

Moderne Stadtgeschichte

2018

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

Pfade des Urbanen – Herausforderungen und Potenziale von Pfadkonzepten für die historische Stadtforschung

Verantwortlicher Herausgeber:
Jörn Eiben

BERICHTE UND AUFSÄTZE ZUM THEMA

Jörn Eiben

Einleitung: History matters ... so what? Das Pfadkonzept und die
Stadtgeschichte..... 5

Christoph Bernhardt

„Pfadabhängigkeiten“ und „Entwicklungspfade“: zwei Konzepte
stadtdgeschichtlicher Forschung..... 16

Clemens Zimmermann	
Antwerpen 1550-1600: Abbruch oder Verengung eines Entwicklungspfades?.....	31
Dieter Schott	
Krieg als externer Schock oder Katalysator für neue Pfade: Zum Verhältnis von Krieg und Pfadabhängigkeit in deutschen Städten des 20. Jahrhunderts.....	44
Christoph Strupp	
Freie und Hafenstadt Hamburg? Maritime Pfadabhängigkeiten in Hamburg seit den 1950er Jahren.....	59
Michael Röhrig	
Entwicklungspfad und Transformation der Hüttenstadt Völklingen im Spiegel industrieller Krisen und Schrumpfung in den 1960er bis 1980er Jahren.....	73
Jörn Eiben	
„Wilhelmshaven blickt seewärts“ – Beginn und Ende eines wirtschaftspolitischen Pfades.....	86
Christoph Bernhardt	
Leitrezension.....	99
 F O R U M	
Stéphane Frioux	
The diffusion of innovations to improve the French urban environment (1890s-1940).....	102
Armin Ozwar	
Die französische Stadt nach 1945. Ein Überblick über die moderne Stadtgeschichtsforschung in Frankreich.....	117

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

Dieter Schott et al.

Tagungsbericht: Urban Renewal and Resilience. Cities in
Comparative Perspective

(Berichte von der 14. EAUH-Konferenz in Rom)..... 129

Franziska Klemstein

Tagungsbericht: Neue Forschungen zur DDR-Planungsgeschichte..... 138

Winfried Romberg

Tagungsbericht: Unterwegs zu neuen Ufern. Stadt und Fluss im
transregionalen europäischen Diskurs..... 140

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

Termine..... 143

Autoren des Themenschwerpunktes und der Forumsbeiträge..... 147

Jörn Eiben

History matters ... so what? Das Pfadkonzept und die Stadtgeschichte¹

The introduction sketches path-dependency's conceptual background in economics and social sciences. In a first step, the introduction discusses the concept's multi-disciplinary history in economics, history, sociology, and social and political sciences. In doing so, its key elements are carved out. In the following, the introduction discusses the particular potential of path-dependency for urban history. This discussion emerges from a comparison with the sociological concept of the 'intrinsic logic of the city' ("Eigenlogik der Städte"). Afterwards, the concept's particular properties for (urban-)historical research are considered in more detail. Special emphasis is put on constellations of actors and critical junctures. Both serve as crucial tools for analyses of persistence and change in cities over time.

Die Stadtgeschichte gilt mit Recht als ausgesprochen dynamisches Forschungsfeld, wie etwa Malte Zierenberg jüngst konzidierte.² Diese Einschätzung betrifft sowohl das stetig wachsende Themenspektrum als auch die konzeptionelle Bandbreite. Das vorliegende Themenheft versteht sich als Beitrag zur konzeptionellen und inhaltlichen Erweiterung dieses dynamischen Forschungsfeldes. Anhand des Konzepts der Pfadabhängigkeit soll ein Blick auf städtische Transformationen und Persistenzen geworfen werden. Dies erscheint zum einen angesichts einer gewissen Schiefelage bisheriger Forschungen zu diesem Thema relevant, denn ein Großteil dieser Forschungen folgt mehr oder weniger explizit den Deutungen der Zeitgenossinnen³ und erklärt Transformationen oder deren Ausbleiben als Krisen, Aufstiege oder Niedergänge.⁴ Das Konzept

¹ Ich danke Martina Heßler für die kritische Durchsicht des vorliegenden Textes sowie für ihre analytischen Anregungen.

² Malte Zierenberg, Stadtgeschichte. Version: 1.0, in: Docupedia-Zeitgeschichte, 25.10.2016. Online: http://docupedia.de/zg/Zierenberg_stadtgeschichte_v1_de_2016.

³ Der sprachlichen Einfachheit halber wird im Folgenden ausschließlich das grammatische Femininum verwendet. Menschen sämtlicher Geschlechter sind dabei eingeschlossen.

⁴ Ein aktuelles, prominentes Beispiel ist: Anne Power/Jörg Plöger/Astrid Winkler, Phoenix

der Pfadabhängigkeit bietet ein strukturiertes Modell, um städtische Transformationen und Persistenzen jenseits solcher, eher simplifizierender Erklärungsmuster zu untersuchen.

Pfadabhängigkeit, so fasste es der Politikwissenschaftler Johannes Gerschewski jüngst zusammen, beschreibt den „Umstand, dass zurückliegende Ereignisse und Prozesse ihren Schatten auf Gegenwart und Zukunft werfen und so das Handeln von politischen und sozialen Akteuren beeinflussen können.“⁵ Seit den 1980er Jahren fassen seine Fürsprecherinnen aus Wirtschafts- und Sozialwissenschaften diesen für sich genommen bereits schlichten Befund unter dem Schlagwort „history matters“⁶ zusammen. Das mag bei Historikerinnen für Schmunzeln, Kopfschütteln oder Achselzucken sorgen.

Bei genauerer Betrachtung der seit nunmehr gut 30 Jahren andauernden Diskussionen um das Konzept Pfadabhängigkeit in verschiedenen Disziplinen⁷, zeigen sich indes durchaus analytische Potenziale, die bereits für den Kontext der Stadtgeschichte unter anderem 2013 auf einem Workshop an der Helmut-Schmidt-Universität diskutiert wurden.⁸ Anfang 2017 folgte ein weiterer Workshop, der die konzeptionellen Impulse aufgriff und diese nun empirisch ausleuchten sollte.⁹ Ausgewählte Beiträge dieses Workshops wurden für das vorliegende Themenheft ausgearbeitet. Bevor diese Beiträge näher eingeordnet werden, sollen zunächst ein kurzer Exkurs in die Genese des Pfadkonzepts und einige Bemerkungen zu dessen konzeptionellen Kernpunkten erfolgen. Daran schließen vertiefende Überlegungen zur konzeptionellen Schärfung für die Stadtgeschichte an.

Cities. The Rise and Fall of great Industrial Cities, Bristol 2010.

⁵ Johannes Gerschewski, Pfadabhängigkeiten in der vergleichenden Politikwissenschaft, in: Hans-Joachim Lauth/Marianne Kneuer/Gert Pickel (Hrsg.), Handbuch Vergleichende Politikwissenschaft, Wiesbaden 2016, S. 235-245, hier S. 236.

⁶ Prominent findet sich die Formulierung beispielsweise in einem Sammelband Timothy W. Guinnane's und anderer, der sich multidisziplinär mit dem Konzept beschäftigt. Siehe: Timothy W. Guinnane u.a. (Hrsg.), History Matters. Essays on Economic Growth, Technology, and Demographic Change, Chicago 2003.

⁷ Einen guten Überblick bietet: Timothy W. Guinnane/William A. Sundstrom/Warren Whatley, Editor's Introduction, in: Dies., S. 1-19.

⁸ Vgl. Christoph Strupp, Tagungsbericht, in: IMS H. 2/2013, S. 122-125.

⁹ Vgl.: Normen von Oesen, Tagungsbericht, in: MSG H. 1/2017, S. 176-181. Der Workshop fand im Kontext des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft finanzierten Forschungsprojektes „Industriestädte - Krisen, Krisenwahrnehmungen und Entwicklungsalternativen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts“ statt, das in Kooperation zwischen dem Lehrstuhl für Neuere Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte der Helmut-Schmidt-Universität und dem Lehrstuhl für Kultur- und Mediengeschichte der Universität des Saarlandes durchgeführt wird.

*Pfadabhängigkeit(en): Zur Genese und Weiterentwicklung eines multidisziplinären Ansatzes*¹⁰

Formuliert in den Wirtschaftswissenschaften und der Wirtschaftsgeschichte, wird das Konzept der Pfadabhängigkeit mittlerweile in verschiedenen anderen Disziplinen diskutiert und erweitert. Im Folgenden werden zentrale Momente der Genese des Konzeptes beschrieben. Dabei gilt es weniger, dessen Ideengeschichte nachzuzeichnen, als vielmehr wesentliche konzeptionelle Eckpfeiler zu bestimmen. Zwar ist die Urheberschaft durchaus umstritten¹¹, doch herrscht Einigkeit darüber, dass die Arbeiten W. Brian Arthurs und Paul A. Davids für die theoretische Formierung des Ansatzes entscheidend waren. In kritischer Auseinandersetzung mit den „Effizienzannahmen der neoklassischen Ökonomie“¹² verwiesen der Ökonom Arthur und der Wirtschaftshistoriker David darauf, dass sich weder logisch-mathematisch noch historisch betrachtet stets die effizienteste Option durchsetze. Arthur modellierte seine Thesen anhand stochastischer Überlegungen, die im Kern auf Effekte der Selbstverstärkung hinausliefen: die sogenannten *increasing returns*. David griff mit der QWERTY-Tastatur auf ein konkretes (und vor allem eingängiges) historisches Beispiel zurück. Damit sind die sechs Buchstaben der obersten Buchstabenreihe einer üblichen (englischen) Computertastatur gemeint. Diese Anordnung sei, so David, keineswegs die effizienteste und in jedem Fall nicht die einzig mögliche. Gleichwohl ist die QWERTY-Anordnung nach wie vor die am weitesten verbreitete, weshalb zu fragen sei, wie sich solch ein *lock-in*, d.h. die langwierige Stabilisierung bei gleichzeitigem Ausschluss von Alternativen erklären ließe. Während Arthur dies durch das Polya-Urnen-Modell¹³ erklärte, argumentierte David historisch. Die QWERTY-Anordnung sei für Schreibmaschinen noch not-

¹⁰ Die folgende Herleitung folgt im Wesentlichen den Ausführungen Jürgen Beyers und Raymund Werles. Vgl. Jürgen Beyer, Pfadabhängigkeit. Über institutionelle Kontinuität, anfällige Stabilität und fundamentalen Wandel, Frankfurt a.M./New York 2006, hier v.a. S. 14-27. Ders., Pfadabhängigkeit ist nicht gleich Pfadabhängigkeit. Wider den impliziten Konservatismus eines gängigen Konzepts, in: Zfs H. 1/2005, S. 5-21, hier v.a. S. 7-13. Raymund Werle, Pfadabhängigkeit, in: Arthur Benz u.a. (Hrsg.), Handbuch Governance. Theoretische Grundlagen und empirische Handlungsfelder, Wiesbaden 2007, S. 119-131, hier v.a. S. 119-125.

¹¹ Vgl. zur umstrittenen Urheberschaft: Beyer, Pfadabhängigkeit, S. 14, Fußnote 2.

¹² Ebd., S. 14.

¹³ Werle, S. 120 erklärt dieses Modell kurz und präzise: „In einer Urne befinden sich eine rote und eine blaue Kugel. Per Zufall wird eine Kugel, etwa eine rote, gezogen, die dann zusammen mit einer weiteren Kugel derselben Farbe in die Urne zurückgelegt wird. Beim nächsten Zug ist die Wahrscheinlichkeit, dass eine rote Kugel gezogen wird, bereits doppelt so hoch wie für eine blaue Kugel. Diese Wahrscheinlichkeit steigt mit jedem Zug weiter an.“

wendig gewesen, damit sich die einzelnen Schreibmaschinenarme nicht überkreuzen. Schon für Kugelschreibmaschinen sei die Übernahme dieser Anordnung nicht zwingend gewesen – für Computer schon gar nicht. Und doch wurde sie unter anderem deshalb beibehalten, weil die ersten Nutzerinnen der Geräte auf Schreibmaschinentastaturen ausgebildet worden waren.

Daraus ergeben sich zwei Zusammenhänge, mit denen David das konzeptionelle Repertoire erweiterte. Der erste Zusammenhang betrifft die Wechselbeziehungen zwischen Technologie und Nutzerinnen. In der Nachfolge Davids wird dies vor allem in der „*Varieties-of-Capitalism-Forschung*“¹⁴ unter dem Stichwort der *Komplementarität* diskutiert. Die Stabilität und Fortschreibung institutioneller Konfigurationen wird hier aus dem Zusammenspiel einander verstärkender Merkmale hergeleitet. Der andere Zusammenhang betrifft das Verhältnis von Investment und Reversibilität: Mit zunehmender Verbreitung der Tastatur und ihrer Anwenderinnen steigen die Kosten für einen Wechsel.

Diese hohen *Transaktionskosten* hat der Begründer der Institutionenökonomie, der Ökonom Douglass North in seinen Überlegungen, die eine wesentliche Erweiterung des Konzepts darstellen, aufgegriffen. Anders als Arthur und David richtete er damit zum einen die Aufmerksamkeit auf Möglichkeiten zum Pfadwechsel. Dieser wird nun innerhalb des Konzepts theoretisch denkbar, wenn auch mit potenziell hohen Kosten verbunden. Zum anderen, und das ist wichtiger, erweiterte er den Anwendungsbereich und machte damit das Konzept anschlussfähiger für Historikerinnen. Seine Analysen beziehen sich nicht mehr auf „Technologien und Produkte, sondern auf die gesellschaftliche Entwicklung als Ganzes“.¹⁵

Eine dezidiert sozialwissenschaftliche Konzeption hat Paul Pierson vorgelegt, der Pfadabhängigkeit für die Institutionenanalyse fruchtbar gemacht hat. Durch Aufnahme der Faktoren Macht und kollektives Handeln erweiterte er die bisherige Diskussion und schärfte das Konzept indem er „*Akteurskonstellationen*“¹⁶ integrierte. Pfadwechsel oder ein Ende pfadabhängiger Prozesse wurden so auch jenseits von Kosten-Nutzen-Erwägungen denkbar. Um das Konzept jedoch nicht vollständig aufzuweichen, verweist Pierson auf die grundsätzliche Begrenzung pfadabhängigen Wandels durch die Historizität seines Ausgangspunktes: „...bestimmte Optionen, die in der Vergangenheit gegeben waren, [sind] in der Gegenwart und Zukunft nicht mehr verfügbar“.¹⁷ Er definiert pfadabhängige Prozesse als „social processes that exhibit positive feedback

¹⁴ Beyer, Pfadabhängigkeit, S. 17, Hervorh. i. Orig.

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Ebd., S. 22, Hervorh. J.E.

¹⁷ Ebd., S. 22f.

and thus generate branching patterns of historical development“.¹⁸ Pierson folgt dabei dem Soziologen James Mahoney, der Pfadabhängigkeit als diejenigen historischen Sequenzen charakterisiert, in denen durch kontingente Ereignisse institutionelle Muster oder Ereignisketten mit deterministischen Eigenschaften in Gang gesetzt werden.¹⁹ Neben der *Sequenzialität* der Ereignisse und der *Kontingenz*, die er beide zu zentralen Elementen erklärt, unterscheidet Mahoney in der Folge vier Möglichkeiten, wie sich Institutionen reproduzieren: utilitaristische, legitimatorische und funktionale Gründe sowie den Faktor Macht.²⁰

Anhand dieser kurzen Theoriegeschichte der Pfadabhängigkeit lassen sich im Prinzip zwei Phasen unterscheiden. In einer ersten Phase standen zunächst die stabilisierenden Elemente, d.h. *lock-in*, *increasing returns* und *Komplementarität*, im Zentrum. Diese Elemente bieten ein strukturiertes Modell um zu erklären, warum sich bestimmte Strukturen und Verfahrensweisen trotz effizienterer Alternativen behaupten. In diesem Zusammenhang ergeben sich zwei analytische Schwachstellen. Zum einen setzen gerade die Ansätze der ersten Phase stets eine optimale Lösung voraus. Diese dem Konzept insgesamt immanente Problematik wurde meines Wissens nach bisher noch nicht herausgearbeitet. Zweitens hat Pfadabhängigkeit, so erklärt es unter anderem Gerschewski, einen ausgeprägten „Stabilitätsbias“. Im Konzept lässt sich „Reproduktion weit aus besser als Änderung“ erklären.²¹ In diesem Zusammenhang sind die Ansätze der zweiten Phase zentral, denn hier wurden verschiedene Annahmen formuliert, wie Pfade anfällig für Wandel werden. Mit den *Transaktionskosten* hatte North bereits in den frühen 1990er Jahren eine solche Möglichkeit ins Spiel gebracht. Gerade in den sozialwissenschaftlichen und soziologischen Weiterentwicklungen Piersons und Mahoneys wurden weitere Potenziale für Wandel formuliert. Denn obwohl sie *auch* zu Stabilität und Langlebigkeit führen, sind *Akteurskonstellationen* wie auch die Reproduktionsmöglichkeiten von Institutionen (utilitaristische, legitimatorische, funktionale Gründe und Macht) zugleich zentrale Einfallstore für Wandel. Dies kann dann geschehen, wenn sich Akteurskonstellationen ändern oder die Reproduktionsmöglichkeiten erodieren, die Gründe also in Frage gestellt werden oder sich Machtverhältnisse verschieben. Auf solche *critical junctures*, d.h. jene Momente an denen Institutionen

¹⁸ Mahoney, zit. n. Andre Sorensen, Taking Path Dependence seriously. An Historical Institutional Research Agenda in Planning History, in: Planning Perspectives, H. 1/2015, S. 17-38, hier S. 21.

¹⁹ Vgl. Sorensen, S. 22.

²⁰ Vgl. Beyer, Pfadabhängigkeit, S. 23.

²¹ Gerschewski, S. 243. Siehe zu dieser Kritik auch: Beyer, Pfadabhängigkeit ist nicht gleich Pfadabhängigkeit, S. 19f.

grundsätzlich in Frage stehen und Pfade enden oder neu beginnen, richtet sich der Fokus jener Studien, die eben nicht nur Persistenz, sondern auch Wandel erklären wollen.²²

Konzeptionelle Schärfungen und stadthistorische Potenziale

Anhand dieser knappen Skizze zum bisherigen Diskussionsverlauf ist deutlich geworden, dass das Theorem der Pfadabhängigkeit komplexer ist, als die verhältnismäßig simple Formel „history matters“ suggeriert. Eine genauere stadthistorische Standortbestimmung steht indes noch aus. Das liegt nicht zuletzt daran, dass konsequente stadthistorische Anwendungen des Pfadkonzepts bisher kaum verzeichnet werden können. Als Ausnahme könnten die Arbeiten Martin Melosis gelten, der schon 2005 der Frage, ob eine Verbindung von Pfadabhängigkeit und Stadtgeschichte möglich sei, einen Aufsatz widmete. Melosi zeigt hier, wie das Konzept Aufschlüsse darüber liefert, warum und wie bestimmte Entscheidungen getroffen wurden und welche Auswirkungen sie auf Folgeentscheidungen hatten.²³ Gleichwohl enttäuschen seine Ausführungen, verbleibt es doch neben einem theoriehistorischen Abriss letztlich bei einigermaßen vagen Andeutungen darüber, wie der Ansatz die Perspektive der Historikerin verändern kann. Gleiches gilt für seine Studie über Infrastrukturen in Baltimore.²⁴ Seine einleitenden, knappen Bemerkungen zur Pfadabhängigkeit bieten keinen klaren konzeptionellen Rahmen und in der historischen Analyse bleibt die Anwendung des Konzepts unsichtbar.

Dagegen bietet sich zur konzeptionellen Schärfung die Abgrenzung zu einem verwandten und vieldiskutierten Ansatz an: die „Eigenlogik der Städte“. Mit diesem Ansatz haben die Soziologin Martina Löw und andere vor gut zehn Jahren versucht, neue soziologische Perspektiven in die Stadtforschung einzubringen. Generell folgen Löw et al. dabei der Annahme, dass es in Städten je spezifische Strukturen gibt, „...die unabhängig von konkreten Akteuren Handeln beeinflussen.“²⁵ Ähnlich wie bei der Pfadabhängigkeit geht es auch in diesem Ansatz darum, inwieweit städtische Räume, Strukturen und Praktiken

²² Vgl. zu den critical junctures: Beyer, Pfadabhängigkeit, S. 33; Sorensen, S. 25.

²³ Martin Melosi, Path Dependence and Urban History: Is a Marriage Possible?, in: Dieter Schott/Bill Luckin/Geneviève Massard-Guilbaud (Hrsg.), Resources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe, Aldershot 2005, S. 262-275.

²⁴ Martin Melosi, The sanitary City. Urban Infrastructure in America from Colonial Times to the Present, Baltimore/London 2000. Die Ausführungen zur Pfadabhängigkeit finden sich auf den Seiten 10-12.

²⁵ Martina Löw, Eigenlogische Strukturen – Differenzen zwischen Städten als konzeptionelle Herausforderung, in: Dies./Helmuth Berking (Hrsg.), Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung, Frankfurt a.M./New York 2008, S. 33-53, hier S. 40.

Handlungsoptionen einschränken und präfigurieren. Gleichwohl bestehen signifikante Unterschiede. Zum einen moniert Löw ausdrücklich das ‚history matters‘-Argument der Pfadabhängigkeit. Sowohl die Eigenlogik als auch die Pfadabhängigkeit betonten die „Historizität der Ereignisse“, doch würde erstere zugleich aus „zeitgenössischer Relation hergeleitet“.²⁶ Zum anderen besteht ein Unterschied hinsichtlich der Relevanz von Akteurinnen. Während im Pfadkonzept fast immer „herausragende Individuen“²⁷ für Veränderungen sorgten, konzentrierte sich Eigenlogik darauf, wie auch in Veränderungen noch die eigenlogische Struktur erhalten bleibe. „Die Eigenlogik der Städte fragt nach den Strukturen bzw. nach doxischen Gewissheiten, die auch im Wandel Ausdruck finden können.“ Anders als Pfadabhängigkeit interessiert sich die Eigenlogik daher nicht für „Akteurskonstellationen, sondern sucht gemeinsame Bezugspunkte im Handeln der verschiedenen Gruppen und Individuen.“²⁸

Der Eigenlogik-Ansatz ist an vielen Stellen ausführlich kritisiert worden – unter anderem im Vorgänger dieser Zeitschrift.²⁹ Angesichts dieser und weiterer trefflicher Kritiken erübrigt sich eine eingehendere Diskussion an dieser Stelle.³⁰ Für die vorliegenden Überlegungen ist es entscheidender, dass im Kontext der Eigenlogik der Städte zweierlei Elemente des Pfadkonzeptes akzentuiert werden. Zum einen betont Löw die dezidiert historische Dimension des Pfadansatzes, der diesen für stadthistorische Arbeiten gegenüber der Eigenlogik insofern privilegiert. Wesentlicher ist indes zweitens, dass Löw in ihrem Ansatz die Bedeutung von *Akteurskonstellationen* ausdrücklich zurückweist. Zwar erscheint es fraglich, ob Arbeiten, die dem Ansatz der Pfadabhängigkeit folgen, wirklich das Handeln von Individuen analytisch priorisieren, doch wird spezifischen Akteurskonstellationen zweifellos eine hohe Relevanz beigemessen. Diesen Punkt hat der Raumforscher Manfred Kühn in seiner Analyse des Strukturwandels in Brandenburg an der Havel hervorgehoben. Kühn argumentiert, dass die „...Persistenz lokaler Industrieeliten und ihr strukturkonservierender Einfluss den postindustriellen Strukturwandel von Städten blockieren und damit Schrumpfungsprozesse fortschreiben.“³¹ Man kann in diesem Kon-

²⁶ Dies., *Soziologie der Städte*, Frankfurt a.M., S. 94.

²⁷ Ebd.

²⁸ Ebd., S. 95.

²⁹ Siehe Dieter Schott, ‚Eigenlogik der Städte‘: Abkehr von der Urbanisierungsforschung?, in: *IMS H. 2/2012*, S. 76-85.

³⁰ Vgl. v.a. Jan Kemper/Anne Vogelpohl (Hrsg.), *Lokalistische Stadtforschung, kulturalisierte Städte. Zur Kritik der „Eigenlogik der Städte“*, Münster 2011. Kritische Bezüge (auch) aus geschichtswissenschaftlicher Perspektive formuliert Jens Wietschorke, Rezension zu: Löw, Martina, *Soziologie der Städte*. Frankfurt a.M. 2008, in: *H-Soz-Kult*, 15.10.2009, <http://www.hsozkult.de/publicationreview/id/rezbuecher-12824>.

³¹ Manfred Kühn, *Wachstum und Schrumpfung der Industriestadt. Regenerierungspfade in*

text von einem *lock-in* sprechen, der durch spezifische *Akteurskonstellationen* auf Dauer gestellt wurde und den Strukturwandel der Stadt nach der Wiedervereinigung entscheidend hemmte.

