuth ist Doktorandin des Lehrstuhls für Kultur- und Mediengeschichte Universität des Saarlandes, Saarbrücken. Forschungsschwerpunkte: Stadtgeschichte, historische Industriestadtforchung, kommunale Kulturpolitik.
katharinawohlgemuth@gmx.de

Clemens Zimmermann, Prof. Dr., ist Lehrstuhlinhaber der Kultur- und Mediengeschichte an der Universität des Saarlandes. Forschungsschwerpunkte: Sozial- und Kulturgeschichte von Stadt und Land, Geschichte von Staatspraxis und Sozial- und Kulturpolitik, individuelle, gruppenspezifische und wissenschaftliche Wahrnehmung neuer Technologien und Medien.
cl.zimmermann@mx.uni-saarland.de