Während Kühn das Pfadkonzept heranzieht, um Beharrung und Stabilität zu erklären, betont Andre Sorensen in seinen Überlegungen zur Pfadabhängigkeit als Perspektive für die Planungsgeschichte vor allem den Wandel. Wesentliches Element seien die *critical junctures*, um jene Wendepunkte zu bestimmen, an denen sich neue institutionelle Strukturen der Stadtplanung herausbilden. Als Beispiel nennt er das frühe 20. Jahrhundert, als „new tools of zoning, extension plans, municipal infrastructure development, etc.“³² eingesetzt wurden. An dieser Stelle betont er die Bedeutung der *Sequenzialität*. Für die Zeitpunkte, an denen sich neue Strukturen herausbildeten, müsse man genau die Abfolge der Strukturbildung betrachten und dabei die Kongruenzen und Diskontinuitäten zu anderen institutionellen, ökonomischen und politischen Feldern herausarbeiten. In diesem Kontext verweist er auf die einschlägige Arbeit Daniel T. Rodgers, der für die „urban politics“ der USA gezeigt habe, dass „timing [...] a key factor in the development of municipal ownership of public utilities such as water, gas, electrical, and transit systems“³³ gewesen sei.

Die Auseinandersetzung mit dem Eigenlogik-Ansatz wie auch die Überlegungen Kühns und Sorensens zeigen, dass Pfadabhängigkeit für stadthistorische Arbeiten gerade dann ein aufschlussreiches analytisches Instrument bilden kann, wenn man sich für den Wandel oder die Persistenz bestimmter städtischer Eigenschaften interessiert. Dabei genügt es freilich nicht auf die Bedeutung von *Akteurskonstellationen* für städtische Entwicklungen zu verweisen. Sozial-, kultur- oder politikhistorische Ansätze würden in diesem Kontext zweifellos zu ganz ähnlichen Ergebnissen führen. Aufschlussreich wird der Ansatz vielmehr dann, wenn man das Verhältnis zwischen *Akteurskonstellationen* und Beharrungen bzw. Wandel in einem strukturierten theoretischen Modell ausarbeiten will.

Um Beharrungskräfte zu erläutern, gilt es zunächst die historischen Bedingungen von *lock-in*-Effekten und *critical junctures* zu untersuchen, was etwa Kühn in Ansätzen tut, wenn er die verpassten Möglichkeiten zum Strukturwandel auf einen „von der Gründerzeit bis zum Ende des Realsozialismus verfestigten [...] lokalen Wachstumspfad“³⁴ zurückführt. Abseits dieses konkreten Bei-

Brandenburg an der Havel, in: Axel Schildt/Dirk Schubert (Hrsg.), Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung: Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, Dortmund 2008, S. 83-96, hier S. 83.

³² Sorensen, S. 26.

³³ Ebd., S. 26f.

³⁴ Kühn, S. 92.

spiels wäre indes auch nach den *Transaktionskosten* zu fragen, die Persistenz befördern bzw. Wandel behindern. Gerade bauliche oder topographische Spezifika – etwa großflächige Industrie- oder Hafenanlagen – sind in dieser Hinsicht zentral. Um die Historizität und Kontingenz städtischer Entwicklungspfade zu bestimmen, ist das Element der *Sequenzialität* dieser Verfestigungen oder aber auch potenzieller Veränderungen zentral. Die Frage lautet hier, an welchen Positionen innerhalb der spezifischen städtischen Akteurskonstellationen sich welche Überschneidungen oder aber gegenläufige Entwicklungen ergaben. Gerade die von Mahoney genannten stabilitätssichernden Faktoren, *utilitaristische, legitimatorische* oder *funktionale Gründe* und *Machtbeziehungen*, sind als Ansatzpunkte für Wandlungsprozesse jenseits der von Löw monierten ‚Initiative einzelner Individuen‘ von besonderer Bedeutung. Für stadthistorische Arbeiten gilt es daher, auf jene Momente zu schauen, an denen sich in der politischen, ökonomischen oder gesellschaftlichen Konstellation einer Stadt und ihrer Institutionen Verschiebungen ergeben.

Zu diesem Heft

Das vorliegende Themenheft geht, wie bereits angesprochen, auf einen Workshop an der Helmut-Schmidt-Universität zurück, an dem alle Beitragenden des Heftes teilgenommen haben. An dieser Stelle danke ich allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Workshops für die intensiven Debatten sowie den Beitragern zu diesem Themenheft für ihre Bereitschaft, ihre dort vorgetragenen Überlegungen in Aufsatzform zu formulieren.

Den Anfang macht Christoph Bernhardt, der in einem theoretisch reflektierten Beitrag die konzeptionelle Bandbreite der Pfadabhängigkeit diskutiert. An diesen Beitrag schließen sich verschiedene empirische Studien an, die das Pfadkonzept im Sinne einer „theoretischen Empirie“³⁵ auf Vorzüge und Schwächen prüfen und spezifische Einzelfälle anwenden. Bei einer oberflächlichen Durchsicht sticht bereits eine gewisse ‚maritime Schlagseite‘ der Beiträge ins Auge, befassen sich doch Clemens Zimmermann, Christoph Strupp und ich selbst mit Hafenstädten. Allerdings spielt die genuin hafenstädtische Dimension lediglich im Beitrag Strupps eine herausgehobene Rolle, während Zimmermann das Pfadkonzept und seinen Ansatz von Medienstädten in einen fruchtbaren Dialog bringt und es in meinem Falle vorwiegend um (De-)Stabilisierungsoptionen im Kontext einer kurzen Industrialisierungsphase geht.

Zimmermanns Beitrag steht am Anfang der empirischen Sektion. Er setzt sich intensiv mit der Geschichte Antwerpens auseinander und stellt dabei vor allem

³⁵ Herbert Kalthoff/Stefan Hirschauer/Gesa Lindemann (Hrsg.), *Theoretische Empirie. Zur Relevanz qualitativer Forschung*, Frankfurt a.M. 2007.

die Umgangsweisen mit verschiedenen Einschnitten in den Mittelpunkt. Das Pfadkonzept dient ihm dabei als strukturierendes Modell, um die Persistenz bestimmter Entscheidungen und Entwicklungen im Angesicht von Krisen heuristisch einzuordnen. Krisen und Einschnitte greift Dieter Schott in seinem Beitrag ebenfalls auf. Anhand der Geschichte Darmstadts im Kaiserreich und der Weimarer Republik untersucht er den Zusammenhang zwischen Krieg und Entwicklungspfaden. Externe Schocks, hier vor allem die globale Stahlkrise, aber auch innerstädtische Krisen bilden anschließend den Bezugspunkt für Michael Röhrigs Untersuchung der Stahlstadt Völklingen nach dem Zweiten Weltkrieg. Auf Grundlage eines sehr heterogenen Quellenkorpus fängt Röhrig dabei die verschiedenen Entwicklungen im heuristischen Modell der Pfadabhängigkeit ein. Darüber hinaus, und das erscheint konzeptionell weiterführend, zeigt er zugleich, dass gerade heterogene Quellenkorpora durch die kategorische Strenge des Konzeptes trefflich sortiert werden können. Mit einem dezidiert hafentstädtischen Fokus macht sich Christoph Strupp das Pfadkonzept zunutze um danach zu fragen, ob und inwieweit Hamburg als Hafenstadt bezeichnet werden kann. Strupp gelingt es dabei, mithilfe des Pfadkonzeptes verschiedene Phasen der hafentstädtischen Prägung auseinanderzuhalten. Deutlicher als die anderen Autoren akzentuiert Strupp dabei die ‚critical junctures‘ als wesentliches analytisches Element. In meinem eigenen Beitrag frage ich schließlich nach den Eckpunkten von Pfaden. Während Strupp in seinem Beitrag auf die zumindest konzeptionell-theoretische Unendlichkeit von Entwicklungspfaden verweist, so lässt sich am Beispiel der kurzen Industrialisierung Wilhelmshavens in den 1970er Jahren zeigen, dass bestimmte Pfade durchaus einen Anfang und ein Ende haben können. Ähnlich wie bei Zimmermann und Schott liegt dabei der Fokus auf dem Moment der Krise.

Diese durchaus disparaten Beiträge einen dabei vor allem drei Merkmale. Erstens nehmen alle Verfasser den konzeptionellen Rahmen ernst und beleuchten ihn auf seine Stärken und Schwächen. Im- und explizit werden dabei Vorschläge zu stadthistorischen Erweiterungen oder Einschränkungen des Konzeptes formuliert. Zweitens verdeutlichen alle Beiträge, dass das Pfadkonzept vor allem ordnungsstiftende Eigenschaften für heterogene Quellenkorpora und Fallbeispiele bietet. Mithilfe des Pfadkonzeptes kann Ordnung in die Unübersichtlichkeit und Kontingenz von (Stadt-)Geschichten gebracht werden. Dies allein wäre allerdings insgesamt ein eher enttäuschendes Ergebnis, denn Ordnung lässt sich einerseits sicherlich auch anders stiften und ist andererseits angesichts der Widersprüchlichkeit historischer Prozesse auch nicht zwingend angemessen. Daher ist es drittens erfreulich, dass alle Beiträge zeigen, wie sich durch das Pfadkonzept Persistenz und Wandel von Städten auf verschiedenen Ebenen denken lassen. Seien es wirtschaftliche Entwicklungen, auf die Zim-

mermann, Röhrig und mein eigener Beitrag abstellen, sei es das Zusammenspiel von Selbstbild und Wirtschaftspolitik, das Strupp betont, oder der Zusammenhang zwischen externen Schocks und der baulichen Gestalt der Stadt, wie Schott zeigt.

Diese Ebenen bieten sicherlich Anreize für weiterführende Studien, die klassische sozialhistorische Felder, wie Arbeitsmarkt und Sozialstruktur, ebenso zum Ausgangspunkt nehmen könnten, wie wirtschaftspolitische Fragen, die auch angesichts der Herkunft des Pfadkonzeptes naheliegen. Ferner sind zweifellos weitere Stadtspezifika in den Blick zu nehmen und aus pfadtheoretischer Perspektive auszuleuchten. Dazu zählen nicht nur die bereits genannten Elemente Selbstbild oder Raum, sondern auch etwa Topographie, Architektur und Mentalitäten, die vor allem Strupp und Schott gleichwohl ebenfalls tangieren. Für die Zukunft wären sicherlich auch intradisziplinäre Debatten aus planungs-, architektur- und kulturgeschichtlichen Perspektiven über das Konzept der Pfadabhängigkeit zu führen. In jedem Falle, so zeigt dieses gesamte Themenheft, beschränkt sich der Vorzug der Pfadabhängigkeit nicht allein darauf im Konkurrenzfeld (Geistes-)Wissenschaft erneut zu betonen *that history matters*.

„Pfadabhängigkeiten“ und „Entwicklungspfade“: zwei Konzepte stadthistorischer Forschung

The article discusses the challenges and potential of the two concepts of path-dependency and trajectories for the study of urban history. It states that in contrast to other social sciences these approaches have not been extensively used in urban studies and argues that the strong theoretical ambition and the vocabulary of the concepts might be reasons for this situation. Next, it claims that a clear differentiation between the two approaches of path-dependency and trajectories and an explicit reference to clear-cut empirical objects are of essential importance for the use of these concepts in urban history. The two following chapters discuss the value of the concepts for empirical research along the case of water infrastructures in the city of Strasbourg in the late 19th century and with regard to industrial cities in the 20th century.

1. Einleitung

Nach der katastrophalen Zerstörung Berlins im Zweiten Weltkrieg bot sich 1946 nach Meinung des Berliner Stadtbaurats und berühmten Architekten Hans Scharoun die historisch singuläre Chance, der Stadt eine völlig neue Struktur zu geben. Scharoun schlug daher vor, das Straßenraster im Sinne einer „Stadtlandschaft“ völlig neu zu organisieren. Doch der Plan musste nach kurzer Zeit aufgegeben werden: der Wert der unterirdischen Infrastrukturen erwies sich als zu hoch, ja geradezu als unersetzlich.¹ Berlin war mit seiner Baustruktur ganz offensichtlich in einer materiell und finanziell begründeten Pfadabhängigkeit gefangen, die die angestrebte radikale Neuorientierung verhinderte.

Das hiermit schlaglichtartig beleuchtete Problem der Pfadabhängigkeit gesellschaftlicher Entwicklung hat in jüngster Zeit Verwendung in zahlreichen sozialwissenschaftlichen Disziplinen gefunden, so z.B. in der Organisations-²

¹ Jonas Geist/Klaus Kürvers, *Das Berliner Mietshaus 1945-1989*, München 1989, S. 240-250.

² Jörg Sydow, *Organisationale Pfade: Wie Geschichte zwischen Organisationen Bedeutung erlangt*, in: Martin Endreß/Thomas Matys (Hrsg.), *Die Ökonomie der Organisation, die Organisation der Ökonomie*, Wiesbaden 2010, S. 15-32; Elke Schüssler, *Strategische Prozesse und Persistenzen: Pfadabhängige Organisation der Wertschöpfung in der Bekleidungsindustrie*, Stuttgart 2009.

und Techniksoziologie³ oder der Politikwissenschaft.⁴ Im Feld historischer Forschungen wurde es vorrangig in wirtschafts-⁵, technik-⁶ und umweltgeschichtlichen⁷ Arbeiten diskutiert, für stadthistorische Untersuchungen hingegen von Melosi, unter anderem im Hinblick auf seine handlungstheoretischen Grundannahmen, als begrenzt geeignet kritisiert.⁸ Die Tatsache, dass sich die stadthistorische und -soziologische Forschung trotz einiger Anläufe⁹ schwer tut mit der Fruchtbarmachung dieser Ansätze, ist vermutlich auf den relativ weitgehenden Grad an Abstraktion von konkreten gesellschaftlichen Handlungen sowie die Komplexität städtischer Systeme zurück zu führen, die sich der strengen Begrifflichkeit der Pfadtheorie zu entziehen scheint.

Der folgende Aufsatz will eingangs kurz einige wesentliche Herausforderungen und Probleme benennen, die die Anwendung von Pfadtheorien für die stadthistorische Forschung erschweren, sowie einige zentrale Elemente bzw. Begriffe dieser Theorie benennen. Aus dieser Bestandsaufnahme wird die grundlegende Arbeitshypothese abgeleitet, wegen der disziplinären und begrifflichen Unübersichtlichkeit der Debatte die Konzepte der Pfadabhängigkeit einerseits und der Entwicklungspfade andererseits analytisch zu unterscheiden und sie jeweils gezielt auf konkret umrissene Untersuchungsgegenstände zu beziehen. Anschließend wird die Fruchtbarkeit beider Konzepte für stadthistorische Analysen anhand der Untersuchung eines Pfadwechsels in der Wasserinfrastruktur der bi-kulturell gespaltenen Stadt Straßburg nach 1871

³ William Brian Arthur, *Competing Technologies, Increasing Returns, and Lock-in by Historical Events*, in: *Economic Journal* 99, 1989, S. 116-131; Paul A. David, *Path Dependence. Putting the Past into the Future of Economics*, Technical Report No. 533, University of Stanford, Stanford, CA.; Josef Esser/Gerd Fleischmann/Thomas Heimer (Hrsg.), *Soziale Schließung im Prozess der Technologieentwicklung: Leitbild, Paradigma, Standard*, Frankfurt a.M. 1997.

⁴ Paul Pierson, *Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics*. In: *American Political Science Review* 94, 2000, S. 251-267.

⁵ Douglass North, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge 1990.

⁶ Joel Tarr/Gabriel Dupuy (Hrsg.), *Technology and the Rise of the Networked City in America and Europe*, Philadelphia 1988.

⁷ Martin Melosi, *The Sanitary City. Urban Infrastructure in America from Colonial Times to the Present*, Baltimore/London 2000.

⁸ Martin Melosi, *Path Dependence and Urban History: Is a Marriage Possible?*, in: Dieter Schott/Bill Luckin/Geneviève Massard-Guilbaud (Hrsg.), *Ressources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe*, Aldershot 2005, S. 262-275.

⁹ Dirk Schubert, *Path Dependencies Managing the River Elbe and the Requirements of Hamburg's Open Tidal Seaport*, in: Martin Knoll/Uwe Lübken/ Dieter Schott (Hrsg.), *Rivers Lost, Rivers Regained. Rethinking City-River Relations*, Pittsburgh 2017, S. 156-176.

sowie anhand von Forschungsarbeiten zu Entwicklungspfaden europäischer Industriestädte im 20. Jahrhundert geprüft.

2. Einige Herausforderungen und Probleme bei der Anwendung von Pfadtheorien in der historischen Stadtforschung

Die sozialwissenschaftlichen Forschungen und Debatten über Pfadabhängigkeiten weisen mindestens drei spezifische Charakteristika auf, die sie in ein gewisses Spannungsverhältnis zu den Ansätzen der historischen (Stadt-)Forschung bringen. Zum einen werden hier zumeist struktur- und prozessanalytische Untersuchungen unternommen, bei denen sehr oft Modellierung und Theoriebildung ein zentrales Ziel sind. Diese Perspektive steht in einem Kontrast zu den zumeist vorrangig narrativ angelegten Einzel- oder Vergleichsstudien der heutigen historischen Stadtforschung, in denen die Theoriebildung im Regelfall keine vergleichbare Priorisierung genießt. Zum zweiten behandeln wichtige Beiträge der Pfadforschung sehr unterschiedliche Gegenstände – von technischen Objekten über Industriebranchen, städtische Entwicklungspfade bis hin zu Regionen und Kulturräumen –, die weitgehend in getrennten Subdiskursen diskutiert werden. Drittens schließlich steht neben Studien, die eine strenge Begrifflichkeit und Methodik anwenden¹⁰, eine Vielzahl von Arbeiten, die zentrale Termini wie „Pfadabhängigkeit“, „lock-in“, „increasing returns“ usw. eher metaphorisch verwenden. Dies gilt auch und besonders für die Forschungen zu „Entwicklungspfaden“/Trajectories¹¹, die gegenüber Konzepten zur Pfadabhängigkeit sehr viel weniger theoretisch ausgearbeitet wurden und nicht nur deshalb von diesen klar abzugrenzen sind.

3. Pfadabhängigkeit und Entwicklungspfade – eine Annäherung

In der Theorie der „Pfadabhängigkeit“ (*path dependency*) wird davon ausgegangen, dass zu Beginn einer Entwicklung – also z.B. bei der Entstehung einer neuen Technologie oder institutionellen Konfiguration – grundlegende Weichenstellungen vorgenommen und dabei bestimmte Alternativen ausgeschlossen werden, sodass ein einmal eingeschlagener Pfad nur noch unter erheblichen Transaktionskosten verlassen werden kann. Da damit häufig „suboptimale“ institutionelle Lösungen verfestigt werden, betont diese Sichtweise die Fernwirkung bestimmter Ausgangsentscheidungen und -konstellationen und hebt die

¹⁰ Vgl. Schüssler.

¹¹ Hartmut Kaelble /Jürgen Schriewer (Hrsg), Diskurse und Entwicklungspfade. Der Gesellschaftsvergleich in den Geschichts- und Sozialwissenschaften, Frankfurt a.M./ New York 1999.

problematische, weil entwicklungshemmende Wirkung von Pfadabhängigkeiten hervor. Vielfach wird dann von „Persistenzen“ gesprochen oder gar von einem „lock in“, die z.B. auf regionaler oder lokaler Ebene gegen eine übergreifende Transformationsdynamik wirken und diese modifizieren. Überhaupt impliziert der Begriff der „pfadabhängigen Entwicklung“ eine zumeist negativ konnotierte Abweichung von einer universellen Wandlungsdynamik, was grundsätzliche Kritik am inhärenten „Konservatismus“ von Pfadabhängigkeits-Ansätzen hervorgerufen hat.¹²

Wie unter anderem Pierson herausgearbeitet hat, wird ein neuer Pfad mit einem „kritischen Ereignis“ begonnen und muss, um dauerhaft zu werden, zunächst durch Anfangserfolge („positive feed back mechanisms“ bzw. „increasing returns“) stabilisiert werden. Dies kann in verschiedener Form geschehen, so z.B. durch Lern- oder positive Koordinierungseffekte, aber auch die Nachfrage auf Märkten. Von grundlegender Bedeutung für die Identifizierung eines Pfades ist dessen spezifische „Systemlogik“, die nach Hall unter anderem durch ein bestimmtes, abgrenzbares Set an Leitorientierungen, Handlungsrou-tinen und Entscheidungsregeln konstituiert wird.¹³ Die Bestimmung dieser Kernelemente ist auch wesentlich für die Frage, ob ein Pfad durch eine „bounded innovation“ nur modifiziert oder ein neuer Pfad eingeleitet wird, womit die Frage nach Stabilität und Innovation angesprochen ist.

Sobald die Eigenlogik, die „späteren“ Phasen und ganz generell die prozes-suale diachrone Dimension von „Entwicklungspfaden“ (Trajectories, auch paths oder pathways) genauer in den Blick genommen werden, treten Fragen nach „Sequenzen von Ereignissen“ und kausale Erklärungen im Rahmen einer weniger normativen, häufig dezidiert komparativen Perspektive in den Vor-dergrund. Diese weitere, über Pfadabhängigkeiten hinausgehende „Entwick-lungspfad“-Perspektive fokussiert auf die Vielzahl möglicher, potentiell gleich-wertiger Entwicklungslogiken z.B. von und in Regionen und Städten. Regionale und lokale Besonderheiten müssen dabei nicht zwangsläufig als Persistenzen, sondern können auch als Potentiale und Ressourcen für zukünftige Entwick-lungen verstanden werden.

Ausgangspunkt und Arbeitshypothese der hier vorgestellten Überlegungen und empirischen Untersuchungen soll eine klare Unterscheidung zwischen Pfadabhängigkeits-Ansätzen einerseits und Entwicklungspfad-Konzepten an-dererseits bilden, die die Forschung in dieser Klarheit bisher nicht getroffen

¹² Die bis hierhin und im Folgenden skizzierten Grundlagen der Pfadtheorie werden dargestellt in Anlehnung an das maßgebliche Werk von Beyer, Pfadabhängigkeit.

¹³ Richard Deeg, Institutional Change and the Uses and Limits of Path dependency: The Case of German Finance. Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung, Discussion Paper 01/6 (2001).

hat. *Pfadabhängigkeiten* sollen dabei als ein Mechanismus im regionalen oder gesamtgesellschaftlichen Wandel verstanden und untersucht werden. Sie wirken auch als eine Komponente innerhalb von *Entwicklungspfaden* von Städten oder städtischen Teilsystemen (wie z.B. Infrastrukturen) und werden daher als ein wichtiger Ansatz zur Erklärung solcher Entwicklungspfade aufgefasst.

4. Ein Pfadwechsel im Spannungsfeld kultureller Polarisierung: Die Einführung moderner Wasserinfrastrukturen in Straßburg nach 1871

Wie bereits die klassischen Studien Davids und Arthurs zur „QWERTY“-Tastatur gezeigt haben, bieten die Etablierung und Verbreitung neuer Technologien einen besonders geeigneten Gegenstand zur Prüfung der Fruchtbarkeit von Pfadansätzen. In der Stadtgeschichtsforschung wurden insbesondere mit Bezug zu der Einführung zentraler Systeme der Wasserver- und Abwasserentsorgung im späten 19. Jahrhundert pfadtheoretische Fragen aufgerufen – allerdings noch kaum systematisch.¹⁴ Doch treten im Licht pfadtheoretischer Perspektiven neue, bisher wenig beachtete Entwicklungen und Zusammenhänge in diesem Prozess hervor. Zunächst ist allerdings festzuhalten, dass es sich bei der „ursprünglichen Vernetzung“ der Stadttechnik im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge und des sogenannten „Munizipalsozialismus“ nach 1871 um weitgehend *politisch* bestimmte Aushandlungsprozesse zwischen öffentlichen und zivilgesellschaftlichen Akteuren¹⁵ handelte.¹⁶ Demgegenüber wurden die Grundannahmen und -kategorien der klassischen Pfadtheorie wesentlich an *ökonomisch-marktförmigen* Gegenständen bzw. Prozessen entwickelt und bedürfen schon aus diesem Grund einer Überprüfung. Bei dem im Folgenden knapp skizzierten Fallbeispiel der zwischen 1871 und 1918 in Straßburg unter deutscher Verwaltung neu eingeführten zentralen Wasser- und Abwassersysteme, die im pfadtheoretischen Sinne einen *Pfadwechsel* markierten, tritt dabei zudem die Bedeutung *kultureller* Praktiken und Einstellungen bei Pfadwechseln hervor.

Straßburg, um 1871 stagnierende Provinzstadt an der östlichen Peripherie Frankreichs, wurde nach dem Anschluss an das Deutsche Reich unter Führung des Oberbürgermeisters Back und profiliertes Sozialpolitiker wie Alexander

¹⁴ Melosi, *Sanitary City*, S. 10-12; vgl. auch Stéphane Frioux, *Les Batailles de l'Hygiène. Villes et Environnement, de Pasteur aux Trente Glorieuses*, Paris 2013.

¹⁵ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Artikel nur die männliche Sprachform verwendet; damit ist jedoch keine Benachteiligung weiblicher Personen beabsichtigt.

¹⁶ Vgl. Dieter Schott, *Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die ‚Produktion‘ der modernen Stadt. Darmstadt-Mannheim-Mainz 1880-1918, Darmstadt 1999.*

Dominicus zum avancierten Testfeld einer Modernisierungselite deutscher, sozialreformerisch eingestellter Kommunalpolitiker, so z.B. bei der Wohnungspolitik und Stadtsanierung.¹⁷ Bei den meisten der Reformvorhaben manifestierte sich dabei eine grundlegende kulturelle Polarisierung und Konfrontation zwischen den deutschen Eliten auf der einen Seite und der alteingesessenen französischen Oberschicht sowie der ortsansässigen Bevölkerung auf der anderen Seite. Diese brach bei der Einführung der zentralen Wasser- und vor allem der Abwassernetze besonders stark auf.

Claude hat die Einführung der zentralen Abwasserentsorgung in diesem Sinne materialreich als Paradebeispiel der „Germanisation“ Straßburgs im Kaiserreich charakterisiert.¹⁸ Aus der umgekehrten Perspektive der lokalen Bevölkerung hob Dinçkal in seiner Untersuchung zur Einführung der modernen Leitungssysteme in Istanbul durch westliche Firmen im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert nachdrücklich hervor, dass dort islamische Hygienevorstellungen und Wasserkulturen die Einführung und den Betrieb der neuen Systeme stark beeinflussten und beeinträchtigten.¹⁹ Das deutet zugleich darauf hin, dass jenseits der bisher vorrangig beachteten Mechanismen zweckrationaler Abwägung von Kostenfragen, wissenschaftlichen Erkenntnissen, technischen und medizinischen Argumenten auch und gerade soziokulturelle Faktoren bei den Richtungsentscheidungen über stadttechnische Systeme zu beachten sind. Solche stärker „kulturalistischen“ Thesen stehen in einem gewissen Spannungsverhältnis zu den von der geschichtswissenschaftlichen Forschung und für das Feld der Wasser- und Abwassertechnik und der Pfadtheorie generell hervorgehobenen Handlungs- und Entscheidungslogiken. Diese zielen eher auf soziotechnische und ökonomische Determinanten zweckrationaler Argumente in historischen Richtungsentscheidungen über städtische Infrastrukturen ab.²⁰

Für die Ablösung der alten und Einführung der neuen Systeme in Straßburg, die hier nur kurz skizziert werden kann – ich habe sie an anderer Stelle aus-

¹⁷ Die folgenden Ausführungen basieren auf Forschungen, die ausführlicher dargestellt sind in: Christoph Bernhardt, *Im Spiegel des Wassers. Eine transnationale Geschichte des Oberrheins (1800-2000)*, Köln 2016, S. 343-346; vgl. als Überblick zur Straßburger Stadtgeschichte Christoph Cornelißen /Stefan Fisch/Annette Maas (Hrsg.), *Grenzstadt Straßburg. Stadtplanung, kommunale Wohnungspolitik und Öffentlichkeit 1870-1940*, St. Ingbert 1997.

¹⁸ Viviane Claude, *Strasbourg 1850-1914, Assainissement et politiques urbaines*. Diss. Univ. Strasbourg 1985.

¹⁹ Vgl. Noyan Dinçkal, *Istanbul und das Wasser. Zur Geschichte der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1966*. München 2004, z.B. S. 127-129.

²⁰ Vgl. Melosi, *The Sanitary City*.

fürlicher dargestellt²¹ – lässt sich im Sinne der Pfadtheorie zunächst die Bedeutung von „increasing“ bzw. „decreasing returns“, also zu- oder abnehmen der ökonomischer Profitabilität oder politischer Unterstützung aus dem Außenraum für das überlieferte technologische System, beobachten. Genese und Wirkung eines „lock-in“ als weiterem wichtigen Subtheorem zeigte sich sowohl bei der Beharrungskraft der alten als auch in der Entstehungsphase der neuen Systeme, in der politische Richtungsentscheidungen („critical decisions“) langfristige technologische Festlegungen vornahm. Der grundlegende, initiale Bruch („critical juncture“) mit dem etablierten System hatte sich dabei bereits mit der Eingliederung Straßburgs in das Deutsche Reich vollzogen, was letztlich auch den Pfadwechsel in der kommunalen Infrastrukturpolitik herbeiführte.

Damit kann zwar die Passfähigkeit der Pfad-Terminologie für die Analyse der hier betrachteten Vorgänge als grundsätzlich gegeben angesehen werden. Die entscheidende Frage bleibt jedoch, ob der Ansatz auch einen Mehrwert gegenüber traditionellen, eher narrativen oder klassisch sozialgeschichtlichen Untersuchungen und Interpretationen solcher Vorgänge liefert, indem er z.B. für bisher vernachlässigte historische Sachverhalte sensibilisiert oder zu neuen Lesarten anregt. Dies soll im Folgenden anhand ausgewählter Vorgänge in Straßburg und mit Bezug zu den genannten Subtheoremen geprüft werden.

Als Straßburg zum deutschen Reich kam, wurde die Wasserversorgung hier noch nicht so kontrovers diskutiert wie in zahlreichen deutschen Städten oder etwa in Paris und London. Die Haushalte bezogen ihr Trink- und Brauchwasser ausschließlich aus öffentlichen Brunnen. Dieses System einer kostenlosen dezentralen Wasserversorgung erfreute sich breiter Akzeptanz in der Bevölkerung, während kritische Stimmen zu den hygienischen Problemen kaum über die Expertenzirkel hinausdrangen. Die Einführung eines neuen Systems der zentralen Trinkwasserversorgung wurde mit dem Bau der ersten Pumpstation 1878 im Vergleich zu anderen Städten relativ spät begonnen. Im folgenden Jahr wurde das erste Wasserwerk in Betrieb genommen, das 1899 und 1905 erweitert wurde.²² In Straßburg blieben jedoch die Nachfrage und der Wasserkonsum noch deutlich hinter dem schleppenden Ausbau der Netze zurück. Der Wasserverbrauch, in der zeitgenössischen Wahrnehmung ein zentraler Gradmesser für den hygienischen Status einer Stadt, stieg für längere Zeit langsamer als erwartet.²³ Erst um 1918 waren die öffentlichen Brunnen als Symbol der alten

²¹ Bernhardt, Im Spiegel (2016), S. 343-345.

²² Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Straßburg 1900-1910, S. 137f (im Folgenden zitiert VWB Straßburg); VWB Straßburg 1919-35, S. 238.

²³ VWB Straßburg 1900-1910, S. 137. Vgl. auch Paulsen, Entwässerung der Stadt Straßburg, in: Drittes Heft des XV. Bandes des Archivs für öffentliche Gesundheitspflege in Elsaß-

Wasserkultur aus der Stadt weitgehend verschwunden. Die Akzeptanz für das neue System nahm, wie Claude hervorhebt, auch und gerade deswegen nur langsam zu, weil die französische Bevölkerung an dem alten System der Brunnen zäh festhielt und das neue erst langsam annahm.²⁴

5. Ein Pfadwechsel im urbanen Abwassersystem als soziokulturelles Projekt

Wegen des relativ langsam wachsenden Wasserverbrauchs blieb auch der hygienische und soziale Druck, große Abwassermengen zu entsorgen, vergleichsweise geringer als in anderen Städten. Das traditionelle System der Straßburger Abwasserentsorgung mit seinem Kernstück zweier größerer innerstädtischer Kanäle (so genannten „Hauptsammeldohlen“) und eines Abtransports der Fäkalien durch private Fuhrunternehmer zeigte sich als recht persistent. In der Begrifflichkeit der Pfadtheorie gesprochen wurden die überlieferten technischen Systeme sozusagen als „increasing returns“ durch die kollektiven Einstellungen und Handlungsrouinen der Bevölkerung und die sozioökonomischen Interessen und Verwertungsketten des Fuhrgewerbes stabilisiert. Die 1871 etablierte deutsche Stadtverwaltung kritisierte dieses System hingegen als hygienisch veraltet und forderte bereits 1873 die Einführung eines neuen, ‚rationalen‘ Systems der Schwemmkanalisation.²⁵ Die Auseinandersetzung der Stadtoberen mit den Verfechtern des alten Systems währte jedoch über zwanzig Jahre. Im Bemühen, das durch mentale Haltungen, Materialität der Netze und ökonomische Mechanismen verursachte „lock-in“ in den vormodernen Abwassertechnologien aufzubrechen, verfolgte die Stadtverwaltung eine Strategie in drei Schritten: Erstens schwächte sie das überlieferte System, indem sie ihm die Ressourcen kappte, zweitens schuf sie dem modernen System in dem neuen Stadtteil „Neustadt“ eine Art Schauraum und drittens mobilisierte sie große finanzielle und institutionelle Ressourcen für das moderne System.

So kommunalisierte die Stadt als ersten Schritt bereits im Vorfeld der Entwürfe für das neue System Teile der Abwasserentsorgung, indem sie 1889 die Abfuhr des Schlammes aus den Kanälen von den privaten Unternehmern übernahm, dafür Beiträge der Hauseigentümer festsetzte und eintrieb.²⁶ Damit war zugleich eventuellen Entschädigungsforderungen der privaten Unternehmer im Falle einer Einstellung des alten Systems vorgebeugt und eine potentielle Lobby still gestellt. Auch wurde die laufende bauliche Ergänzung des alten Sys-

Lothringen für die Monate Oktober bis Dezember 1893, S. 97-141, hier S.113.

²⁴ Viviane Claude, *La Germanisation de Strasbourg après 1871*, in: ARU 37, 1988, S. 38-45, hier S. 44.

²⁵ Gutachten der Kommission des Gesundheitsrates vom 19.10.1893, zitiert nach Paulsen, S. 142.

²⁶ Ebd., S. 322.

tems durch kleinere Neubauten und Instandhaltungen seit den frühen 1890er Jahren wegen des beabsichtigten Umstiegs auf das neue System gestoppt, was in den betroffenen Vierteln zu Unmut führte und dort z.B. auch die Pflasterung einer Reihe von Straßen verhinderte.²⁷

Im Kontrast zu dem faktischen Baustopp in der Altstadt war die Einrichtung neuer, moderner Abwasserkanäle ein zentraler Bestandteil beim Bau der Neustadt, mit der Straßburg ostwärts in Richtung des Rheins und damit zur deutschen Grenze hin entwickelt wurde. Mit der Errichtung der Neustadt, der Neuordnung der Flussläufe und dem Bau der Hafenanlagen bildete der Osten neben der Altstadt eines der beiden großen Modernisierungsgebiete dieser Zeit.²⁸ Von Anfang an wurden dabei in der Neustadt hohe Summen in die sanitäre Ausstattung investiert, sodass dort im Jahr 1893, noch vor dem definitiven Beschluss über den Bau der neuen Kanalisation für die Gesamtstadt, bereits 15 km Kanäle verlegt waren. Die Hausbesitzer wurden dabei nicht wie sonst üblich zu Straßenbaubeiträgen für die Erschließung herangezogen, weil diese wegen der großzügigen Straßenbreiten in die Verantwortung der Gemeinde fiel. Im Ergebnis lagen die Anschlussquoten an die zentralen Netze in der Neustadt bald deutlich höher als in der Altstadt und die neuen Quartiere wurden zum Schau- raum und Modell für die ganze Stadt.²⁹

Die folgende Debatte über den Pfadwechsel im gesamtstädtischen System zeigt sowohl die Rolle und Wirkweise soziokultureller Faktoren bei dieser Richtungsentscheidung als auch die der sozio-technischen Logiken bei einzelnen Beschlüssen. Die zur Vorbereitung des Beschlusses der Stadtverwaltung eingesetzte Kommission, in der die entscheidenden Weichen gestellt wurden, entschied sich zunächst grundsätzlich für das neue Konzept der Schwemmkanalisation und gegen eine Verbesserung des alten Systems, insbesondere weil wegen der geringen Gefälle der bestehenden Dohlen eine Durchspülung schwer möglich sei und daher „nur die Anlage einer neuen Kanalisation hier vorgeschlagen werden konnte“.³⁰ Wesentlich zur Meinungsbildung beigetragen hatten Besichtigungsreisen, die ausschließlich in deutsche Städte führten, wo das ursprünglich aus London übernommene Modell den Standard bildete. Aus diesem kulturellen Referenzrahmen blieb das alte Pariser Modell der Abfuhr und landwirtschaftlichen Verwertung der städtischen Fäkalien, auf das die franzö-

²⁷ Gemeinderath der Stadt Strassburg: Bericht der Commission zur Berathung des Entwurfs für die Entwässerung der Stadt Straßburg, Strassburg 1893, S. 5.

²⁸ Zur Altstadterneuerung vgl. Stefan Fisch, Der Straßburger „Große Durchbruch“ (1907-1957), Kontinuität und Brüche in Architektur, Städtebau und Verwaltungspraxis zwischen deutscher und französischer Zeit, in: Ders./ Cornelißen/Maas, S. 103-204.

²⁹ Das Vorstehende nach Claude, Strasbourg, S. 326; VWB Straßburg, 1900-1910, S. 278.

³⁰ Ebd., S. 100. Vgl. Gemeinderath der Stadt Straßburg: Bericht der Commission, S. 5.

sischen Eliten und die Straßburger Bevölkerung mehrheitlich orientiert waren, ausgeblendet.

Als nächster Schritt wurden die Alternativen eines gemischten Schwemmsystems oder eines von vier in Betracht gezogenen Trennsystemen diskutiert, darunter das in Straßburg bestehende „System fester Abortgruben mit pneumatischer Entleerung“ und das sogenannte Lienur-System. Vor allem das aus den französischen bzw. belgischen Erfahrungen bekannte pneumatische Lienur-System erhielt in der lokalen Öffentlichkeit breite Sympathie und Unterstützung³¹, nicht zuletzt weil es mit dem bestehenden Straßburger System technisch eng verwandt war. Es benötigte jedoch, wie Stadtbaurat Ott kritisch hervorhob, ein besonderes zweites Ableitungsnetz für die flüssigen Fäkalien, während umgekehrt deren Abführung zusammen mit den Haushalts- und Regenabwässern in einem Mischsystem keine nennenswert größeren Kanalquerschnitte verlangte und kaum zusätzliche Kosten erzeugte.³²

Die Diskussion, ob schließlich in Straßburg das Modell einer Einleitung der Abwässer flussabwärts oder aber das Berliner System einer Verrieselung eingeführt werden sollte, endete in einem technischen und institutionellen Kompromiss: Gebaut wurde schließlich ein Mischsystem mit Flusseinleitung.³³ Im Ergebnis hatte der in Straßburg besonders starke bi-kulturelle Antagonismus zwar die Debatten über verschiedenen Richtungsentscheidungen in diesem Prozess der Technikwahl erheblich geprägt. Er gerann aber nicht zu einer antagonistischen soziokulturellen Konfrontation in Form einer Lagerbildung für alternative technische Systeme, sondern wurde vielmehr gekreuzt durch kontroverse Debatten über eine Kette von Einzelfragen und -lösungen. Letztlich ging die kulturelle Konfrontation tendenziell in einem kontroversen deutsch-französischen bzw. europäischen Stadttechnik-Diskurs und einem hybriden Modell der kommunalen Abwasserentsorgung auf.

6. Entwicklungspfade von Städten

Der Begriff städtischer Entwicklungspfade wird, wie oben angesprochen, in der Forschung vielfach eher metaphorisch verwandt. Am weitesten ausformuliert und methodisch operationalisiert sind Ansätze und Untersuchungen, die Ent-

³¹ Gemeinderath der Stadt Strassburg (1891), S. 5. Das ab 1865 von Charles Liernur entwickelte und in Teilen von Amsterdam und Leiden realisierte System beruhte auf einem doppelten Leitungssystem, von denen eines luftdicht die Fäkalien aufnahm und durch Pumpen abtransportierte. Vgl. Lange, Jörg, Zur Geschichte des Gewässerschutzes am Ober- und Hochrhein, Diss. Univ. Freiburg 2002, S. 23f.

³² Vgl. Gemeinderath der Stadt Strassburg (1891), S. 10.

³³ VWB Straßburg, 1900-1910, S. 277.

wicklungspfade („Trajectories“) und „Stadtkarrieren“ anhand der Bevölkerungsentwicklung von Städten rekonstruieren. Einen der ambitioniertesten dieser Ansätze haben Turok und Mykhnenko entwickelt und mit ihm die „trajectories of European cities“ zwischen 1960 und 2005 untersucht.³⁴ Das Hauptinteresse ihrer Analyse der aggregierten Daten zur Bevölkerungsentwicklung von 310 europäischen Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern im genannten Zeitraum war es, die Frage eines „Revivals“, das heißt eines wieder zunehmenden Bevölkerungswachstums insbesondere großer Städte nach einer Periode des „decline“ in den 1980er/90er Jahren zu prüfen.³⁵ Daneben wollten sie die Entwicklung dieser Großstädte im Vergleich zu kleineren Städten beschreiben.³⁶ Im Ergebnis konnten Turok und Mykhnenko zeigen, dass das Bevölkerungswachstum europäischer Städte im späten 20. Jahrhundert zwar langfristig zurückgegangen war, nach einem Tiefpunkt in den 1990er Jahren aber seit 2000 eher wieder zunahm. Darüber hinaus stellten sie unter anderem Zusammenhänge zwischen dem Urbanisierungsgrad von Regionen und der Stärke ihres Stadtwachstums fest.³⁷

Andere, ähnlich angelegte Studien etwa von Rodger und Benke/Wolfes versuchten ebenfalls, auf der Grundlage stark aggregierter Daten über den Einzelfall individueller Stadtkarrieren hinaus, übergreifende urbanisierungsgeschichtliche Entwicklungsmuster zu rekonstruieren. Ihr Zugriff war einerseits „branchen-“ und andererseits „verlaufstypologisch“ orientiert, da im Zentrum des Interesses die Identifizierung von Entwicklungspfaden bestimmter Stadttypen bzw. -gruppen stand – und zwar insbesondere von Industriestädten. Vor allem Rodger legte am Beispiel der Entwicklung schottischer Industriestädte zwischen 1891 und 1981 methodisch reflektiert und einleuchtend dar, dass deren Gewerbe- bzw. Branchenprofil, z.B. eine starke textil- oder schwerindustrielle Prägung, in Abhängigkeit von den Konjunkturen dieser Industriezweige die städtische Entwicklung in dem genannten Untersuchungszeitraum stark bestimmte. Im Ergebnis einer Clusteranalyse konnte Rodger Gruppen von Städten mit unterschiedlichen Entwicklungsmustern identifizieren, so z.B. solche mit über das gesamte 20. Jahrhundert sinkender bzw. stagnierender Bevölkerungszahl oder solche, bei denen zu unterschiedlichen Zeitpunkten im 20. Jahrhundert Wachstumsschübe einsetzten.³⁸

³⁴ Ivan Turok /Vlad Mykhnenko, The Trajectories of European Cities, 1960-2005, in: *Cities* 24:3, 2007, S. 165-182, online: doi:10.1016/j.cities.2007.01.007.

³⁵ Vgl. zu solchen Ansätzen im Verhältnis zu Pfadkonzepten auch die Einleitung zu diesem Heft.

³⁶ Turok/Mykhnenko, S. 166.

³⁷ Ebd., S. 179-181.

³⁸ Richard Rodger, *Echoes of Industrialization: Cities and Trajectories of Development*, in: Clemens Zimmermann (Hrsg.), *Industrial Cities. History and Future*, Frankfurt a.M. 2013,

Ähnlich wie Rodger gingen Benke und Wolfes bei ihrer Untersuchung der „Stadtkarrieren“ von etwa 100 DDR-Städten vor. Sie bezogen dabei neben dem Branchenprofil auch die Faktoren der Größe und des Alters der Städte ein – das letztgenannte Merkmal gewann in sozialistischen Regimes wegen der verstärkten Neubegründung von Planstädten und Industriestandorten (bereits vor 1945 in der Sowjetunion, nach 1945 verstärkt in Osteuropa) eine besondere Bedeutung.³⁹ Benke und Wolfes ermittelten unter anderem, dass neu industrialisierte Städte aller Größenklassen in der DDR zunächst deutlich stärker wuchsen als die altindustriellen Kommunen, und dass insbesondere ältere Kleinstädte bereits vor 1989 vielfach stark schrumpften. Charakteristisch für Analysen wie die hier zitierten ist es, dass sie verschiedene idealtypische Entwicklungsmuster identifizieren und mit einer charakteristischen Terminologie des Auf- und Abstiegs beschreiben, wie z.B. „dauerhaft abnehmend“, „nach Abnahme wieder zunehmend“ oder im Untersuchungszeitraum „dauerhaft wachsend“.⁴⁰

7. Zur Interpretation städtischer Entwicklungspfade

Die Bevölkerungsentwicklung kann zwar zweifellos als ein aussagekräftiger, allerdings recht allgemeiner Indikator für die jeweilige Richtung der Stadtentwicklung gelten. Zudem bedarf sie einer kontextualisierenden Analyse und Interpretation, da etwa eine Stagnation der Bevölkerungszahl nicht zwangsläufig eine stadtgeschichtlich schwierige oder gar krisenhafte Entwicklung anzeigt. Auch haben Studien wie die von Rodger sowie Benke und Wolfes gewisse Schwierigkeiten, die beobachteten Trends genauer zu erklären und Ursachen zu benennen.

Deutlich besser gelang dies ähnlich ausgerichteten Analysen zu Bevölkerungswachstum und Schrumpfung bei einer kleineren Zahl untersuchter Städte und einer geringeren Aggregation quantitativer Daten. So konnten Kress für die ostdeutschen Städte Halle, Merseburg, Bad Dürrenberg und Leuna⁴¹ und Betker für Halle und Rostock⁴² die Schwankungen und langfristigen Entwick-

S. 66-88, hier insbes. S. 68-70 u. 84-85.

³⁹ Carsten Benke/Thomas Wolfes, Stadtkarrieren: Typologie und Entwicklungsverläufe von Industriestädten in der DDR, in: Christoph Bernhardt/Thomas Wolfes (Hrsg.), Schönheit und Typenprojektierung – Der DDR-Städtebau im internationalen Kontext, Erkner 2005, S. 127-164.

⁴⁰ Vgl. z.B. Turok/Mykhnenko, S. 170; Rodger, S. 82-84.

⁴¹ Celina Kress, Wachstum und Schrumpfung in der Region Merseburg, in: Axel Schildt/Dirk Schubert (Hrsg.), Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, Dortmund 2008, S. 115-130.

⁴² Frank Betker, Rostock und Halle: Paradoxien von Wachstum und Schrumpfung in der DDR, in: ebd., S. 131-144, hier S. 136-139.

lungspfade präziser ermitteln und deren Ursachen überzeugend erklären. Auch für die Analyse von städtischen Entwicklungspfaden scheint daher Schalenbergs allgemeines Plädoyer stichhaltig, dass Vergleichsstudien zu einer überschaubaren Zahl von Städten einen fruchtbaren methodischen Mittelweg zwischen traditionellen stadtbiographischen und stärker quantifizierenden urbanisierungsgeschichtlichen Zugriffen darstellen.⁴³

Dies zeigt auch eine stärker qualitativ angelegte Untersuchung der Entwicklungswege ostdeutscher Städte über den systempolitischen und wirtschaftsgeschichtlichen Bruch von 1989/90 hinweg, die Sommer und Liebmann unternahmen, unter allerdings eher metaphorischer Verwendung der „Pfad“-Begrifflichkeit. Sie analysierten aus vorrangig gegenwartsbezogener Perspektive am Beispiel der beiden ostdeutschen Städte Sangershausen und Eisleben retrospektiv „wie über lange Zeit eingeübte Denkweisen und Handlungsroutrinen bis in die Gegenwart hineinwirkten.“⁴⁴ Die beiden Städte hätten 1989/90, nach einer Phase besonders starken Wachstums in der DDR-Zeit, das Ende der jahrhundertealten Bergbautradition und damit „einen Pfadabbruch“ erfahren. Danach schlugen sie zwei unterschiedliche „Wege aus dem Industriestadtparadigma“ ein.⁴⁵ Die städtischen Eliten in Sangershausen verabschiedeten sich schneller vom Industrieparadigma, während jene in Eisleben dafür länger brauchten. Letztere hätten erst nach und nach stärker auf die Vermarktung der historischen Figur des Reformators Luther gesetzt und damit einen „neue(n) Pfad in der Stadtkarriere Eislebens“ eingeleitet. Für die Zeit nach 1990 sei allerdings ein neuer Entwicklungspfad von vergleichbarer Stärke wie das Industrialisierungsparadigma vor 1989 nicht erkennbar. Vielmehr sei von einer Umorientierung auf „Luther“ in Eisleben und eine Öffnung für verschiedene Optionen der Stadtentwicklung in Sangershausen zu sprechen. Rückblickend sei in der DDR-Zeit, so Sommer und Liebmann, mit immensem Aufwand ein industrialistischer Entwicklungspfad aufrechterhalten worden, obwohl sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bereits vor 1989 grundlegend verändert hatten.⁴⁶

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass sich die genannten Studien zu den „Trajectories“ oder Stadtkarrieren überwiegend auf quantitative Daten zur Bevölkerungsentwicklung stützen und diese vergleichend interpretieren.

⁴³ Vgl. Marc Schalenberg, Städtevergleich: Ein Mittelweg zwischen Stadtbiographien und Urbanisierungsparadigma?, in: IMS H. 2/2012, S. 18-22.

⁴⁴ Hanna Sommer/Heike Liebmann, Städtische Karrieren zwischen Pfadabhängigkeit und Zukunftsorientierung, in: Matthias Bernt/Heike Liebmann (Hrsg.), Peripherisierung, Stigmatisierung, Abhängigkeit? Deutsche Mittelstädte und ihr Umgang mit Peripherisierungsprozessen, Wiesbaden 2013, S. 107-124.

⁴⁵ Ebd., S. 109; S. 113.

⁴⁶ Das Vorstehende nach ebd., S. 118-122.

Dabei bedienen sie sich nur in geringem Maß explizit der Methodologie und Terminologie der Pfadabhängigkeitsansätze, sondern benutzen eher „metaphorisch“ einige ihrer Leitbegriffe. Im Ergebnis interpretieren sie den Auf- und Abstieg von Städten unter Verwendung etablierter stadtsoziologischer oder geschichtswissenschaftlicher Begrifflichkeiten relativ deskriptiv und mit Blick auf sozioökonomische Kerndaten, wie vor allem die Bevölkerungsentwicklung. Doch sind diese Entwicklungspfad-/Trajectory-Ansätze, obwohl oder vielleicht gerade weil sie die Pfad-Terminologie weniger streng und eher unscharf verwenden, dennoch von einigem heuristischen Wert. Sie befördern zum einen die Einsicht in wichtige, bislang übersehene Entwicklungen in der neueren Stadt- und Urbanisierungsgeschichte – wie zum Beispiel die Schrumpfung ostdeutscher Städte schon vor 1989 – und ermöglichen zum anderen die Überprüfung von Einzelbefunden bzw. -fällen auf ihre Repräsentativität bzw. Verallgemeinerbarkeit.

8. Fazit

Als zentrales Ergebnis sei abschließend festgehalten, dass nach den hier angestellten Überlegungen Pfadtheorien und die Untersuchung von Entwicklungspfaden für stadtgeschichtliche Analysen durchaus fruchtbar gemacht werden können, wobei jedoch einige Herausforderungen zu bewältigen sind. Zu diesen zählt, dass die jeweils herangezogenen Begriffe theoretisch fundiert statt „nur metaphorisch“ verwandt und vor allem auf ihre Passfähigkeit zum untersuchten Gegenstand geprüft werden sollten. Das heißt zugleich, dass die Konzepte nicht ohne Aufwand und nicht für alle Felder der Stadtgeschichte in gleicher Weise fruchtbar gemacht werden können. Für die Entwicklung der „Stadttechnik“ und von Prozessen am Schnittpunkt von baulichen, sozialen und politischen Entwicklungen eignen sich Pfadtheorien, wohl auch wegen ihrer Entstehung in der Technik- und Organisationssoziologie, offensichtlich besser als etwa für komplexe gesamtstädtische Entwicklungen. Jedenfalls bedarf es für letztere wie generell für die Analyse von „Entwicklungspfaden“ einer gezielten Auswahl von Indikatoren und einer klaren Fokussierung, um der Gefahr zu entgehen, eine unübersehbare Vielfalt scheinbar beliebig feststellbarer Pfadabhängigkeiten oder Entwicklungspfaden zu identifizieren. Schließlich ist darauf zu achten, dass die herangezogene Theorie als Instrument zur Analyse der Quellen und Schärfung der Aufmerksamkeit für vernachlässigte Dimensionen und Wirkmechanismen historischer Prozesse im Rahmen qualitativer empirischer Forschung dienen, nicht jedoch die historischen Fälle zur Unterfütterung des vorgefundenen Theoriegebäudes. „Pfadabhängigkeiten“ und „Entwicklungspfade“ – deren notwendige begriffliche Unterscheidung abschließend

noch einmal nachdrücklich unterstrichen sei – lassen sich zu überaus fruchtbaren Konzepten auch in der Stadtgeschichte entwickeln.

Antwerpen 1560-1600: Abbruch oder Verengung eines Entwicklungspfadades?

The idea of implementing path concepts in urban (historical) research is to identify persistent processes in the form of constrictions of or alternatives to dominant developments. Following the example of Antwerp between 1560 and 1600, the paper argues that the particular conceptual case of trajectories is a necessary heuristic instrument, which allows a particular structuring of the narration. In the case of Antwerp, the path emerged due to the combination of advantageous natural conditions, the expansion of commercial routes (to England), and the development of a multicultural urban society. As soon as such a path is established, further determinations ensue. Due to the scarcity of source material, the essential decisions on the level of urban politics cannot be grasped in this paper. Instead, the processes have to be reconstructed following the actual developments. In the case of Antwerp, these developments concerned substantial religious/denominational conflicts. Furthermore, the wealthy metropolis was drawn into conflicts between the Spanish-Habsburgian Monarchy and the Netherlands. A blockage of the sea routes, devastations of the city, limitations to trade with and from England, and the transition from religious tolerance to strict catholicisation did not result in a breach of the path, but in a severe contraction. Seaborne trade declined and the land route did not offer many alternatives. The prosperous and prominent book market was restricted to products complying with Catholic doctrine. Yet, arts and crafts as well as the proto-industrial sector provided some options after the breach of 1585. A complete change of path, however, did not take place. It took until the 19th century for the city to recover and until the 20th century to experience major expansions, rooted in older geographical and cultural constellations.

1. Einleitung

Pfadkonzepte sind dazu geeignet, den Blick sowohl auf langfristige historische Prozesse (Persistenzen) zu lenken als auch deren Verengungen und Brüche zu verfolgen. Sie stellen eine systematisierende Terminologie zur Verfügung, die Einzelfälle besser miteinander vergleichbar macht. Die Untersuchung von Entwicklungspfaden erweist sich als ein heuristisches Instrument und ein die Narration strukturierendes Modell und kann auch in der Stadtgeschichte nützlich angewendet werden. Mit dem Blick auf Pfadentwicklungen soll nicht unterstellt werden, dass Wechsel und historische Entwicklungsalternativen bei ein-

geschlagenen Pfaden nicht möglich waren. Gleichwohl gibt es historische Blockadesituationen, in der sich bisherige Entwicklungspotenziale nicht mehr entfalten können.

In klassischen, indes kritisch zu sehenden Konzepten der Pfadabhängigkeit aus den Bereichen der Wirtschafts-, Wissenschafts- und Technikgeschichte wird vor allem das aus Krisen resultierende systemische Lernen und dessen Innovationscharakter betont.¹ Diesem Aspekt soll auch in diesem Beitrag nachgegangen werden. Im Unterschied zu Pfadmodellen, die nach rein ökonomischen Kriterien definiert sind, soll verdeutlicht werden, dass zugleich kulturelle Elemente, wie Haltungen und Milieus, sowie komplexe politische Felder einzubeziehen sind. Veränderte Bedingungen in einem oder mehreren Feldern können zu Pfadwechseln führen, aber auch dies nicht zwangsläufig, wie sich zeigen wird. Es soll argumentiert werden, dass in historisch angelegten Studien wie dieser der Begriff Entwicklungspfad gegenüber dem der Pfadabhängigkeit vorzuziehen ist.² Es erscheint demnach sinnvoll, gegenüber dem in der Forschung viel diskutierten Modell einer *path dependency*, vom Begriffsrepertoire der *development trajectory* auszugehen.³

Im vorliegenden Fall handelt es sich um krisenhafte Störungen und Einbrüche eines erfolgreichen Entwicklungspfades, der in Antwerpen im 15. Jahrhundert eingesetzt hatte. Unmittelbare Ursache hierfür war ein singuläres historisches Ereignis: Die Eroberung der Stadt durch spanische Truppen unter Herzog Alexander Farnese im Jahre 1585. Zudem hatte die Handelsmetropole bereits seit den 1560er Jahren Einbußen ihrer territorialen Integrität und ihrer demographischen und wirtschaftlichen Potenziale hinnehmen müssen. Durch den wirtschaftlichen Schwerpunkt im (Außen-)Handelssektor ergab sich eine besondere Verwundbarkeit der Stadt.

Entsprechend soll in diesem Beitrag

(1) Erstens danach gefragt werden, was die historischen Ursachen der sich zwischen 1560 und 1585 aufbauenden politischen, konfessionellen und wirtschaftlichen Krise waren.

¹ Vgl. z. B. Jürgen Beyer, Pfadabhängigkeit. Über institutionelle Kontinuität, anfällige Stabilität und fundamentalen Wandel, Frankfurt a.M./New York 2006, S. 245-255; Martin V. Melosi, Path Dependence and Urban History: Is a Marriage Possible?, in: Dieter Schott/Bill Luckin/Geneviève Massard-Guilbaud (Hrsg.), Resources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe, Aldershot 2005, S. 262-275.

² Siehe dazu auch den Beitrag von Christoph Bernhardt in diesem Heft.

³ Diese Skizze des hier heuristisch zugrunde gelegten Pfadentwicklungsmodells folgt im Wesentlichen den Überlegungen von Jürgen Beyer, Pfadabhängigkeit ist nicht gleich Pfadabhängigkeit. Wider den impliziten Konservativismus eines gängigen Konzepts, in: ZfS 34:1, 2005, S. 5-21.

(2) Es soll zweitens danach gefragt werden, welche Handlungsoptionen sich in dieser Situation für die wirtschaftlichen Akteure⁴ ergaben.

(3) Drittens soll die Frage verfolgt werden, inwieweit man in diesem Zusammenhang von einem Pfadabbruch sprechen muss oder doch relative Kontinuitäten festgestellt werden können. Nach 1585 handelte es sich, so die These, nicht um den völligen Abbruch, aber um eine deutliche Verengung und Differenzierung des eingeschlagenen Pfades, bei dem trotz einer dramatischen Kontraktion des allgemeinen Güterhandels und der Bevölkerung einige innovative Elemente ausgemacht werden können.

(4) Viertens sollen die konkreten Tendenzen in den beiden relevanten kulturekonomischen Sektoren (Kunst/Kunsthandwerk/Kunsthandel; Druck, Verlag, Buchhandel) nachgezeichnet werden.

(5) Es soll damit, fünftens, gezeigt werden, dass der Antwerpener Fall nur aus dem funktionalen Zusammenwirken verschiedener Felder zu erklären ist.

2. Die Pfadentwicklung der Handelsmetropole Antwerpen

Als Albrecht Dürer zusammen mit seiner Frau Agnes auf einer Bildungs- und Verkaufsfahrt 1520 Antwerpen besuchte, nahm er als erstes das Haus des Bürgermeisters Arnold van Liere in der Prinse-Straat wahr. Dieses war „neu gebaut und über die Maß groß [...], ein solch herrlich Haus, dergleichen ich in allen teutschen Landen nie gesehen hab.“ In Antwerpen traf Dürer Malerkollegen, portraitierte und beschenkte Bekannte und Freunde verschiedener Nationalitäten, gab viel Geld aus, erhielt Honorare und Geschenke, mit denen er weniger zufrieden war, und bewunderte die Kirchen.⁵

Anhand der Beschreibungen wird der Fortschritt deutlich, den Antwerpen im 15. Jahrhundert gemacht hatte. Im Laufe des Jahrhunderts hatte sich die Stadt zu einem der führenden europäischen (Transit-)Handelszentren entwickelt. Silber kam aus Deutschland, Gewürze wurden über die Zwischenstation Portugal importiert, Tücher und Lebensmittel kamen und gingen von und nach England. Die in der Stadt und in ihrem Umland angesiedelte gewerblich-industrielle Produktion (Majolikatöpferei, Diamantenschleiferei, Seidenweberei, Tuchherstellung), ist als verstärkendes und stabilisierendes Moment des einmal eingeschlagenen, exportwirtschaftlichen Kurses der Stadt Antwerpen zu betrachten.

⁴ Der sprachlichen Einfachheit halber wird im Folgenden ausschließlich das grammatische Maskulinum verwendet. Menschen sämtlicher Geschlechter sind dabei eingeschlossen.

⁵ Vgl. Albrecht Dürer, *Schriften und Briefe*, Leipzig 1973, S. 58-64; S. 68-72.

Die entscheidende infrastrukturelle Basis der städtischen Ökonomie, vor allem hinsichtlich der Massengüter, stellte der Hafen dar. Im Zuge der im 15. Jahrhundert erfolgreich eingeleiteten Entwicklung hielten sich zahlreiche fremde Kaufleute in der Stadt auf. Sie bildeten eigene Milieus, trugen so zur kulturellen Diversität bei, was wiederum ein deutliches Maß an politischer und religiöser Toleranz gegenüber Andersgläubigen in der klar katholisch ausgerichteten Metropole bedingte. Auch die Aktivitäten süddeutscher Handelsfirmen fielen ins Gewicht. Die dort Beschäftigten waren überwiegend Deutsche, ferner ist auf die deutschen Handwerker in der Stadt hinzuweisen. Von den 1100 Deutschen, die sich 1488-1513 in der Stadt zeitweise oder dauernd aufhielten, stammte die Hälfte aus Köln, wohin man trotz hoher Transportkosten Grundgüter und Lebensmittel exportierte. Auch die Fugger und Welser waren mit eigenen Niederlassungen seit 1530 vertreten. Dies alles verweist auf umfangreiche, international ausgerichtete Netzwerke der Stadt, die zugleich das kulturelle und wirtschaftliche Zentrum der südlichen Niederlande darstellte. Sie wurde politisch von den (spanischen) Habsburgern kontrolliert, errang indes ein gewisses Maß kommunaler und merkantiler Autonomie.⁶ Seit dem frühen 16. Jahrhundert überragte Antwerpen die benachbarten flandrischen Städte wie Brügge. Dabei stellte es mehr als eine Handelsmetropole dar. Antwerpen war gleichzeitig ein Zentrum des Katholizismus – was sich heute noch im Baubestand der Altstadt abzeichnet. Es hatte ein hoch entwickeltes kulturelles Leben – auch über die Krise hinaus. Obwohl es keine Universität gab, handelte es sich um eine bedeutende europäische *Medienstadt*, was auf ihre spezialisierte und qualitativ hervortretende Buchproduktion und ihre Funktion als Transferort von Nachrichten sowie des Postverkehrs zurückzuführen ist.⁷ Trotz aller konfessionellen,

⁶ Donald J. Harreld, German Merchants and their Trade in Sixteenth. Century Antwerp, in: Peter Stabel/Bruno Blondé/Anke Greve (Hrsg.), International Trade in the Low Countries (14th-16th Centuries). Merchants, Organisation, Infrastructure, Leuven/Apeldoorn 2000, S. 169-192. Die Handwerksgilden und Kaufleute hatten in der Stadt wenig politischen Einfluss gegenüber einem einheimischen Patriziat, das sich durch Ämterhäufung bereicherte und so seine Machtbasis reproduzierte. Die Zentralregierung war mit einem *schout*, *markgraaf*, *oderschout* und *amman* direkt in der Stadt vertreten. Unter Philip II. und dem Hardliner Kardinal Antoine Perrenot de Granvelle nahmen nach 1555 sowohl der Katholisierungsdruck wie auch die Steueranforderungen der Krone erheblich zu. Gegen die Zentralisierungsbestrebungen regte sich auch in anderen brabantischen Städten Widerstand, besonders gegen die Zulassung der Inquisition; Guido Marnef, Antwerp in the Age of Reformation. Underground Protestantism in a Commercial Metropolis 1550-1577, Baltimore/London 1996, S. 15-21.

⁷ Vgl. Clemens Zimmermann, Europäische Medienstädte. Historische Kontinuitäten und urbane Kontexte der Medienproduktion, St. Ingbert 2017, S. 77-89; Francine de Nave, A Printing Capital in its Ascendancy, Flowering, and Decline, in: Jan van der Stock (Hrsg.), Antwerp, Story of a Metropolis, 16th – 17th Century, Gent 1993, S. 87-95; Werner

politischen und sozialen Polaritäten⁸, ungeachtet wachsender Bedrängnisse wie einer Zwangsanleihe zur Finanzierung von Einquartierungen der spanisch-habsburgischen Macht 1574 und trotz deren wachsender Einmischung in die städtische Autonomie herrschte in der Stadt in einem Punkt Einigkeit: Der Handel stellt die wirtschaftliche Basis der Stadt und ihres Ansehens schlechthin dar – bis hin zu astrologischen Berechnungen, die diese Konstellation be-
stätigten.⁹

Der Aufstieg Antwerpens zu einem internationalen Handelszentrum vollzog sich im – insbesondere für die herrschenden und vermögenden Kreise – „goldenen“ 16. Jahrhundert und ergab sich zunächst durch seine geographische Lage. Die Stadt liegt zugleich nah an der Nordsee und England wie auch nah genug an Zentraleuropa. Durch den (Transit-)Hafen an der Schelde, der allerdings einige Kilometer landeinwärts gelegen ist, war Antwerpen zudem mit Südeuropa und der aufsteigenden transatlantischen Welt verbunden. Die relativ günstigen Konstellationen städtischer Autonomie unter ursprünglich burgundischer Herrschaft und der Abstieg konkurrierender Städte gehören zu dieser Aufstiegs-
geschichte ebenso dazu wie das Potenzial der flandrischen Tuchindustrie für den Transithandel, der in Antwerpen abgewickelt wurde. Zusammen-
genommen führten all diese Faktoren zu einer enormen Wachstumsphase in den 1540er Jahren. Für diese Phase ist die Erbauung einer *Nieuwstad* mit erweiterten Hafenanlagen bezeichnend.¹⁰ Die 1550er Jahre zeigen, dass sich der transatlantische Handel via Sevilla und nach England unter der Ägide der Habsburger ausbauen ließ, sich jedoch bereits das konkurrierende Amsterdam verstärkt positionieren konnte.

Waterschoot, Antwerp: Books, Publishing and Cultural Production before 1585, in: Patrick O'Brien u.a. (Hrsg.), *Urban Achievement in Early Modern Europe. Golden Ages in Antwerp, Amsterdam and London*, Cambridge 2001, S. 233-248; Paul Arblaster, Antwerp and Brussels as Inter-European Spaces in News Exchange, in: Brendan Dooley (Hrsg.), *The Dissemination of News and the Emergence of Contemporaneity in Early Modern Europe*, Farnham/Burlington 2010, S. 193-205.

⁸ Vgl. Hugo Soly, *Social Relations in Antwerp in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, in: van der Stock, S. 37-47.

⁹ Vgl. An Kint, *The Ideology of Commerce: Antwerp in the Sixteenth Century*, in: Stabel/Blondé/Greve, S. 213-222; Marnef, S. 10f., 21.

¹⁰ Gustaaf Asaert, *From Wharf to Commercial Metropolis*, in: Ferdinand L. H. Suykens (Hrsg.), *Antwerp. A Port for all Seasons*, Antwerpen 1986², S. 13-168, hier S. 13-70; Marnef, S. XII, 5; Jan Van Roey, *De Bevolking*, in: *Antwerpen in de XVIde eeuw*, Antwerpen 1975, S. 95-108, hier S. 96, S. 99.

3. Unterbrechungen und Störungen seit den 1560er Jahren

Es hatte sich damit bis zur Jahrhundertmitte ein Entwicklungspfad etabliert, der auf festen Größen gründete, die sich wechselseitig verstärkten: Die Handelsentwicklung tat kultureller Vielfalt gut, die kulturelle Entwicklung der Herstellung besonders qualitätvoller Druckerzeugnisse. Letztere erfüllten trotz mannigfaltiger Bedrängnisse protestantischer Produktionen die Bedürfnisse der drei christlichen Konfessionen.

Der – allerdings nicht totale – Bruch dieser Entwicklung durch den externen Schock von 1585 ging auf drei Faktoren zurück.

Zum Ersten auf wachsende religiöse und soziale Unzufriedenheit. Calvinisten, Lutheraner (die zusammen etwa 20 Prozent der Stadtbevölkerung stellten) und sozial Benachteiligte gingen zu offenen Protestaktionen gegen ihre Benachteiligung durch das katholische Stadtregiment über. Dies wurde manifest, als es 1566 für eine kurze Zeit möglich wurde, dissidente Forderungen in die Öffentlichkeit zu tragen. Die prägnante Symbolhandlung war hier ein Bildersturm im August desselben Jahres, der zugleich eine antigouvernementale Stoßrichtung erkennen ließ. Er erfuhr in weiten Kreisen Westeuropas Aufmerksamkeit und störte das hier verankerte internationale Milieu der Kunsthändler und ihren Absatz erheblich.¹¹ Einer dieser Kunsthändler berichtete der zuständigen Regentin Margarete von Parma am 15.7.1566 unmittelbar vor den Ereignissen: „The audacity of the Calvinist preachers in this area has grown so great that in their sermons they admonish the people that it is not enough to remove all idolatry from their hearts; they must also remove it from their sight“.¹²

Zum Zweiten ergaben sich sehr negative außenpolitische und strategische Konstellationen, die zur Blockade der Schelde als entscheidendem Transportweg durch gegen die spanische Hauptmacht vorgehende ‚Rebellen‘ aus den nördlichen Niederlanden führten. Die Spanier reagierten darauf mit weiteren Blockaden, was sich negativ auf die Zufuhr einheimischer Güter aus dem Hinterland auswirkte.

¹¹ Vgl. David Freedberg, *Art after Iconoclasm. Painting in the Netherlands between 1566 and 1584*, in: Koenraad Jonckheere/Ruben Sueroyk (Hrsg.), *Art After Iconoclasm. Painting in the Netherlands between 1566 and 1585*, Turnhout 2012, S. 21-49; hier S. 43; Filip Vermeulen, *Painting for the Market. Commercialization of Art in Antwerp's Golden Age*, Turnhout 2003, S. 39-46; zur starken, nach 1566/7 volatilen Exportorientierung vgl. ebd., S. 79-91, 100-108.

¹² Zit. n. Elizabeth Alice Honig, *Painting and the Market in Early Modern Antwerp*, New Haven/London 1998, S. 19.

Zum Dritten: Die Konfrontation der Stadt, in der es starke Sympathien mit der niederländischen Aufstandsbewegung gab, mit der spanisch-habsburgischen Territorialmacht führte im Juni 1585 zur Besetzung der Stadt und ihrer Übergabe an das spanisch-habsburgische Regiment. Dies wiederum zog die endgültige Schließung der Schelde bis 1795 durch die Kräfte der nördlichen Niederlande nach sich.

Für die rigide Haltung der spanischen Krone waren der Wille, ein strategisches Exempel gegen die niederländischen Aufständischen zu statuieren, und der bewusst vorgenommene Bruch mit der bisherigen Haltung (relativer) konfessioneller Toleranz verantwortlich.

Im Laufe einer Übergangsfrist von vier Jahren verließen die Protestanten, aus Glaubensgründen, aber auch etliche Katholiken, die nicht mehr mit einer vollen wirtschaftlichen Erholung der Stadt rechneten, gezwungenermaßen die Stadt. Schon seit 1564 hatte die politische, religiöse und wirtschaftliche Klimaverschlechterung zur Abwanderung von ca. 18.000 Einwohnern geführt. Durch den Schock des Juni 1585 sank die Bevölkerung noch rapider und ging bis zum Oktober 1586 von ca. 82.000 auf etwa 48.000 zurück. Der Transithandel brach ein, er sollte sich erst in den kommenden Jahrzehnten phasenweise und partiell erholen – trotz der Unterbrechung des direkten Seeweges und abhängig von jeweiligen politischen Konjunkturen.

4. Handlungsalternativen

In dieser Situation boten sich drei Strategien an: Die Verstärkung gewerblicher Aktivitäten und die Einführung technischer Innovationen, der Ausbau des Kunstsektors sowie der Medienproduktion.

4.1 Handlungsoption 1: Die Verstärkung klassischer gewerblicher Aktivitäten

Die in der Stadt verbliebenen Kaufleute stiegen auf protoindustrielle Produktion um, z.B. portugiesische Händler auf die Diamantenschleiferei, für die die Stadt bis heute berühmt ist. Mehr noch: Importierte Luxusprodukte konnten teils durch einheimische ersetzt und diese wiederum exportiert werden. Die Sperren sorgten zwar für eine erhebliche Verteuerung der Transporte, doch nach Deutschland gab es offene Landwege. Wegen der immer stärkeren niederländischen Konkurrenz mit ihren Fertigwaren und Kolonialprodukten sowie aufgrund der immer wieder stattfindenden Unterbrechungen sowohl des Fluss- als auch des Landtransports blieb diese Handlungsoption indes sehr begrenzt. Für die Erprobung technologischer Neuansätze – wie diese als Faktor in der Pfad-Forschung betont werden – fehlten zum einen die internen Voraussetzun-

gen und zum anderen passte sich das Handwerk nur unzureichend an sich wandelnde Geschmacksmuster an.¹³

4.2 Handlungsoption 2: Der Ausbau des Kunstsektors

Im Mittelpunkt kommunikativer Netze gelegen und auch mit transatlantischen Netzen verbunden, war die Scheldestadt vor 1585 und teils noch danach ein überragender Ort des internationalen Kunsthandels, in dessen Rahmen sich deutsche und französische Kunden entweder direkt oder durch Kunstagenten mit Gemälden versorgten. Entsprechend lebten auch zahlreiche und bedeutende Künstler in der Stadt, was als weiteres Indiz der internationalen Ausstrahlung Antwerpens gewertet werden kann.

Um 1550 existierten in der Stadt zahlreiche proto-industriell organisierte Werkstätten für bildende Kunst und Kunsthandwerk: „Antwerp was now the undisputed centre for the production and distribution of artwork in the Southern Low Countries and exported art to most of the known world.“¹⁴ In Deutschland verbreiteten sich die flämischen Gemälde, die in Antwerpen auf dem institutionellen Kunstmarkt *Schilderspand* angeboten wurden, dann über die Zentren Köln und Frankfurt. Unter dem Eindruck des Aufschwungs der calvinistischen Bewegungen in der Stadt und ihrer ikonoklastischen Aktionen brach dieser exportorientierte Markt erstmals 1566 ein. Abgesehen von den Kunsthändlern waren zu diesem Zeitpunkt ca. 300 Künstler und Arbeitskräfte in der Kunst- und Kunsthandwerksproduktion tätig.¹⁵ In diesem Jahr, als die Konflikte mit der spanischen Krone eskalierten, befürchtete der Große Rat der Stadt zu Recht, dass die Krise die fremden Kaufleute vom Besuch der Stadt abhalten würde, dass Arbeitslosigkeit drohe, die städtischen Finanzen durch Überanstrengung bei Festungsbauten und mangelndem Kredit zusammenbrechen würden und die Privatvermögen der Bürger an anderen Orten gefährdet waren, weil man diese für die öffentlichen Schulden haftbar machte.

Die interkonfessionellen Spannungen und die Angriffe aus dem calvinistischen Milieu auf (religiöse oder als obszön erscheinende) Kunst wie auch das sich verhärtende Stadtregiment der spanischen Krone zogen sich bis in die 1580er Jahre. Durch Ausbrüche von Tumult und Gewalt, 1576 im Zuge des spa-

¹³ Vgl. Bert De Munck, Skills, Trust, and Changing Consumer Preferences: The decline of Antwerp's Craft Guilds from the perspective of the Producer Market, c. 1500 – c. 1800, in: IRSH 53, 2008, S. 197-233; Ders., Technologies of Learning. Apprenticeship in Antwerp Guilds from the 15th Century to the End of the Ancien Regime, Turnhout 2007.

¹⁴ Filip Vermeulen, Marketing Paintings in Sixteenth-Century Antwerp: Demand for Art in the Role of the Panden, in: Stabel/Blondé/Greve, S. 193-212, hier S. 193.

¹⁵ Vgl. Vermeulen, Marketing, S. 197, 203.

nischen *Furor* (Plünderungen, Zerstörungen, Vertreibungen), und die endgültige Machtübernahme durch die Spanier 1585 war nichtkatholischen Künstlern und auf Jahre hinaus auch dem Kunsthandel der Boden entzogen. Bis dahin hatte es für die flämischen Kunstproduzenten noch eine gewisse Ausweichmöglichkeit auf dem Pariser Kunstmarkt gegeben, diese entfiel binnen weniger Jahre.

Obwohl in Filip Vermeylens einschlägiger Studie „Painting for the Market“ der scharfe Niedergang des offiziellen bzw. institutionalisierten Kunstmarktes zwischen 1585 und 1595 betont wird¹⁶, blieb ein kreatives Milieu von Künstlern erhalten. Ein Beispiel ist der aus Brüssel stammende Peter Brueghel der Jüngere, der nach 1585 hier ein großes Atelier unterhielt und 1638 in Antwerpen starb. Mit dem Sieg des Katholizismus und der Gegenreformation stieg die Nachfrage nach Devotionalien und religiöser Kunst; ein Teil der dafür qualifizierten Facharbeiter, unternehmerischer Geist und Geschäftskapitalien verblieben in der Stadt.

Mit der Konsolidierung der Religionsverhältnisse 1609 blühten die Kunstproduktion und der Kunsthandel bis etwa 1650 wieder auf. Dies wiederum steht im Zusammenhang mit einem neuen kulturellen und repräsentativen Kunstverständnis, der ausgaben- und luxusfreudigen katholischen Kirche sowie der Selbstdarstellungsbedürfnisse des gehobenen katholischen Milieus.¹⁷ Die Nachfrage nach religiöser Kunst, Gläsern, Holzschnitzereien und ornamentgeschmückten Textilien nahm noch bis ins 17. Jahrhundert hinein durch die steigende Zahl von auszustattenden Kirchen und Klöstern zu.¹⁸

4.3 Handlungsoption 3: Der Ausbau des Mediensektors

Buchherstellung und Buchhandel hatten sich bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts ungemein entwickelt. Grundlage hierfür waren, wie in anderen Medienstädten, die Vielfalt ansässiger Fachkräfte, die guten infrastrukturellen Voraussetzungen durch den Hafenverkehr, die auf Wissensvermittlung und Kommerzialisierung orientierte Stadtkultur und die Anfänge eines humanistischen Milieus. Durch Einflüsse der Reformation verbreiteten sich in der Stadt unter der Hand Bibeln und Psalmenbücher. Die Beschäftigtenzahl des Sektors erreichte 450 (1571-1580), Antwerpen lag bei den produzierten Buchtiteln bis zum Jahr 1600 an fünfter Stelle in Europa, auf der Frankfurter Buchmesse erreichten Antwerpener Bücher einen Anteil von bis zu 32%. Ausgezeichnete Typografien

¹⁶ Vermeyleylen, Painting, S. 109-118.

¹⁷ Vermeyleylen, Marketing, S. 198, 202f.

¹⁸ Alfons K.L. Thijs, Antwerp's Luxury Industries: the Pursuit of Profit and Artistic Sensivity, in: van der Stock, S. 105-113.

und das illustrierte Buch entwickelten sich zu Spezialitäten des Ortes. Dies wurde durch ein reges kreatives Milieu gestützt, das durch zünftische Institutionen an seiner Entfaltung keineswegs so stark gehemmt war, wie verbreitet angenommen wird. Viel eher wirkten die Grenzen religiöser Toleranz auf diesem potenziell ‚ideologischen‘ Gebiet der Buchmedien hemmend.¹⁹

Im Mediensektor lassen sich für das Jahr 1585 teils ein abrupter Bruch und ein starker Rückgang vor allem der Qualität und Bedeutsamkeit der Bücherproduktion und des Buchhandels wie auch begrenzte Kontinuitäten nachweisen. Für einen Zeitraum von ca. 50 Jahren gelang es²⁰, den ungeheuren Einschnitt bei der Produktion (ca. 50-66%) durch die Abwanderung protestantischer Verleger und Drucker ein Stück weit durch Umstellung auf gegenreformatorische Produkte zu ersetzen. Gute Kontakte zu Philip II. und dem einflussreichen, mit dem spanischen Königshaus eng verbundenen Kardinal Granvelle ermöglichten es dem bedeutendsten Drucker Christoffel Plantin um 1567, sein Projekt einer mehrsprachigen Bibel und weitere Vorhaben durchzuführen, die auf einem durch die Krone geschützten Monopol beruhten. Als die Krise in der Stadt eskalierte, konnte Plantin die Beschäftigung in seiner Werkstatt freilich nicht auf dem hohen Niveau der Jahre 1574/5 halten. Selbst in diesem Spitzenbetrieb nahmen die Absatzmöglichkeiten in den 1580er Jahren laufend ab, allerdings spielte auch das hohe Alter des Verlegers eine Rolle.²¹

Bis zum 17. Jahrhundert boten sich im Buchsektor neue geschäftliche Möglichkeiten im umkämpften, durch Privilegien geschützten Billigmarkt der Almanache und durch den Absatz in Richtung Südamerika.²² Antwerpen konnte sich insofern, vor allem aufgrund der Aktivitäten der Familie Verdussen als Nachfolgeunternehmen der Officina Plantinia als katholisches Buchzentrum behaupten. Schulbücher, Katechismen und Sachwerke wurden bis weit nach Ost- und Südeuropa geliefert, indirekt auch in den transatlantischen Export eingebracht. Im 18. Jahrhundert wurden Hunderttausende von Andachtsbildern vor allem in Richtung Köln vertrieben.²³

¹⁹ Zimmermann, Medienstädte, S. 78-83.

²⁰ Alfons K.L. Thijs, The River Sheldt closed for two Centuries, in: Suykens, S. 165-273.

²¹ Raymond de Roover, The business organisation of the Plantin Press in the setting of sixteenth century Antwerp, in: *De gulden passer*, 34, 1956, S. 104-120.

²² Stijn Van Rossem, The Struggle for Domination of the Almanac Market: Antwerp, 1626-42, in: *The Papers of the Bibliographical Society of America* 106:1, 2012, S. 63-98; Zimmermann, S. 85f.

²³ Stijn Van Rossem, The Bookshop of the Counter-Reformation Revisited. The Verdussen Company and the Trade in Catholic Publications, Antwerp, 1585-1648, in: *Quaerendo* 38, 2008, S. 306-321; ders., En Amberes. De Verdussens en de boekhandel met de Iberische wereld, in: Werner Thomas/Eddy Slos (Hrsg.), *Een wereld op papier. Zuid-Nederlandse boeken, prenten en kaarten in het Spaanse en Portugese wereldrijk (16de-18de eeuw)*,

5. Resümee

Die Jahre und Jahrzehnte vor und nach dem Schock von 1585 zeigen eine Tendenz zur Verengung und Diversifizierung, Umstellung und Kompensation von früheren Produktions- und Handelsaktivitäten, die insgesamt zurückgingen, teils einbrachen. Die demographischen Verluste konnten zwei Jahrhunderte lang nicht mehr völlig wettgemacht werden, obwohl im frühen 17. Jahrhundert eine Konsolidierung der Bevölkerungszahl festzustellen ist. Im wachsend repressiven Klima der Verfolgungen von Calvinisten und Lutheranern seit den 1550er, dann noch schärfer seit den 1560er Jahren, zeigt sich eine absolute Störung des bis dahin gemäßigten kulturellen Klimas.²⁴ Die Emigration der protestantischen Kaufleute seit 1578, dann nach 1585, samt des damit bedingten Kapitalabflusses und der Zerstörung tradierter kommunikativer und sozialer Beziehungen, die diese Akteure unterhalten hatten, kam zuvörderst der Konkurrenzstadt Amsterdam zugute. In Amsterdam siedelten sich zwischen 1578 und 1630 453 Kaufmannsfamilien an, die aus den südlichen Niederlanden stammten, darunter zum Großteil Antwerpener, von denen weitere auch nach Middelburg, Frankfurt am Main und Hamburg gingen.²⁵

Seit 1565 und mit dem Jahr 1585 verwandelte sich somit der Welthafen Antwerpen in eine eher provinzielle, regional allerdings immer noch wichtige Handelsstadt. Die Medienstadt Antwerpen war ab etwa diesem Zeitpunkt nur noch einer von vielen Standorten der europäischen Buchproduktion, der Kunstsektor blieb längere Zeit bedeutend. Auf die Zäsur um 1585, aber auch auf die sich entwickelnde marktorientierte, produktivere Landwirtschaft als regionale Ressource Antwerpens wies schon Adam Smith aus der Perspektive des 18. Jahrhunderts hin.²⁶

Es zeigte sich bei diesem Fallbeispiel: Zum einen begünstigten die einmal geschaffenen Infrastrukturen – in diesem Falle der Hafen – eine immer weitergetriebene Konzentration von Handel und gewerblicher Produktion, zum ande-

Leuven 2009, S. 89-108; Francine de Nave, Antwerpen als typografisch centrum voor de iberische Wereld, in: ebd., S. 41-66; Alfons K. L. Thijs, Antwerpen. International uitgeverscentrum van devotieprenten. 17de-18de eeuw, Leuven 1993, S. 15.

²⁴ Marnef, S. 61-87, 109-123.

²⁵ Oscar Gelderblom, Antwerp Merchants in Amsterdam after the Revolt (1578-1630), in: Stabel/Blondé/Greve, S. 223-241, bes. S. 228f.; vgl. Bruno Blondé/Harald Deceulaer, The Port of Antwerp and its Hinterland: Port Traffic, Urban Economie and Government Policies in the 17th and 18th Centuries, in: Randi Ertesvag (Hrsg.), Maritime industries and public interventions, Stavanger 1995, S. 21-44.

²⁶ Adam Smith, *An Enquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, Vol. I, Oxford 1976, S. 427.

ren erwiesen sich diese aus politischen Gründen als hoch störungsanfällig.²⁷ Lern- und Kooperationseffekte auf der Basis des Leitbildes gelebter Toleranz nahmen pfadbegründende Qualität an, waren aber ebenfalls gefährdet, als die *turning points* der generellen Wirtschafts- und Politikgeschichte die Angriffs- und Schwachpunkte der Stadtökonomie entlarvten.

Sowohl die aus der Stadt nach dem Schock von 1585 Abwandernden, für welche die Abwanderung eine sehr riskante und flexible, häufig aber lohnende Option darstellte, als auch die Verbliebenen hielten nicht an ihren Besitzständen fest, sondern erwiesen sich als – im Rahmen des Gegebenen – flexibel.

Die von Beyer benannten Faktoren erweisen sich für etliche Aspekte dieser Stadtgeschichte als durchaus treffend: Selbstverstärkungseffekte während des *golden age* der Stadt, Sequenzen (Irreversibilität einer Ereignisfolge), Macht (spanische Krone, militärische Macht, begrenzte Autonomie der Stadt) und Legitimität (divergierende Interpretationen und Traditionen nach 1565).²⁸ Verschiedene Felder wirkten hier demnach zusammen, sodass der eingeschlagene Pfad erheblich differenziert werden musste, am Stärksten der rigide Abbau der bisher geübten konfessionellen Toleranzpolitik, der aber auch ermöglichte, sich noch stärker auf die katholischen Märkte einzustellen.

Eine moderne, koordinierte kommunale Wirtschafts- und Sozialpolitik, die sich durch den Aufbau von Infrastrukturen (Hafen), kompensatorische Sozialleistungen, Qualifizierungsstrategien und die materielle Förderung innovativer Wirtschaftszweige auszeichnet, war im 16. und frühen 17. Jahrhundert weder denkbar noch im nennenswerten Umfang möglich. Die außenpolitische Konstellation (Sperrung der Schelde durch die Niederlande) war durch die Stadt selbst nicht zu ändern. Nach einer sehr langen Durststrecke wuchs die Stadt seit dem späten 19. Jahrhundert und besonders in den letzten Jahrzehnten wieder zu einem führenden europäischen Handels-, Industrie- und neuerdings auch Dienstleistungsstandort, bei dem einige der hier diskutierten Faktoren, die Lage an der Schelde, die transatlantischen Bezüge und (sehr beträchtlich ausgeweitete) Infrastrukturen in einem grundlegend liberalisierten europäischen Kontext erneut eine Rolle spielen. Historisch neuartige Faktoren sind hierbei die großflächige Ansiedlung von Industrie im Hafengebiet, der Bau attraktiver Wohnviertel und die Zunahme des Tourismus. Die ebenso recht erfolgreiche Förderung von Kreativindustrien weist dabei auf das 16. und 17. Jahrhundert zurück, auch wenn kaum direkte Kontinuitäten vorliegen, eher

²⁷ Zu ergänzen wären naturräumliche Kriterien, die allerdings in diesem Beitrag nicht diskutiert wurden.

²⁸ Beyer, Pfadabhängigkeit ist nicht gleich Pfadabhängigkeit, S. 18. Siehe zu diesen Faktoren auch den einleitenden Beitrag von Jörn Eiben in diesem Heft.

noch ins späte 19. Jahrhundert, als sich erste Tendenzen einer kulturellen Orientierung an Design bemerkbar machten.²⁹

²⁹ Vgl. Helma De Smedt/Peter Stabel/Ilja Van Damme, Zilt success. Functieverschuivingen van een stedelijke economie, in: Inge Bertels/Bert De Munck/Herman Van Goethem, S. 109-144, hier S. 122-142; Luuk Boelens/Ed Taverne, Why Cities Prosper as Deltas. The Urbanisation of the Europadelta, in: Leo Lucassen/Wim Willems (Hrsg.), Living in the City. Urban Institutions in the Low Countries. 1200-2010, S. 192-215; Alix Lorquet (Hrsg.), Urban Development in Antwerp. Designing Antwerp, 2012, online: <http://www.antwerpen.be> (letzte Einsicht am 4.8.2018).

Dieter Schott

Krieg als externer Schock oder Katalysator für neue Pfade: Zum Verhältnis von Krieg und Pfadabhängigkeit in deutschen Städten des 20. Jahrhunderts

The paper starts with some preliminary reflections on the significance and efficacy of a range of factors for creating path dependencies. These factors comprise geography, networked infrastructures, politics, and territorial changes to borders and frontiers, economic dominance and hegemony of certain industries, and socio-cultural profile or 'image' of a city. In the second part the paper exemplifies the crucial role of timing for the success or failure of deliberate and planned attempts by city administrations to embark on a new course of urban development. In the case of Darmstadt, the capital of the land of Hesse, the energetic PR-initiative by the city administration to attract 'creative industries' and to complement the hitherto pursued strategy of 'Pensionopolis' by modern, non-polluting industries, failed since it was overshadowed by the outbreak of World War One, which tended to immobilise company sites. A short comparison to Mannheim, which successfully transformed its economic structure from entrepôt to industrial city by means of an industrial port completed by 1900, underscores the crucial role of timing in such attempts to change path dependencies. In the long-term perspective, the paper shows how some initial targets of Darmstadt city marketing 1914 eventually were taken up again and realised by a major urban development project in the 1990s, answering to deindustrialisation processes of the 1980s and 1990s.

1. Vorüberlegungen zur Pfadabhängigkeit von Städten

Welche Faktoren bestimmten und bestimmen die Pfade, bzw. tendenziell auch Pfadabhängigkeiten von Städten? Bei diesen Vorüberlegungen stütze ich mich auf eigene Forschungen zu verschiedenen Städten und insbesondere viele Jahre Lehre zu Grundfaktoren der Stadtentwicklung im Hinblick auf Stadt-Umwelt-Beziehungen.¹

¹ Vgl. Dieter Schott, Europäische Urbanisierung (1000-2000). Eine umwelthistorische Einführung, Köln/Weimar/Wien 2014.

Ein grundlegender Faktor war und ist die Geographie: Die Lage einer Stadt, etwa an einem großen schiffbaren Fluss, im Binnenland oder am Meer, sowie die Topographie, die Gestaltung der Oberfläche, waren insbesondere in der Phase der Stadtgründungen und sind immer noch Faktoren von langfristiger Prägekraft, die kaum oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand im Großen veränderbar sind.² Was sich allerdings durchaus verändern kann und auch tatsächlich verändert, ist die jeweilige Bedeutung dieser Faktoren.³

An zweiter Stelle ist die Netzinfrastruktur zu nennen, die erhebliche Pfadbindungen generieren kann. Der Verlauf von Bahnlinien, die Situierung von Bahnhöfen⁴, die Interaktion (Kreuzungen) zwischen Schienen-, Straßen- und auch Schiffsverkehr, die Trassierung großer innerstädtischer Magistralen, die Lage und Funktionalität von Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sind sehr langfristige Prägefaktoren, die häufig über Zeiträume von mehr als hundert Jahren Wirkungskraft entwickeln. Die ‚Trägheit‘ dieser materiellen Infrastrukturen hängt einerseits vom Umfang der beträchtlichen Finanzmittel ab⁵, die zu einer umfassenden Änderung notwendig sind, andererseits aber auch von den meist komplexen Akteurskonstellationen⁶, die für radikale Pfadänderungen erforderlich sind. Unter normalen politischen Umständen gilt es daher als fast unmöglich, entsprechende Handlungskonstellationen zu generieren.

An dritter Stelle wirken Politik und Territorialität: Städte wechseln historisch, nach Kriegen und durch Friedensverträge, die Zugehörigkeit zu Staaten, was zum einen ihre relative Lage innerhalb des jeweiligen Staates verändert, zum anderen aber auch Rechtsordnung und wirtschaftspolitische Regulierung möglicherweise tiefgreifend umkrempelt, wie es etwa Straßburg mehrfach wi-

² Vgl. etwa Paul M. Hohenberg/ Lynn Hollen Lees, *The Making of Urban Europe. 1000-1994*, Cambridge MA/ London 1996; Felicitas Schmieder, *Die mittelalterliche Stadt*, Darmstadt 2005.

³ Vgl. etwa am Beispiel der gewandelten Bedeutung von Flüssen die Einleitung zu Martin Knoll/ Uwe Lübken/Dieter Schott (Hrsg.): *Rivers Lost, Rivers Regained. Rethinking City-River Relations*, Pittsburgh 2017, S. 3-22.

⁴ Vgl. Ralf Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814-1914*, Ostfildern 2005; John R. Kelleet, *Railways and Victorian cities*, London/ Toronto 1979; Jack R. Simmons, *The Railway in Town and Country 1830-1914*, London 1986.

⁵ Vgl. Klaus von Beyme, *Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten, München/Zürich 1987*; Werner Durth, *Vom Überleben. Zwischen totem Krieg und Währungsreform*, in: Ingeborg Flagge (Hrsg.), *Geschichte des Wohnens*, Bd. V. 1945 bis heute. *Aufbau – Neubau – Umbau*, Stuttgart 1999, S. 19-79.

⁶ Der sprachlichen Einfachheit halber wird im Folgenden ausschließlich das grammatische Maskulinum verwendet. Menschen sämtlicher Geschlechter sind dabei eingeschlossen.

derfuhr.⁷ Aber auch ohne eine Veränderung von Grenzziehungen kann es zum Verlust oder Gewinn zentraler städtischer Funktionen kommen, etwa durch Wegzug eines Herrschers, durch Verlust der Hauptstadtfunktion etc..⁸

Viertens kann eine hochgradige ökonomische Dominanz durch eine bestimmte industrielle Branche, vor allem im Bereich der Schwerindustrie, oder eine bestimmte Funktion wie Hafenwirtschaft die Stadtentwicklung pfadartig beeinflussen.⁹ Die besondere Raumwirksamkeit dieser Branchen und die Tatsache, dass schwerindustrielle Branchen aus betrieblichen Gründen dazu neigen Flächen deutlich über den konkreten Bedarf hinaus zu erwerben und zu halten, tragen dazu bei, einerseits die regionalökonomische Ausrichtung auf diese Branche zu verstärken, andererseits es aber anderen neuen Firmen wegen Flächen- und Arbeitskraftkonkurrenz zu erschweren, sich dort zu entwickeln.¹⁰

Fünftens lässt sich schließlich eine dezidierte soziale und kulturelle Ausrichtung einer Stadt anführen. So gab es etwa im Kaiserreich eine größere Zahl von Städten, die wegen ihrer sozialen, kulturellen und landschaftlichen Attraktivität besonders für wohlhabende Ruheständler attraktiv waren und die ihre Entwicklungsstrategien auch tatsächlich relativ klar auf diese Zielgruppe ausgerichtet hatten. Dazu zählten Kurstädte wie etwa Wiesbaden und Baden-Baden oder auch ausgesprochen bürgerliche Städte wie Charlottenburg.¹¹ Diese Stadtentwicklungsstrategie beruhte auf einer spezifischen kommunalen Steuerpolitik. Mit vergleichsweise niedrigen kommunalen Steuern und niedrigen Zuschlägen zur Einkommensteuer versuchte man, möglichst viele wohlhabende Ruheständler anzuziehen und so die Steuerbasis möglichst breit zu gestalten.¹²

In der Realität wirkten diese verschiedenen Pfad-Faktoren häufig mehr oder weniger intensiv zusammen; als Resultante ergab sich häufig ein bestimmter

⁷ Vgl. zu Straßburg Christoph Cornelissen/Stefan Fisch/Annette Maas, *Grenzstadt Straßburg: Stadtplanung, Kommunalpolitik und Öffentlichkeit 1870-1940*, St. Ingbert 1997.

⁸ Vgl. am Beispiel Mannheim Stefan Mörz, *Hauptstadt ohne Kurfürst*, in: Ulrich Nieß/Michael Caroli (Hrsg.), *Geschichte der Stadt Mannheim*. Bd. I 1607-1801, Heidelberg/Ubstadt-Weiher/Basel 2007, S. 528-585.

⁹ Siehe hierzu die Beiträge von Michael Röhrig, Christoph Strupp und Jörn Eiben in diesem Heft.

¹⁰ Vgl. Ferdinand Oppl (Hrsg.), *Stadt und Eisen, Linz/Donau 1992*; Helmut Berking/Jochen Schwenk, *Hafenstädte. Bremerhaven und Rostock im Wandel*, Frankfurt a.M. 2011.

¹¹ Vgl. zur Konstruktion städtischer Images und der daraus resultierenden Stadtentwicklungsstrategie Jochen Guckes, *Konstruktionen bürgerlicher Identität. Städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund 1900-1960*, Paderborn 2011.

¹² Zur Logik der ‚Pensionopolis‘-Strategie vgl. Dieter Schott, *Kunststadt – Pensionärsstadt – Industriestadt: Die Konstruktion von Stadtprofilen durch süddeutsche Stadtverwaltungen vor 1914*, in: *Die Alte Stadt* 26, 1999, S. 277-299.

Entwicklungspfad, der von geographisch-infrastrukturellen Daten, aber auch von politisch gesetzten Strategien bestimmt wurde.

2. Pfadabhängigkeit am Beispiel der Residenzstadt Darmstadt

Das Zusammenspiel der verschiedenen Pfadfaktoren soll am Beispiel Darmstadts verdeutlicht werden. Die Residenz der Großherzöge des Großherzogtums Hessen, um 1910 eine Stadt mit knapp 90.000 Einwohnern, war vor dem Ersten Weltkrieg stark von ihrer Hauptstadtfunktion geprägt. Diese Funktion brachte zugleich kulturelle Institutionen wie Hoftheater, Landesmuseum, Technische Hochschule etc. mit sich, sodass die kulturelle Infrastruktur wesentlich hochwertiger und breiter ausgestattet war als etwa in Industriestädten mit vergleichbarer Einwohnerzahl. Die Nähe des Hofes, die attraktive Kulturszene und die reizvolle landschaftliche Lage am Rand des Rheintals und den Ausläufern des Odenwalds machten Darmstadt zu einem bevorzugten Wohnsitz adliger und großbürgerlicher Familien. In einer zeitgenössischen Studie wird Darmstadt sogar als ‚Pensionopolis‘ bezeichnet.¹³ Zudem hatte ab 1900 eine planmäßige, auf gewerbliche Landesentwicklung zielende Strategie des letzten Großherzogs Ernst-Ludwig Darmstadt als Zentrum moderner Stilkunst (Jugendstil‘) profiliert. Das zentrale Instrument dafür war eine vom Großherzog aus eigenen Mitteln geförderte Künstlerkolonie auf der innenstadtnahen Mathildenhöhe, die Darmstadt kunstpolitisch mit der Ausstellung ‚Ein Dokument Deutscher Kunst‘ 1901 zu einer auch international bekannten Adresse machte.¹⁴ Nach anfänglicher Distanz entwickelte sich ab 1905 eine zunehmende Identifikation der Stadt und des städtischen Bürgertums mit der Mathildenhöhe und der Kunstpolitik des Großherzogs. Der ‚Hochzeitsturm‘ auf der Mathildenhöhe, den die Stadt dem Großherzog anlässlich seiner Hochzeit schenkte, wurde rasch zum städtischen Wahrzeichen und prägt noch heute die Corporate Identity der Stadt Darmstadt. Auch wenn sich Stadtbaurat und Architekturprofessoren der Technischen Hochschule zunächst gegen den Jugendstil positionierten, zeigen doch auch Hauptwerke dieser Gruppe, beispielsweise Zentralbad und Hauptbahnhof, den Einfluss dieser stilistischen Innovation.¹⁵

¹³ Vgl. Wilhelm Ensgraber, *Die Entwicklung Darmstadts und seiner Bodenpreise in den letzten 40 Jahren*, Leipzig 1913, S. 188. Zur Attraktivität von Darmstadt für Adel und Großbürgertum vgl. Ekkehard Wiest, *Stationen einer Residenzgesellschaft. Darmstadts soziale Entwicklung vom Wiener Kongreß bis zum Zweiten Weltkrieg (1815-1939)*, Darmstadt 1978, bes. S. 53-56.

¹⁴ Vgl. Renate Ulmer, *Die Darmstädter Künstlerkolonie*, in: Institut Mathildenhöhe Darmstadt (Hrsg.), *Museum Künstlerkolonie Darmstadt*, Darmstadt o.J., S. XIII-LV.

¹⁵ Vgl. Eva Reinhold-Postina, *Darmstädter Architekturgeschichte Bd. 3: Jugendstil, Traditionalismus und heimatliche Bauweise*, Darmstadt 1991.

2.1 Die Bahnstreckenverlegung als raumpolitische Pfadentscheidung

In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg wurde die Stadtentwicklung vom Großprojekt einer Verlegung der Bahnhöfe dominiert. Notwendig wurde dies, weil die am westlichen Stadtrand errichteten Bahnhöfe dem Verkehr längst nicht mehr gewachsen waren. Zudem wirkten die den Stadtkörper auf drei Seiten umschließenden Bahnlinien für den innerstädtischen Verkehr und die bauliche Stadtentwicklung extrem hinderlich. 1906 hatte man eine Lösung gefunden, die vor allem dem Selbstverständnis der Haupt- und Residenzstadt und nicht zuletzt auch den Vorstellungen des städtebaulich sehr engagierten Großherzogs entsprach. Mit der Tieflegung der Gleise, der Westverlegung der Bahnhöfe um 800 m und der Neuordnung sämtlicher Gleise im Umfeld von Darmstadt stellte dies allerdings auch eine extrem aufwendige Lösung dar.¹⁶

Die Maßnahme verursachte erhebliche Kosten, rund 20 Millionen Goldmark, an denen sich neben der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft und dem hessischen Staat auch die Stadt Darmstadt, insbesondere im Hinblick auf die Anpassung der gesamten technischen Infrastruktur mit hohen Beträgen beteiligen musste. Letztlich wurde der gesamte westliche und nordwestliche Stadtrand neu geordnet.

Durch den Wegfall großer Eisenbahnareale bot sich jetzt Erweiterungsfläche für Industrie im Umfang von 110 ha, welche die Stadt Darmstadt erwarb, parzellierte, mit Industriegleisen und anderen Infrastrukturen erschloss und an ansiedlungswillige Industriebetriebe verkaufen wollte und musste. Obwohl sich Darmstadt bis dahin kaum als Industriestadt verstanden hatte, hatte sich bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts eine leistungsstarke Maschinenbau-Industrie in der Nähe der Bahnhöfe angesiedelt. Mit der Firma Merck war zudem auch eine chemisch-pharmazeutische Firma von Weltrang ansässig. Ferner hatten Rat und Verwaltung mehrfach dezidiert industriepolitisch agiert. Um insbesondere die größere Industrie auf ein bestimmtes Viertel am Stadtrand zu konzentrieren und die Ansiedlung von industriellen Betrieben mit größeren Dampfmaschinen in anderen Teilen der Stadt möglichst zu verhindern, war 1886 eigens ein Fabrikviertel ausgewiesen worden. Ferner war es gelungen, die Firma Merck von einem innerstädtischen an einen neuen Standort am nördlichen Stadtrand zu verlegen und diesen hochwichtigen Gewerbesteuerzahler in der Stadt zu halten.¹⁷

¹⁶ Vgl. Dieter Schott, Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die Produktion der modernen Stadt. Darmstadt, Mainz, Mannheim 1880-1918, Darmstadt 1999, S. 265-284.

¹⁷ Vgl. ebd., S. 254-256.

2.2 Die PR-Initiative der Stadtverwaltung zur reichsweiten Profilierung

Nach der Fertigstellung des Bahnhofs, die auch mit der Neuordnung des Energie- und Nahverkehrssektors in Form einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft (Hessische Eisenbahn-AG, HEAG) verbunden war, ergriff die Stadtverwaltung unter dem weitsichtigen Oberbürgermeister Glässing 1913/14 eine Reihe von nachdrücklichen Initiativen zur Stadtwerbung. Hintergrund war dabei einmal die strukturelle finanzielle Krise der Stadt. Darmstadt hatte erhebliche Investitionen für die Erschließung der neuen Areale westlich der ehemaligen Bahnlinien tätigen müssen, die zunächst noch keine Einnahmen brachten. Dazu zählte auch der kostspielige Bau eines neuen Kraftwerks westlich des neuen Hauptbahnhofs, das unmittelbar für die Bedürfnisse des Bahnbetriebs gebaut, damit jedoch keineswegs ausgelastet war. Weil Darmstadt mit dem alten, im Stadtzentrum gelegenen Gleichstromkraftwerk der Industrie praktisch kein attraktives Kraftstromangebot machen können, versuchte man nunmehr, diesen Markt insbesondere bei neuen Firmen systematisch zu erschließen. Außerdem wurden mehrere Kunstausstellungen im Jahr 1914 als ‚Darmstädter Kunstjahr‘ reichweit vermarktet.¹⁸

Die Stadtverwaltung profilierte sich im Band „Darmstadt“ in der neuen Reihe „Monographien deutscher Städte“ vornehmlich als Kunst- und Kulturstadt. Aber auch hier wird schon die stets nachdrücklich verfolgte infrastrukturelle Modernität Darmstadts hervorgehoben und die Vereinbarkeit von Kultur und Industrie unterstrichen: „Der Charakter Darmstadts als Residenz, große Garnisons- und Beamtenstadt ist dem Aufblühen des Handels und der Ansiedelung leistungsfähiger Industrien auch seither schon nicht hinderlich gewesen.“¹⁹ Der Akzent der Werbeschrift lag vor allem auf Aspekten, die ansiedlungswillige vermögende Bürger und Rentiers interessierte, wie der Beschreibung der kulturellen Infrastruktur, der landschaftlichen Vorzüge, aber auch der Hauspreise und der steuerlichen Belastung. Glässing bezeichnete das Buch kurze Zeit später als „ein sehr geeignetes Werbemittel, um die Kenntnis von den Annehmlichkeiten und Vorzügen unserer Stadt in weitere Kreise zu tragen.“²⁰

Zu Beginn des Jahres 1914 erschien als Sonderheft der Zeitschrift ‚Reclams Universum‘ mit 75.000 Exemplaren das Heft „Darmstädter Kunstjahr 1914“, in dem neben Beschreibungen der 1914 stattfindenden Ausstellungen auch wie-

¹⁸ Vgl. ebd., S. 284-290.

¹⁹ Wilhelm Glässing/Rudolf Mueller/Erwin Stein, Darmstadt, in: Dies. (Hrsg.), Darmstadt, Darmstadt/Oldenburg 1913, S. VIII.

²⁰ Wilhelm Glässing, Bericht über den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Darmstadt am Schluß des Jahres 1913, Darmstadt 1914, S. 12.

derum die Stadt als Wohn- und Kulturstadt präsentiert wurde.²¹ Neben dem anregenden künstlerischen Klima wird auch eine dynamische wirtschaftliche Struktur versprochen. Darmstadt wird als fortschrittliche und moderne Stadt vorgestellt, was etwa in der technischen Infrastruktur zum Ausdruck komme.

Wenige Wochen später, im Sommer 1914, publizierte Oberbürgermeister Glässing eine 22 Seiten umfassende Werbebroschüre mit dem Titel „Darmstadts Industrie, Handel und Gewerbe“ in der die Akzente nun deutlich stärker auf der Profilierung Darmstadts als attraktivem Standort für Industrie lagen.²² Glässing hob als wichtige Vorleistungen und Standortfaktoren insbesondere die Kunstförderung durch den Großherzog („Mathildenhöhe“) sowie die Investitionen der Stadt in den Nahverkehr hervor. Im Zentrum der Werbebotschaft stand das neu von der Stadt eröffnete Industriegelände, das zu günstigen Preisen sehr gut erschlossen zur Verfügung stehe. Nach einer kurzen Charakterisierung der Wirtschafts- und Betriebsstruktur Darmstadts identifizierte Glässing positive Standortfaktoren insbesondere im Bereich der Luftfahrt, wo Darmstadt im Begriff stehe, zu einem Zentrum der militärischen Luftfahrt zu werden, was auch an der Technischen Hochschule jetzt Thema sei. Weiter sichere die Reorganisation des Energie- und Verkehrssektors mittels der HEAG preiswerte Energie für neue Betriebe.

Glässings Vision in dieser Werbeschrift war eine Art ‚Parallelpolitik‘: Man wollte ‚Wohnstadt‘, also Sitz vermögender Rentiers bleiben, gleichzeitig aber in vermehrtem Maße auch ‚Industriestadt‘ werden. Beide Ziele schlossen sich, so Glässing, nicht aus, wenn durch Stadtplanung und räumliche Funktionstrennung die Bereiche separiert blieben, wozu die gesteigerte Leistungsfähigkeit der HEAG beitrage. So sollte die für die Industrie benötigte Arbeiterschaft vor allem in den noch nicht eingemeindeten Vororten wohnen und mit den zu elektrifizierenden Vorortbahnen zu den Betrieben transportiert werden. Eingemeindungen verschob der Oberbürgermeister auf einen späteren Zeitpunkt, wo dies nach erfolgreicher Industrieansiedlung ohne zu große finanzielle Belastung möglich sei. Das strategische Ziel lautete: Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur und dadurch auch kommunaler Einkommensquellen.

„Eine Stadt ist umso finanzkräftiger und gesünder, je mehr sie sich unabhängig gemacht hat von der jeweiligen Konjunktur. Dasjenige Gemeinwesen erscheint relativ gesichert und unabhängig von der wechselnden Konjunktur, das in größter Vielseitigkeit die Möglichkeiten für Wohnungsgelegenheit, Industrie, Gewerbestand, Handel und Verkehr bieten kann.“²³

²¹ O.A., Darmstädter Kunstjahr 1914, Leipzig 1914.

²² Wilhelm Glässing, Darmstadts Industrie, Handel und Gewerbe, Darmstadt 1914.

²³ Glässing, Darmstadts Industrie, S. 2.

Diese Initiative war durchaus neu. Bis dahin hatte Darmstadt praktisch keine systematische Industrierwerbung betrieben. Aber die Situation zwang offenbar die Stadtverwaltung zu diesem neuen Kurs, denn die umfangreichen Flächen am Nordwestrand, die als Industriegebiete ausgewiesen und erschlossen wurden, füllten sich nicht von allein. Der Expansionsbedarf der vorhandenen Betriebe reichte dazu absehbar nicht aus. Dieser Kurs beruhte keineswegs auf breitem Konsens der Darmstädter lokalpolitischen Eliten. Im erst kurz zurückliegenden Kommunalwahlkampf vom November 1913 hatten die in Darmstadt lange Zeit hegemonialen Nationalliberalen sehr deutlich wieder die Strategie der ‚Pensionopolis‘ unterstützt, während die SPD diese Strategie scharf kritisierte und eine Industrieförderung bevorzugte.²⁴

Vor dem Hintergrund der Frage nach dem Entwicklungspfad Darmstadts ergeben sich folgende Überlegungen zu dieser Strategie. Die Bahnstrecke hatte neue räumliche und infrastrukturelle Fakten geschaffen. Insbesondere hatte sie der Stadt – auch wenn dies ursprünglich gar nicht beabsichtigt war – umfangreiche Areale zur Verfügung gestellt, die kaum für eine Nutzung als bürgerliche Wohnquartiere geeignet waren. Glässing strebte mit seiner Broschüre eine vorsichtige Korrektur des Images und der Selbstdefinition Darmstadts an. Die Stadt sollte nicht ‚nur‘ als Kunst- und Wohnstadt wahrgenommen werden, da sich für die Stadtverwaltung klar abgezeichnet hatte, dass eine solche Strategie auf Dauer finanziell nicht tragfähig und realistisch sein würde. Zugleich war es aber auch kein wirklich radikaler Kurswechsel. Die Industrien, die angezogen werden sollten, waren nicht große schwerindustrielle, auf hohen Durchsatz von Kohle und Rohstoffen ausgerichtete Betriebe, für die die Standortfaktoren mangels Wasseranschluss (kein schiffbarer Fluss) ohnehin nicht stimmten. Vielmehr ging es Glässing um eine wissenschaftsorientierte bzw. künstlerisch ausgerichtete Industrie – Beispiel ist hier die damals sehr profilierte Darmstädter Möbelindustrie – die von den künstlerischen Impulsen der Mathildenhöhe profitierte und ihren Darmstädter Standort gewissermaßen als ‚Markenzeichen‘ verwerten konnte.²⁵

²⁴ Vgl. Schott, Vernetzung, S. 327-335.

²⁵ Vgl. Artur Uecker, Die Industrialisierung Darmstadts im 19. Jahrhundert, Darmstadt 1928; Dieter Schott, Die Provinz Starkenburg im Zeitalter der Hochindustrialisierung (1871-1914), in: IHK Darmstadt (Hrsg.), Von den Anfängen der Industrialisierung zur Engineering-Region. 150 Jahre IHK Darmstadt Rhein-Main-Neckar, Darmstadt 2012, S. 71-102, hier S. 88-90.

2.2 Der Weltkrieg als externer Schock

Die Initiative der Darmstädter Stadtverwaltung kam allerdings zu spät, um noch vor dem Kriegsausbruch im August 1914 Wirksamkeit zu entfalten. Der Krieg unterbrach als externer Schock den Pfad, Darmstadt als moderne Industriestadt zu profilieren, recht plötzlich und drastisch. Darmstadt teilte das Schicksal fast sämtlicher Städte im Krieg, angesichts der Vielzahl neuartiger Belastungen und Aufgaben zu einer „Stressgesellschaft“ zu werden, wie Thomas Mergel dies bezeichnet.²⁶ In vielen Städten, die keine ausgeprägte rüstungswirtschaftliche Industriestruktur hatten, zeichneten sich während des Weltkriegs Bevölkerungsverluste ab. Die meisten Städte im Kaiserreich waren von der Mobilisierung wirtschaftlicher und finanzieller Kräfte betroffen, zunächst aber noch kaum von direkten militärischen Bedrohungen. In Darmstadt folgte auf die anfängliche Mobilmachungskrise mit erheblicher Arbeitslosigkeit recht bald die Mobilisierung der Betriebe und Arbeitskräfte für die Kriegswirtschaft.²⁷ Aber da es im Krieg kaum Neugründungen von Unternehmen gab und Betriebe wegen der unklaren wirtschaftlichen Perspektiven auch kaum Umsiedlungen zur Expansion anstrebten, fand das neue Industriegebiet nur sehr wenige neue Betriebe. Die geplante Modernisierung des Nahverkehrs ruhte während der Kriegszeit, die Elektrifizierung von Vorortbahnlinien – vor Kriegsbeginn 1914 war noch die Verbindung nach Eberstadt elektrifiziert worden – wurde offensichtlich nicht als kriegswichtig angesehen. In der zweiten Kriegshälfte überschattete dann der allgegenwärtige Mangel an zentralen Ressourcen, vor allem Kohle und Metalle, alle wirtschaftlichen Aktivitäten.²⁸

2.3 Neue Rahmenbedingungen in der Weimarer Republik

Bei Kriegsende führten die Revolution und die damit verbundene Abschaffung der Monarchie zum Wegfall der für Darmstadt so zentralen Residenzstadtfunktion. Die führende Rolle des Hofes in der lokalen Kunst- und Kulturszene war beendet: Die Künstlerkolonie hatte sich aufgelöst, das Hoftheater wurde zum staatlichen Landestheater. Darmstadt blieb zwar Hauptstadt des Volksstaats Hessen, aber die Kompetenzen der Landesregierung waren angesichts

²⁶ Vgl. Thomas Mergel, Stressgesellschaften. Europäische Städte im Ersten Weltkrieg, in: Geschichte in Köln, Bd. 61 (2014), S. 185-205.

²⁷ Vgl. Peter Engels, Die südhessische Wirtschaft im Ersten Weltkrieg und in der Weimarer Republik (1914-1933), in: IHK Darmstadt, S. 103-136, hier S. 104-106. Vgl. zur Situation von Darmstadt im Ersten Weltkrieg auch Dieter Schott, Die Heimatfront halten! Die schwierigen Aufgaben der Städte im Krieg, in: MSG H. 1/2018, S. 84-107.

²⁸ Vgl. Peter Engels (Red.), 100 Jahre HEAG. Chronik 1912-2012, Darmstadt 2012, S. 23-25.

der Zentralisierung verschiedener Aufgaben beim Reich während der Kriegszeit und in der Weimarer Republik doch deutlich reduziert. Die Demokratisierung des Wahlrechts auch auf kommunaler Ebene beendete die plutokratische Kommunalverfassung, die während des Kaiserreichs zu einer institutionell garantierten Hegemonie des Bürgertums in Stadtverordnetenversammlung und Magistrat geführt hatte. Angesichts der eher bürgerlichen Sozialstruktur der Stadt blieb allerdings die bürgerliche Mehrheit in der Stadtverordnetenversammlung auch während der Weimarer Republik erhalten, was sich etwa in der Kontinuität des nationalliberal orientierten Oberbürgermeisters Glässing bis 1929 manifestierte.²⁹

Insbesondere der Versailler Vertrag hatte negative Folgen für wichtige bisherige Stützen der Darmstädter Wirtschaft. Wegen der Reduzierung der Streitkräfte auf 100.000 Mann und der Tatsache, dass Darmstadt innerhalb des entmilitarisierten Bereichs 50 km östlich des Rheines liegt, verlor die Stadt ihre Garnisonen, was nur teilweise dadurch kompensiert wurde, dass die wachsende Technische Hochschule sich in den ehemaligen Kasernen ausbreitete.³⁰ Das Verbot der Luftwaffe machte die noch 1914 von Glässing in die militärische Luftfahrt gesetzten Hoffnungen als neuer Wachstumsindustrie hinfällig. Schließlich wirkte sich die linksrheinische Besatzung und die Einrichtung eines rechtsrheinischen Brückenkopfs, der bis in die Vororte Griesheim und Arheilgen reichte, sehr negativ auf die regionale Wirtschaft aus.³¹

Der Krieg und seine sozialen und wirtschaftlichen Folgen hatten den bisherigen Stadtentwicklungsstrategien die Grundlage entzogen. Die Wirtschaftsleistung war massiv zurückgegangen, das vermögende Bürgertum hatte wegen Kriegsanleihen und Inflation sein Geldvermögen weitgehend verloren. Die Reichsfinanzreform von 1920 hatte die Einkommenssteuer beim Reich zentralisiert und das früher praktizierte Zuschlagsrecht der Kommunen beseitigt. Deshalb war eine Pensionopolis-Strategie, die auf Attraktivitätssteigerung einer Stadt durch niedrigere lokale Steuern setzte, finanzpolitisch nicht mehr sinnvoll. Aber auch die 1914 formulierte Strategie einer von Kunst und Wissenschaft geprägten Industriestadt brach sich an der Unsicherheit der wirtschaftlichen Entwicklung, die die Neugründung bzw. Neuansiedlung von Betrieben unterband. Der Mangel an Kohle und Baustoffen einerseits, die umfassende

²⁹ Vgl. Eckhart G. Franz, Vom Biedermeier in die Katastrophe des Feuersturms, in: Ders. (Red.), Darmstadts Geschichte. Fürstenresidenz und Bürgerstadt im Wandel der Jahrhunderte, Darmstadt 1984, S. 289-482, bes. S. 424-452.

³⁰ Vgl. ebd., S. 429f.; Isabel Schmidt, Die ersten hundert Jahre, in: Christof Dipper u.a. (Hrsg.), Epochenschwelle in der Wissenschaft. Beiträge zu 140 Jahren TH/TU Darmstadt 1877-2017, Darmstadt 2017, S. 18-65, hier S. 38-41.

³¹ Vgl. Engels, südhessische Wirtschaft, bes. S. 110f.

Wohnungszwangswirtschaft andererseits führten praktisch zu einem Stillstand der Neubautätigkeit bis 1924. Erst nach der Stabilisierung der Währung kam es langsam zu einer Belebung des Wohnungsbaus. Dessen Probleme bremsen auch andere Branchen wie die Möbelindustrie, die wegen der geringen Zahl neuer Haushaltsgründungen kaum Absatzmöglichkeiten hatte.³² Die sich ab 1924 anschließende Periode relativer Prosperität – bei einer allerdings noch immer hohen Sockelarbeitslosigkeit – war nicht ausgeprägt und lang genug, um eine neue Gründungswelle von Unternehmen bzw. Umsiedlungswünsche zu generieren; ab 1929 verunmöglichte dann die Weltwirtschaftskrise jegliche betriebliche Mobilität.

Im Gesamtergebnis dieser Faktorenkonstellation stagnierte Darmstadt in der Zwischenkriegszeit demographisch; nur durch die recht späte Eingemeindung der Nachbargemeinden Arheilgen und Eberstadt im Jahr 1937 stieg die Bevölkerung noch. Das neue Industriegebiet füllte sich nur recht langsam und vorzugsweise mit Erweiterungsbauten der vorhandenen Betriebe und flächenintensiven, aber in der Wertschöpfung schwachen Lager- und Speditionsbetrieben. Stadträumlich gesehen blieb der Hauptbahnhof ein Solitär außerhalb des eigentlichen städtischen Gefüges.

3. Sonderfall oder typisches Muster? Der Industriehafen Mannheim

Anhand des Beispiels Mannheim lassen sich Fragen nach der Spezifik oder Allgemeinheit dieser Entwicklungen diskutieren. Die badische Handelsstadt sah sich um 1890 in ihrer zentralen wirtschaftlichen Funktion gefährdet. Weil der Oberrhein südlich von Mannheim als ganzjährig nutzbare Großschifffahrtsstraße ausgebaut werden sollte, drohte die mit der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts etablierte Rolle der Stadt als Umschlagsplatz für Massengüter vom Schiff auf die Bahn verloren zu gehen. Die Stadtverwaltung reagierte nach heftigen Debatten mit dem Beschluss, einen Altrheinarm zu einem Industriehafen umzubauen und damit verbunden die Ausrichtung der Stadt von einer Handels- zu einer Industriestadt zu verschieben. Mit großen finanziellen Aufwendungen wurde seit 1897 der Industriehafen angelegt und bildete in dieser Periode den dominanten Kontext für die Stadtentwicklung: So wurde etwa die Elektrifizierung der Stadt und auch die Modernisierung des Nahverkehrs ganz auf die Bedürfnisse des Industriehafens ausgerichtet. Mit dem Großauftrag des städtischen Elektrizitätswerks gelang es die deutsche Niederlassung der Schweizer Firma BBC nach Mannheim zu locken und auch eine Reihe von Eingemeindungen standen im Dienst der Industriehafen-Strategie.³³

³² Vgl. ebd., bes. S. 106-113.

³³ Vgl. Schott, Vernetzung, S. 352-379; Leo A. Tolxdorff, Der Aufstieg Mannheims im Spiegel

Der Industriehafen hatte rasch großen Erfolg: 1907, als Mannheim sein 300. Stadtjubiläum feierte, waren bereits 71 Betriebe auf 56 ha angesiedelt. In diesen Betrieben waren 1.629 Arbeiter beschäftigt. Der Zuwachs gegenüber dem Personalstand der älteren Betriebe, die von einem anderen Standort in Mannheim in den Industriehafen umgezogen waren, betrug immerhin 900. Insbesondere im Bereich der Mühlenindustrie wurde der Industriehafen wegen seiner günstigen Standortbedingungen sehr wichtig und Mannheim zum Zentrum der Großmühlenindustrie in Südwestdeutschland.³⁴

Der Weltkrieg wirkte auch für die Kommunalpolitik Mannheims als massiver Schock. Eine Reihe von Großprojekten, die noch vor 1914 geplant worden waren, wurden ganz von der Tagesordnung gestrichen oder mit erheblicher Verzögerung umgesetzt. Noch massiver als in Darmstadt hatte der Versailler Vertrag gravierende negative Wirkungen, weil die französisch besetzte Zone linksrheinisch unmittelbar angrenzte und während der Inflationsjahre das Hafengebiet auch mehrmals von den Franzosen besetzt wurde. Zudem erlitt Mannheim auch mit der Verlegung der Zentralkommission für Rheinschiffahrt nach Straßburg einen Verlust an überörtlichen Behörden.³⁵ Dennoch änderten diese negativen Effekte nichts Grundsätzliches an der im Zuge der Industriehafen-Entwicklung bereits erfolgten Strukturveränderung: Mannheim blieb das Zentrum der Mühlenindustrie am Oberrhein und bedeutender Industrieschwerpunkt. Die mit dem Industriehafen einst bezweckte Verlagerung des wirtschaftlichen Schwerpunktes weg vom Handel hin auf Industrie war erfolgreich und dauerhaft gewesen.

4. Vergleich Darmstadt - Mannheim

Was waren – vergleichend gefragt – nun die Faktoren für den klaren Erfolgsraumpolitischen Pfadentscheidungen im Fall Mannheim und das relative Scheitern im Fall Darmstadt? Sehr wichtig ist offenbar der Zeitpunkt solcher raumwirksamer Pfadlegungen. In Mannheim konnte sich das Interesse expansionswilliger Betriebe in anderen Teilen der Stadt dank der Hochkonjunktur seit 1895 produktiv auswirken, aber auch von auswärts kamen Betriebe ebenso wie Neugründungen in den Industriehafen. In Darmstadt fiel die PR-Initiative der Stadtverwaltung in eine Zeit, in der es für Betriebe im Zeichen der Kriegswirt-

seiner Eingemeindungen (1895-1930), Stuttgart 1961.

³⁴ Vgl. Schott, Vernetzung, S. 373-379.

³⁵ Vgl. Christof Popp, Die Weimarer Republik, in: Ulrich Nieß/Michael Caroli (Hrsg.), Geschichte der Stadt Mannheim. Band III 1914-2007, Heidelberg/Obstadt-Weiher/Basel 2009, S. 50-209.

schaft fast unmöglich war, eine Betriebsverlegung zu schultern. Vielmehr lässt sich eine weitgehende Stagnation und Immobilität von Betrieben beobachten.

Ein zweiter Faktor ist die Attraktivität der Standorte. Für transportkostensensitive Branchen, wie etwa Mühlen, war der Mannheimer Industriehafen, dessen Grundstücke zudem noch vergleichsweise preiswert angeboten wurden, sehr attraktiv. Eine vergleichbare Attraktivität hinsichtlich der Transportkosten konnte Darmstadt nicht anbieten und die ‚weichen‘ Standortfaktoren im Hinblick auf künstlerische und wissenschaftliche Attraktivität des Standorts Darmstadt konnten in der Zeit des Weltkriegs und der von Verarmung geprägten Nachkriegszeit ihre Wirkung offenbar nicht entfalten.

Betrachtet man die Entwicklung in längerfristiger Perspektive, so ergibt sich allerdings ein etwas anderes Bild. Rund 30 Jahre nach der ursprünglichen Formulierung von Glässings Strategie einer ‚stadtverträglichen‘ Industrialisierung knüpfte nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs die recht erfolgreiche Strategie der Stadt, den ehemaligen Exerzierplatz südlich des Bahnhofs zu einem modernen Industriepark mit ‚rauchfreier Industrie‘ zu entwickeln, wieder an die Visionen Glässings von 1914 an. Der Wiederaufbau AG, einer gemischt-wirtschaftlichen Gesellschaft die zunächst vorrangig auf umsiedelnde Betriebe aus Ostdeutschland abzielte, gelang es in Kooperation mit der Stadt, das Gelände mit zukunftssträchtigen Betrieben vorrangig aus dem Druck- und Verlagsbereich zu besiedeln. Bis Ende der 1950er Jahre entstand auf dem ehemaligen Exerzierplatz ein modernes, stilistisch in der Formensprache der Zeit gehaltenes Industriegelände, auf dem rund 10.000 Arbeitsplätze geschaffen worden waren.³⁶ Der Erfolg dieser Strategie war ein wichtiger Baustein für die vergleichsweise rasche Überwindung der schweren Krise der Stadt infolge eines verheerenden Bombenangriffs vom 11. September 1944, dem ca. 12.000 Menschen zum Opfer gefallen waren, sowie durch den Verlust der Hauptstadtfunktion an das unzerstörte Wiesbaden im neuen, von den Amerikanern geschaffenen ‚Groß-Hessen‘.

Nochmals rund 50 Jahre später, in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre, kehrte die Darmstädter Stadtentwicklung, ausgelöst von De-Industrialisierungsprozessen, wieder modifiziert zur ursprünglichen Planung zurück. Nach Brachfallen einer Reihe von Produktionsstätten westlich des Bahnhofs, vor allem des ehemaligen Bosch-Geländes, startete die Stadt Darmstadt einen ambitionierten Stadtplanungsprozess, u.a. unter Beteiligung von Daniel Libeskind, aus dem das Konzept eines planmäßigen Umbaus der westlichen Areale von Industrie-

³⁶ Dies beruht auf Informationen aus einer beim Verfasser derzeit von Frau Katja Glock angefertigten Dissertation zum Thema ‚Die Darmstädter Wiederaufbau GmbH und ihr Beziehungsnetz. Motor wirtschaftlicher, sozialer, kultureller und politischer Entwicklungen in Darmstadt, 1949-1972‘.

gebieten in attraktive Standorte für Büros und Hightech-Firmen hervorging. Seit Ende der 1990er wurde dieses Konzept recht erfolgreich umgesetzt.³⁷ Im Kontext dieser ‚Weststadt‘- Strategie scheinen die ‚weichen‘ Standortfaktoren, wie kulturelle Attraktivität und hohe Bedeutung der Wissenschaft in der Stadt, mit denen Darmstadt nun wiederum und durchaus in inhaltlicher wenn auch nicht expliziter Anknüpfung an die Strategie des frühen 20. Jahrhunderts wirbt, äußerst attraktiv. Zugleich wurde die Profilbildung der Stadt durch die erfolgreiche Einwerbung des Namenszusatzes ‚Wissenschaftsstadt‘ 1997 deutlich akzentuiert.³⁸ Im Zusammenhang mit der Weststadt-Strategie wurde Anfang der 2000er Jahre auch der Hauptbahnhof grundlegend modernisiert und nach Westen hin zu den neu entstandenen Gewerbe- und Bürovierteln, zunehmend auch mit Wohnnutzung kombiniert, geöffnet und erweitert.

5. Fazit: Wirkungen des Krieges

Mit Blick auf die Wirkungen des Krieges für die Pfadabhängigkeit der Darmstädter Stadtentwicklung zeigt sich eine Ambivalenz. Zunächst wirkte der Ausbruch des Ersten Weltkriegs und die lange folgende Phase wirtschaftlicher Unsicherheit als externer Schock, der es Unternehmen erschwerte oder verunmöglichte, auf neue Raumangebote, wie sie die Stadtverwaltung im neu erschlossenen Industriegebiet geschaffen hatte, zu reagieren. Der Krieg immobilisierte die Betriebsstruktur.

Als zweite Wirkungsebene ist die Veränderung des institutionell-politischen Kontextes zu nennen. Die tendenzielle Verarmung der geldbesitzenden Mittel- und Oberschicht einerseits, die Veränderung der kommunalen steuerpolitischen Spielräume und die Demokratisierung der Kommunalwahlrechtsbestimmungen entzog einer ‚Pensionopolis‘-Strategie den sozialen wie politischen Boden.

Auf einer dritten Ebene ist die Veränderung bzw. Aufhebung bisheriger Stadtfunktionen durch letztlich vom Krieg bzw. seinem Ausgang induzierte politische Umbrüche zu nennen. So beendete die Abschaffung der Monarchie die bisherige Funktion Darmstadts als Residenzstadt, die die ‚Pensionopolis‘-Strategie ebenfalls wesentlich unterstützt hatte. Das Ende des Zweiten Weltkriegs führte dann zum Verlust der Hauptstadt-Funktion. Beide Vorgänge erhöhten den Druck auf die Stadtverwaltung, alternative Pfade zur Sicherung der Prosperität der Stadt zu entwickeln, wobei die Fähigkeit der jeweiligen Verwaltung, diese auch umzusetzen, unterschiedlich ausgeprägt war.

³⁷ Kai Hartmann, Weststadt Darmstadt. 20 Jahre Stadtumbau, Darmstadt 2017.

³⁸ Dieter Schott, TH/TU und die Stadt Darmstadt. Von der Koexistenz zur Kooperation, in: Dipper u.a. (Hrsg.) Epochenschwelle, S. 376-388, hier S. 383-385.

In gewisser Weise wirkte die Schwäche der Zwischenkriegszeit, die sich im Fehlen einer nachhaltigen industriellen Basis nach 1945 zeigte, nunmehr als Chance: der Krieg bzw. sein Ausgang setzte Flächen für neue Nutzungen frei, was neben dem Verlust bisheriger Funktionen (Garnisonsstadt) auch Optionen für neue raumpolitische Strategien wie die Anlage des Verlagsviertels unter Nutzung ehemaliger Kasernen und der Flächen des Exerzierplatzes schuf. Zudem gab es keine starken Akteure, die mit ihren Flächenbeanspruchungen und wirtschaftlichem Profil einer Neuorientierung entgegengestanden hätten.

Christoph Strupp

Freie und Hafenstadt Hamburg? Maritime Pfadabhängigkeiten in Hamburg seit den 1950er Jahren

The concept of path dependency is frequently being used in research on ports and port cities. It seems obvious that politics, economic development, urban planning, and the image of port cities are under the spell of the maritime. But does this really create path dependencies? The article discusses this question by analysing the economic and port policy of the city government of Hamburg in the second half of the 20th century. The article asks about positive feedback effects after 1945 and identifies potential turning points in the late 1940s, 1960s and 1980s. However, after 1945, fears about the future encouraged adherence to the traditions of port and trade, and, from the mid-1950s, the economic revival of the port seemed to make policy changes unnecessary. In the late 1960s, high financial investments in the modernisation of the port stood in the way of change. Key players in economic policy were closely linked to the port industry until the 1980s, and interest groups such as the Chamber of Commerce saw themselves as advocates of port and trade. The political upheaval of 1989/90 revived the informal „grand port coalition“, so that in retrospect there was just a short window of opportunity in the mid-1980s in which a reorientation of Hamburg’s economic policy was discussed more openly.

1. Pfadabhängigkeit und Hafenstädte

Das Konzept der Pfadabhängigkeit wird in der Forschung zu Häfen und Hafenstädten häufiger genutzt.¹ Auf den ersten Blick scheint es naheliegend zu sein, in der engen Verbindung von Wirtschaft, Politik, Stadtplanung und städtischer Selbst- und Fremdwahrnehmung unter maritimen Vorzeichen, die in vielen Hafenstädten zu beobachten ist, Entwicklungspfade zu erkennen, die langfristig wirksam sind. Das gilt besonders für Hafenstädte mit weit zurückreichenden Traditionen, wie sie sich in West- und Südeuropa finden. Andererseits gibt es aber selbst hier Beispiele für ehemals bedeutende Hafenstädte, wie London

¹ Vgl. u.a. das Panel „Resilience, Path Dependency and Port Cities“ auf dem Kongress der International Planning History Society in Delft 2016, in: Carola Hein (Hrsg.), 17th IPHS Conference: History, Urbanism, Resilience, Bd. 3: Change and Responsive Planning, Delft 2016, S. 195-217.

oder Amsterdam, die – in der Regel im Zuge des technologischen Wandels von Schifffahrt und Güterumschlag – ihre Hafenfunktionen weitgehend oder ganz eingebüßt haben.

Der Nutzen des Pfadabhängigkeitskonzepts für die Erklärung historischer Prozesse in Hafenstädten hängt eng mit dessen Definition zusammen. Wenn Pfadabhängigkeit nur dazu dient „history as a constraining force“ in der städtischen Entwicklungspolitik nachzuweisen,² erscheint der Nutzen aus geschichtswissenschaftlicher Perspektive gering. Folgt man dem ursprünglich aus den Wirtschaftswissenschaften stammenden Ansatz, nach dem frühere Entscheidungen später die Handlungsfreiheit und die verfügbaren Alternativen immer weiter verengen bis es zu einem „lock-in“ kommt, gewinnt das Konzept zwar an Schärfe, nimmt aber auch eindimensionale Züge an, die für eine Übertragung auf historische Prozesse problematisch erscheinen. Schließlich sind diese Prozesse in aller Regel komplex und mehrdimensional, mit einer Vielzahl von Akteuren³ verbunden und von der Gleichzeitigkeit von Kontinuitäten und Diskontinuitäten geprägt. So lässt sich die Geschichte einer Stadt nur unter Ausblendung vieler paralleler Prozesse und deren Kontingenz auf einen einzelnen Entwicklungspfad zuspitzen. Dessen Anfang und vor allem Ende lassen sich zudem nur mit einer gewissen Willkür und unter Zuhilfenahme kontrafaktischer Überlegungen bestimmen. Versucht man, das Problem durch die Konstruktion mehrerer und eventuell auch gegenläufiger Entwicklungspfade zu lösen, wird das Konzept der Pfadabhängigkeit verwässert und seiner Erklärungskraft wieder beraubt.

Als Mittelweg bieten sich Ansätze aus der historischen Institutionenforschung an, die das Konzept durch die Einbeziehung von „kritischen Momenten“, an denen sich Pfade ändern, offener und damit für historische Prozesse und deren Wandel zugänglicher fassen. Längere Phasen pfadabhängiger institutioneller Stabilität werden demnach durchbrochen von kurzen Phasen eines „institutional flux – referred to as critical junctures – during which more dramatic change is possible“.⁴ Der kanadische Geograph André Sorensen hat in einem Aufsatz über Pfadabhängigkeiten in Planungsprozessen 2015 ein Modell entworfen, in dem er die Entwicklung von „Institutionen“ im Sinne von handlungsleitenden Normen und Regeln in Planungsprozessen sowohl durch Effekte

² Anthony Woodlief, *The Path-Dependent City*, in: UAR 33, 1998, S. 405-437, hier S. 427.

³ Der sprachlichen Einfachheit halber wird im Folgenden ausschließlich das grammatikalische Maskulinum verwendet. Menschen sämtlicher Geschlechter sind dabei eingeschlossen.

⁴ Giovanni Capoccia/R. Daniel Kelemen, *The Study of Critical Junctures. Theory, Narrative, and Counterfactuals in Historical Institutionalism*, in: *World Politics* 59, 2007, S. 341-369, hier S. 369.

positiven Feedbacks bestimmt sieht, die zur Fortsetzung des einmal eingeschlagenen Pfades führen, als auch durch Wegscheiden, die in eine Neuorientierung münden können. Ein solches Modell ist nicht nur besser geeignet neben Kontinuität auch Wandel zu erklären, sondern lässt auch nicht mehr jede historische Kontinuität als Pfadabhängigkeit erscheinen. Sie ist nur dann gegeben, wenn es zu klar bestimmbar Zeitpunkten jeweils Wahlmöglichkeiten mit Alternativen gab.⁵

Die folgenden Überlegungen vertiefen dies am Beispiel der wirtschaftlichen Entwicklung Hamburgs mit einem Schwerpunkt auf der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Ist die ‚Freie und Hansestadt Hamburg‘, wie sie offiziell heißt, tatsächlich eher eine „Freie und Hafenstadt“? Einerseits lassen sich die prägende Kraft und Kontinuität des Maritimen bis zurück in die Frühe Neuzeit kaum bestreiten, was zumindest für die letzten 150 Jahre angesichts der politischen, wirtschaftlichen und technologischen Umbrüche in diesem Zeitraum durchaus bemerkenswert ist. Andererseits stellt sich die Frage, ob sich dies tatsächlich mit dem Konzept der Pfadabhängigkeit beschreiben und interpretieren lässt. Schließlich wurde (und wird) die uneingeschränkte Unterstützung des Hafens mit seiner realwirtschaftlichen Bedeutung für das städtische Bruttosozialprodukt und den Arbeitsmarkt begründet, die diese Unterstützung immer wieder neu legitimieren.

Der Fokus liegt im Folgenden auf der Frage nach positiven Feedback-Effekten und potenziellen Wendepunkten in der wirtschaftspolitischen Entwicklung und im städtischen Selbstverständnis nach 1945. Potenzielle „kritische Momente“ für ein wirtschaftspolitisches Umsteuern werden für die späten 1940er, 1960er und 1980er Jahre identifiziert. Im Mittelpunkt steht dabei die Wirtschafts- und Hafenpolitik des Senats, da Quellenlage und Forschungsstand eine gleichgewichtige Einbeziehung anderer Akteure, vor allem der institutionalisierten Interessenvertretungen oder gar einzelner Unternehmen, nicht zulassen. Ausgeblendet bleibt zudem die Entwicklung des „gebauten“ Hafens, die durch geologische Gegebenheiten, die Entscheidung Hamburgs für einen offenen Tidehafen 1858 und die versunkenen Kosten der Infrastruktur-Investitionen im Lauf des 20. Jahrhunderts unvermeidlich Wahlmöglichkeiten einschränkte und Pfadabhängigkeiten auf einer anderen Ebene begründete.⁶

⁵ Andre Sorensen, Taking Path Dependence Seriously. An Historical Institutional Research Agenda in Planning History, in: Planning Perspectives 30, 2015, S. 17-38. Vgl. zum Verhältnis von Pfadabhängigkeit und ortsgebundenem ökonomischem Wandel zudem die Überlegungen bei Ron Martin/Peter Sunley, Path Dependence and Regional Economic Evolution, in: JoEG 6, 2006, S. 395-437. Siehe auch die Einleitung von Jörn Eiben in diesem Heft.

⁶ Vgl. dazu Dirk Schubert, Path Dependencies Managing the River Elbe and the Require-

2. Wirtschaftspolitische Wegscheide in den 1980er Jahren?

Am 8. Oktober 1985 kam es nach monatelangen Bemühungen des Ersten Bürgermeisters Klaus von Dohnanyi (SPD) zu einem Spitzengespräch mit Wirtschaftssenator Volker Lange (SPD) über die Bedeutung des Hafens und die zukünftige Entwicklung der Hansestadt. Den Hintergrund des Gesprächs bildeten zum einen die generell schlechte wirtschaftliche Verfassung Hamburgs und zum anderen die seit den späten 1970er Jahren schwelenden öffentlichen und juristischen Auseinandersetzungen um die geplante Hafenerweiterung in Altenwerder und Moorburg. Dohnanyi setzte bei letzterer an und erklärte, er vermute, dass in den vergangenen Jahrzehnten der Flächenbedarf für den Hafen überschätzt und die veränderten Rahmenbedingungen in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg unterschätzt worden seien. Die Zukunft Hamburgs hänge nicht mehr vom Hafen und den hafennahen Industrien ab. Deshalb solle man die Hafenerweiterungsflächen im Südwesten allgemeiner als Flächenreserve für Industrie- und Gewerbeansiedlungen, Mischnutzungen und sogar Wohnungsbau sehen, um den seit 1964 zu beobachtenden Rückgang der Einwohnerzahl Hamburgs zu stoppen. Es gehe nicht darum „vom Hafen Abschied zu nehmen, allerdings von seiner Überschätzung“. Dohnanyi deutete an, dass Investitionsentscheidungen in der Vergangenheit wohl zu einseitig hafenorientiert getroffen worden seien.⁷

Senator Lange verteidigte dagegen die Interessen des Hafens und die Planungen seiner Behörde in Altenwerder und Moorburg und wies auch auf die rechtlich fixierten Sonderregelungen hin, die alternative Nutzungen für das Hafenerweiterungsgebiet gar nicht zuließen. Mit Blick auf die innenstadtnahe Speicherstadt, für die es von verschiedenen Seiten Vorschläge für andere Formen der Nutzung gegeben hatte, beharrte Lange darauf, dass sie als Lager für den Hafen unverzichtbar sei und der Stadt Mieteinnahmen bringe. Dohnanyi konterte, dass Investitionen zugunsten einer Umnutzung für Stadtentwicklung

ments of Hamburg's Open Tidal Seaport, in: Martin Knoll/Uwe Lübken/Dieter Schott (Hrsg.), *Rivers Lost, Rivers Regained. Rethinking City-River Relations*, Pittsburgh/PA 2017, S. 156-173, 367-370; ders., *Governancestrukturen, Pfadentwicklungen und räumliche Auswirkungen auf das Verhältnis von Stadt- und Hafenentwicklung in London und Hamburg*, in: Uwe Altrock/Grischa Bertram (Hrsg.), *Wer entwickelt die Stadt? Geschichte und Gegenwart lokaler Governance. Akteure, Strategien, Strukturen*, Bielefeld 2012, S. 125-149.

⁷ Zitiert nach: SP 3/von Rohr, Gesprächsvermerk zum „Hafentermin“ am 8.10.1985, 11.30 Uhr, 23.10.1985, Staatsarchiv Hamburg (StaH) 131-21: Senatskanzlei-Planungsstab, 4680: Planung und Ausbau des Hafens. Allgemeines (1983-1985).

und Wohnen in höhere Erträge münden würden. Am Ende ging man mit der Erkenntnis auseinander, dass noch Gesprächsbedarf bestehe.⁸

Die Argumentation Dohnanyis gegenüber Lange war nicht etwa von tagesaktuellen Entwicklungen bestimmt, sondern entsprach in zugespitzter Form der Rede des Bürgermeisters über das „Unternehmen Hamburg“ im Übersee-Club im November 1983. Damals hatte er vor der versammelten wirtschaftlichen Elite der Stadt zunächst erklärt, angesichts der geowirtschaftlichen Situation der Stadt in Europa sei der „entscheidende Wettbewerbsvorteil [...] immer noch der Hafen und die mit ihm verbundene Rolle im Welthandel“, fuhr dann aber fort: „Hamburgs geschichtlicher Erfolg ist auch die Ursache Hamburgs heutiger Probleme“. In der Vergangenheit hätten sich die Erfolge auf den „Produktionsfaktor“ Wasser gegründet, einen natürlichen Standortvorteil, dessen Bedeutung aber nun gegenüber von Menschen mithilfe von Wissenschaft und Technik geschaffenen Standortfaktoren zurückgehe. Dies habe man in Hamburg zu spät erkannt. Hamburg bleibe natürlich eine Hafenstadt, und die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens eine vorrangige Aufgabe, aber Hamburgs Zukunft liege „nicht mehr in erster Linie auf dem Wasser, sondern künftig stärker auf dem Lande“ und zwar durch eine engere Vernetzung von Wirtschaft und Wissenschaft, die Stärkung von hafentfernen Branchen wie den Medien oder dem Flugzeugbau sowie einer mentalen Umorientierung im Sinne einer „Öffnung der Stadt gegenüber dem Binnenland“.⁹

Es dürfte nicht oft vorkommen, dass sich die Frage nach Pfadabhängigkeiten und daraus resultierenden wirtschaftlichen Fehlentwicklungen so explizit in den Quellen findet, auch wenn Dohnanyi den Begriff selbst nicht benutzte und seine Kritik an der andauernden und aus seiner Sicht nicht mehr gerechtfertigten Vorzugsstellung des Hafens in der Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik der Stadt anders formulierte.

Die Analyse Dohnanyis fiel in eine Zeit, in der Hamburg auf mehreren Ebenen krisenhafte Entwicklungen erlebte. Seit der Mitte der 1970er Jahre plagten den Stadtstaat zunehmend Haushaltslöcher, die den ambitionierten Projekten des Wohnungsbaus und der Verkehrsinfrastruktur aus dem vorangegangenen Jahrzehnt weitgehend ein Ende gesetzt hatten. In den Krisenbranchen Eisen und Stahl, insbesondere im Schiffbau, gingen seit Jahren Arbeitsplätze in großer Zahl verloren und die zweite Ölkrise von 1979 zog Mitte der 1980er Jahre auch den Umschlag von Massengut im Hafen und die lokale erdölverarbeitende

⁸ Vgl. auch Volker Lange, Für den Hamburger Senat ist der Hafen das Kernstück seiner Politik, in: Hamburger Hafen-Nachrichten 36:18, 1983, S. 9; ders., Der Hafen ist und bleibt der dominierende Faktor in der Hamburger Wirtschaft, in: ebd. 38:19, 1985, S. 7.

⁹ Vgl. Klaus von Dohnanyi, Unternehmen Hamburg, in: Berichte und Dokumente aus der Freien und Hansestadt Hamburg, Nr. 713, 30.11.1983, Zitate: S. 5, 7, 9, 23.

Industrie in Mitleidenschaft. Zeitgenössische Beobachter fassten dies unter dem Schlagwort „Süd-Nord-Gefälle“ und verwiesen auf die starke wirtschaftliche Dynamik in Bayern und Baden-Württemberg und die Stagnation an der Küste. 1985 lag die Arbeitslosenquote mit 12,3 Prozent in Hamburg sogar höher als im strukturschwachen Schleswig-Holstein.¹⁰ Hinzu kamen 1982 und 1986/87 Phasen politischer Instabilität durch kurzlebige SPD-Minderheitsregierungen und soziale Konflikte, die in den Auseinandersetzungen um die besetzten Häuser an der St. Pauli-Hafenstraße einen besonders sichtbaren und bundesweit beachteten Ausdruck fanden. Die ersten Jahre der Ära Dohnanyi (1981-1988) erscheinen damit als ein typischer „kritischer Moment“, in dem tradierte Überzeugungen und die bisherige Politik aus guten Gründen in Zweifel gezogen wurden.

Allerdings waren die 1980er Jahre keineswegs die ersten wirtschaftlichen Krisenjahre in der jüngeren Geschichte Hamburgs die Anlass zu einer Neuorientierung hätten geben können. Schon zwischen 1914 und 1945 hatte sich die exogen ausgerichtete Wirtschaftsstruktur Hamburgs regelmäßig für krisenhafte äußere Einflüsse anfällig gezeigt, darunter der Abbruch der überseeischen Handelsbeziehungen im Ersten und Zweiten Weltkrieg, die Beschränkungen durch den Versailler Vertrag, die Wirtschaftskrisen von 1923 und 1929 und die handelsfeindliche Autarkiepolitik des NS-Regimes. In der Zwischenkriegszeit war die besondere Stellung von Handel und Hafen aber nicht in Frage gestellt worden, obwohl Hamburg schon im Kaiserreich wirtschaftlich mehr als eine Hafenstadt gewesen war und Stärken z.B. auch im Handwerk und in der Nahrungs- und Genussmittelindustrie hatte.¹¹ In den späten 1940er und den späten 1960er Jahren ergaben sich dann weitere mögliche Wendepunkte.

3. Von der geopolitischen Randlage ins Zentrum der Märkte

Nach 1945 drängten der Beginn des Kalten Krieges und die Zementierung der Teilung Europas in zwei politische und ökonomische Blöcke die Stadt und ihren Hafen geopolitisch von einer günstigen Mittellage zwischen Ost und West an den Rand Westeuropas. Der westeuropäische wirtschaftliche Zusammen-

¹⁰ Vgl. zur Wirtschaft Hamburgs in den 1970er und 1980er Jahren Thomas Krüger, *Ökonomischer Strukturwandel in der Region Hamburg. Theorie und Empirie*, in: Steffen Bukold/Petra Thinnies (Hrsg.), *Boomtown oder Gloomtown? Strukturwandel einer deutschen Metropole: Hamburg*, Berlin 1991, S. 29-70, hier S. 45-62; *Arbeitsmarktanalyse 1985 anhand ausgewählter Bestands- und Bewegungsdaten. Ergebnisse und statistische Übersichten der Sonderuntersuchungen von Mai/Juni 1985 und Ende September 1985*, in: *Amtliche Nachrichten der Bundesanstalt für Arbeit Nr. 3*, 1986, S. 190.

¹¹ Vgl. Wolfgang Michalski, *Hamburg. Erfolge und Erfahrungen in der globalisierten Welt*, Hamburg 2010, S. 240-242, 289-314.

schluss in der EWG 1957 schien die Rhein-Ruhr-Schiene und die Häfen Rotterdam und Antwerpen weiter zu stärken und beflügelte in Hamburg Ängste vor einer Marginalisierung. Politik und Hafenwirtschaft nahmen den Kampf um ihr „natürliches“ Hinterland auf, forderten von der Bundesregierung den Ausbau von Nord-Süd-Verbindungen für LKW, Güterzüge und Binnenschiffe, betrieben gegenüber Osteuropa eine als ideologisch neutral deklarierte, von Handelsinteressen bestimmte „Politik der Elbe“ und zelebrierten die globale Orientierung Hamburgs und die Verbindungen nach Afrika, Asien und Amerika, unter anderem auf den seit 1950 von dem privaten Übersee-Club veranstalteten „Übersee-Tagen“.¹²

Alternativen zur fortgesetzten Orientierung an Hafen und Handel waren in der unmittelbaren Nachkriegszeit auf der politischen Ebene zwar diskutiert worden, aber zu einer gezielten Stärkung von „Hamburg als Industriepplatz“ durch die Förderung von nicht an den Hafen gebundener Branchen kam es nicht.¹³ Konkrete Maßnahmen wie der 1956 beschlossene umfassende Ausbau der Ölhäfen, den die lokale Mineralölwirtschaft gefordert hatte, oder die Förderung der Werften konzentrierten sich auf hafennahe Branchen. Neue Industrie sollte keinesfalls mit Hafen und Handel um Flächen und Arbeitskräfte konkurrieren. Dass sich Hamburg durch die teilweise aus Berlin abgewanderten Pressehäuser, den Norddeutschen Rundfunk sowie Film- und Fernsehproduktionsgesellschaften, in kurzer Zeit zu einem führenden Medienstandort in der Bundesrepublik entwickelt hatte, wurde wirtschaftspolitisch kaum wahrgenommen.

Weder die geopolitisch begründete Randlage noch der Aufstieg neuer hafener Brancher mündeten für die Stadt in einen „kritischen Moment“. Zunächst einmal war die großflächige Präsenz des Hafens als gebaute Infrastruktur in der Stadt von Bedeutung. Zudem entwickelten sich die Umschlagszahlen nach dem Wiederaufbau innerhalb weniger Jahre positiv und überschritten Ende der 1950er Jahre den Höchststand aus dem Jahr 1929. Zwar blieben die prozentualen Zuwächse in Hamburg hinter Bremen, Rotterdam und Antwerpen zurück, aber die düsteren Prognosen der unmittelbaren Nachkriegszeit hatten

¹² Vgl. Lu Seegers/Christoph Strupp, Hafen- und Handelsstadt oder Stadt der Industrie? Wirtschaftspolitik und Deutung des Strukturwandels in Hamburg, in: Stefan Grüner/Sabine Mecking (Hrsg.), Wirtschaftsräume und Lebenschancen. Wahrnehmung und Steuerung von sozialökonomischem Wandel in Deutschland 1945–2000, Berlin/Boston 2017, S. 205–222.

¹³ Vgl. Herbert Flohr, Industriepolitik im Ballungsraum. Entwicklungen zwischen 1945 und 1965, in: Gerhard Schröder u.a. (Hrsg.), Staat und Wirtschaft, Bd. III: Rückkehr zum Markt. Wiederaufbau nach 1945, Hamburg 1982, S. 371–425; Hamburg als Industriepplatz, hrsg. von der Handelskammer Hamburg und der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg 1952.

sich nicht bewahrheitet. Politisch hatte die Seehafenfunktion Hamburgs eine Rolle bei der Sicherung der Eigenständigkeit als Bundesland in der neuen Bundesrepublik gespielt. Als ungebrochen erwiesen sich schließlich die traditionellen Bilder und rhetorischen Formeln vom „Tor zur Welt“ und seinen „ehrbaren Kaufmännern“.¹⁴ Zudem waren viele Verantwortliche in Stadt und Hafen, aber auch in den lokalen Medien, in der Zwischenkriegszeit sozialisiert worden und teilweise schon in führenden Funktionen tätig gewesen. Der Hafen der 1920er und 1930er Jahre in seiner Mittlerstellung zwischen Übersee und Mittel- und Osteuropa war das Ideal, das sie nun wieder anstrebten. Alternativen waren in der Stadt buchstäblich kaum denkbar: Hafen und Handel seien für Hamburg „eine Frage auf Leben und Tod“, postulierte der Erste Bürgermeister Max Brauer (SPD) 1950 auf dem ersten „Übersee-Tag“ im Rathaus.¹⁵

Im Laufe der 1960er Jahre stieg der Umschlag weiter deutlich an. Senat und Bürgerschaft reagierten 1961 mit dem Hafenerweiterungsgesetz, das neue Flächen für den Hafen im Südwesten auswies und in modifizierter Form auch zu Zeiten Dohnanyis noch galt. Strukturreformen im Hafen mündeten 1970 in eine neue Hafenordnung, die finanzielle Lasten von der Stadt auf die Hafengewirtschaft verlagerte und für mehr Wettbewerb zwischen den im Hafen tätigen Unternehmen sorgen sollte. Die Opferperspektive und das negativ besetzte Schlagwort der „Randlage“ wichen in Regierungserklärungen und der Hafenerwerbung einem positiven Bild von Hamburg im „Schnittpunkt der Märkte“ von EWG, EFTA und COMECON.¹⁶

4. Wirtschaftspolitik zwischen Containerisierung und Industrialisierung

In der zweiten Hälfte der 1960er Jahre ergab sich erneut ein wirtschaftspolitischer Einschnitt bei dem es zum einen wieder um das Verhältnis von Hafen, Handel und Industrie, zum anderen um die Antwort der Stadt auf den Umbruch im Seegüterverkehr durch die Containerisierung ging. Bereits seit eini-

¹⁴ Vgl. Lars Amenda, „Tor zur Welt“. Die Hafenstadt Hamburg in Vorstellungen und Selbstdarstellung 1890-1970, in: ders./Sonja Grünen, „Tor zur Welt“. Hamburg-Bilder und Hamburg-Werbung im 20. Jahrhundert, München/Hamburg 2008, S. 8-98, hier S. 36-38, 50, 53-55.

¹⁵ Rede von Herrn Bürgermeister Brauer anlässlich des Überseetages in Hamburg am 6. Mai 1950 im Festsaal des Rathauses, StaH 131-1 II: Senatskanzlei II, 1375: Veranstaltung von Übersee-Tagen, Unterakte 1950, Bl. 56-60, hier Bl. 56.

¹⁶ Vgl. z.B. Stenographische Berichte über die Sitzungen der Bürgerschaft zu Hamburg im Jahre 1963, 19. Sitzung, 4.12.1963, S. 623: Rede des Ersten Bürgermeisters Paul Nevermann mit dem Hinweis, Hamburg liege „im fast zentralen Berührungspunkt von drei wirtschaftlichen Zusammenschlüssen, der EWG, der EFTA und des COMECON, und es kommt darauf an, diese Lage von Hamburg aus zu nutzen“.

gen Jahren hatte Hamburg Betriebsstätten, Arbeitsplätze und seit 1964 auch Einwohner an das Umland verloren.¹⁷ Die „Notwendigkeit verstärkter Industrialisierung“ wurde nun zwar auf höchster Ebene eindringlicher formuliert¹⁸, aber bei der Neuansiedlung von Unternehmen hinkte die Stadt hinterher, nicht zuletzt da zu wenig geeignete Flächen verfügbar waren. Zudem gelang die immer wieder geforderte Zusammenarbeit mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein nicht. In der wirtschaftspolitischen Praxis agierten die drei Bundesländer vielmehr als Konkurrenten.¹⁹

Die Ankunft des ersten Vollcontainerschiffs im Mai 1966 in Rotterdam und Bremen sorgte dann auch im maritimen Bereich für Entscheidungsbedarf: Sollte sich Hamburg mit Millioneninvestitionen auf die neue Technik einstellen und den Status eines weltweit vernetzten Universalhafens verteidigen, obwohl man lange keine Zusagen für Linienverkehre hatte und nach Ansicht zeitgenössischer Experten auf dem europäischen Festland neben Rotterdam höchstens ein weiterer Hafen als Containerhafen bestehen konnte?²⁰

Angesichts dieser Herausforderungen schien eine wirtschaftspolitische Neuorientierung zumindest diskutabel. Dafür stand dem Senat diesmal sogar eine Blaupause zur Verfügung, denn der Hamburger Wirtschaftswissenschaftler Harald Jürgensen hatte 1965 im Auftrag der Wirtschaftsbehörde ein Gutachten zur wirtschaftlichen Zukunft Hamburgs vorgelegt.²¹ Unter dem Schlagwort einer „produktivitätsorientierten Regionalpolitik“ schlug Jürgensen darin zu-

¹⁷ Vgl. Erich Böhm, Niveau, Struktur und Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts in Hamburg und im Hamburger Umland 1961/74, in: Hamburg in Zahlen. Monatsschrift des Statistischen Landesamtes der Freien und Hansestadt Hamburg, 1977, S. 75-79.

¹⁸ Vgl. Drucksache 181 für die Senatssitzung, verteilt am 8.4.1964, Betr.: Notwendigkeit verstärkter Industrialisierung in der nächsten Zukunft, StaH 131-1 II: Senatskanzlei II, 9557: Ansiedlung von Industriebetrieben, Unterakte: Ansiedlung von Industriebetrieben.

¹⁹ Vgl. Christoph Strupp, Bundesdeutsche Zeitgeschichte regional. Kooperation und Konkurrenz im Norden, in: Frank Bajohr u.a. (Hrsg.), Mehr als eine Erzählung. Zeitgeschichtliche Perspektiven auf die Bundesrepublik, Göttingen 2016, S. 189-202, hier S. 197-199.

²⁰ Vgl. Reimer Eilers, Das neue Tor zur Welt. Vierzig Jahre Container im Hamburger Hafen, Hamburg 2009; Christoph Strupp, „Gefährliche Kisten“ aus Amerika: Der Hamburger Hafen und die Containerisierung des Stückgutverkehrs in den 1960er Jahren, in: Rolf Hammel-Kiesow/Heiko Herold/Claudia Schnurmann (Hrsg.), Die hanseatisch-amerikanischen Beziehungen seit 1790, Trier 2018, S. 173-202.

²¹ Vgl. Harald Jürgensen, Produktivitätsorientierte Regionalpolitik als Wachstumsstrategie Hamburgs. Gutachten erstattet der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg, Göttingen 1965. Vgl. zum zeitgenössischen Hintergrund wirtschaftspolitischer Planung mit Verweisen auf die ältere Forschungsliteratur zuletzt Michael Ruck, „Zwischen Steuerungsbedarf und ordnungspolitischem Sündenfall“. Sektorale „Strukturpolitik“ im bundesdeutschen Planungsdiskurs, in: Grüner/Mecking, S. 23-38.

nächst ein Förderprogramm für die Investitions- und Konsumgüterindustrie vor, um endogene und angesichts der geopolitischen und weltwirtschaftlichen Veränderungen seit 1945 gut aufgestellte Branchen zu stärken. In einem zweiten Schritt sollte die Hafen- und Handelsfunktion der Stadt weitgehend umstrukturiert werden. Dabei war explizit auch der Verlust von „alten“ Arbeitsplätzen vorgesehen. Jürgensen mahnte ein stärkeres Denken in regionalen statt lokalen Zusammenhängen an und hob hervor, dass das Wirtschaftswachstum der vergangenen 15 Jahre zwar eine strukturelle Konstanz gefördert habe, aber auf tönernen Füßen stehe.

Jürgensens Vorschläge stießen auf heftige Kritik in Hafen- und Handelskreisen. Die politische Führung der Stadt versicherte, dass die Vorschläge nicht unverändert umgesetzt würden. Tatsächlich räumten die „Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik“, die der Senat Ende September 1965 beschloss, der Industrie auf den ersten Blick einen hohen Stellenwert ein, blieben dabei aber unverbindlich, während Hafen und Verkehrswirtschaft weiter konkret gefördert werden sollten.²²

Hier ließ sich Hamburg im Laufe des Jahres 1966 nach anfänglichem Zögern auf die Containerisierung ein und baute auf Waltershof den ersten Containerterminal. Den Bremer Vorschlag, an der Küste gemeinsam einen nationalen Containerhafen zu errichten, hatte der 1966 ins Amt gekommene sozialdemokratische Wirtschaftssenator Helmuth Kern im Herbst 1967 zurückgewiesen.²³ Senat und Bürgerschaft akzeptierten dafür eine deutliche Steigerung der Ausgaben für den Hafen. Waren von 1945 bis 1966 rund 850 Mio. RM/DM in den Wiederaufbau und den Unterhalt und weitere 100 Mio. DM in Planung, Bauaufsicht und Verwaltung geflossen, ging die Wirtschaftsbehörde für die folgenden Jahre bis 1975 von einem Finanzbedarf von noch einmal 510 Mio. DM für den Aus- und Umbau des bestehenden Hafens und 350 Mio. DM für die Erschließung des Hafenerweiterungsgebietes aus.²⁴ Zu einer Grundsatzdebatte über eine andere wirtschaftspolitische Schwerpunktsetzung kam es aber erneut nicht. Neben dem immateriellen Faktor des Selbstverständnisses Hamburgs als Standort eines „Universalhafens“ spielten dabei auch die bisherigen materiel-

²² Vgl. Leitlinien der Hamburger Wirtschaftspolitik, hrsg. vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, Hamburg 1965.

²³ Kern kam aus der Hafenvirtschaft und prägte bis zu seinem Ausscheiden aus dem Senat 1976 die Hamburger Hafen- und Wirtschaftspolitik. Anschließend amtierte er bis 1991 als Vorstand der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft; vgl. Helmut Kern. Ein Leben für den Hafen, hrsg. von der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft mbH, Hamburg 2005.

²⁴ Zahlen berechnet nach: Bericht über Lage und Entwicklungsaussichten des Hamburger Hafens, hrsg. von der Behörde für Wirtschaft und Verkehr, Hamburg 1967, S. 5, 19-21.

len Investitionen in den Hafen und seine Verkehrsanbindung eine Rolle, die bei einer neuen wirtschaftspolitischen Ausrichtung entwertet zu werden drohten.

So setzte sich auch Wirtschaftssenator Kern wie seine Vorgänger massiv für den Hafen ein. Dazu gehörte neben dem Bau weiterer Containerterminals auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die Mitte der 1970er Jahre mit der Eröffnung der Köhlbrandbrücke und des neuen Elbtunnels, dem Güterbahnhof Maschen und dem Elbe-Seiten-Kanal teilweise seit Jahrzehnten geplante Verbesserungen erfuhr. Er setzte 1970 eine neue Hafenordnung durch und torpedierte zugunsten des Hamburger Neuwerk-Projekts lange einen nationalen Tiefwasserhafen bei Wilhelmshaven.

Andererseits verbindet sich mit Kerns Namen ein umfassendes Industrialisierungskonzept für Hamburg und die gesamte Unterelbe-Region, das zwar die regionalpolitischen Aspekte der Überlegungen Jürgensens aufgriff, aber weiterhin ganz vom Seehafen her gedacht war.²⁵ Kern hoffte, dass Neuansiedlungen von weltmarktorientierten Großbetrieben der Grundstoff- und Schwerindustrie im Hafenerweiterungsgebiet als Kristallisationskerne eines regionalen Wirtschaftsaufschwungs fungieren würden.²⁶ Als „Schallmauerdurchbruch“ pries Kern das 1969 mit hohen finanziellen Vorleistungen der Stadt eingeworbene Reynolds-Aluminiumwerk. Durch eine Kombination mehrerer Faktoren geriet aber gerade dieses Werk innerhalb kurzer Zeit in eine schwere Krise und konnte Mitte der 1970er Jahre nur mit Mühe gerettet werden.²⁷

Trotz des Engagements von Kern verlor Hamburg weiterhin Einwohner und Industriearbeitsplätze. Die Krise um Reynolds diskreditierte spektakuläre Großprojekte. Der Niedergang der Werften und anderer klassischer Industrien nach der ersten Ölkrise von 1973/74 trug ebenfalls dazu bei, dass die Politik einer fordistisch ausgerichteten Seehafenindustrialisierung innerhalb weniger Jahre in eine wirtschaftspolitische Sackgasse führte.²⁸

1975 legte der Senat überarbeitete Leitlinien vor, wobei man sich auf Erkenntnisse einer Enquete-Kommission der Bürgerschaft stützen konnte, die strukturelle Schwächen der Hamburger Wirtschaft deutlich benannt hatte. Zu einem Gesamtkonzept, das den Charakter des wirtschaftlichen Strukturwandels und seine regionalen und branchenspezifischen Dimensionen berücksich-

²⁵ Vgl. Helmuth Kern, Ein Modell für die wirtschaftliche Entwicklung der Region Unterelbe, Hamburg 1970.

²⁶ Ähnliche Überlegungen diskutiert Jörn Eiben anhand von Wilhelmshaven in diesem Heft.

²⁷ Vgl. Christoph Strupp, Kooperation und Konkurrenz. Herausforderungen der Hamburger Hafenvirtschaftspolitik in den 1960er und 1970er Jahren, in: Zeitgeschichte in Hamburg 2011, Hamburg 2012, S. 31-54, hier S. 48-52, Zitat: S. 51.

²⁸ Vgl. Krüger, S. 36-40.

tigte, gelangte man aber erneut nicht.²⁹ Der Hafen wurde unverändert mit erheblichen Summen unterstützt. Von 1974 bis 1978 wurde die siebte Elbvertiefung seit Beginn des Jahrhunderts durchgeführt und an den 1961 beschlossenen Ausbauplänen und den dahinterstehenden Wachstumsprognosen hielt man trotz des wirtschaftlichen Wandels und zunehmenden Widerstands lokaler Umweltgruppen in Altenwerder und Moorburg fest.³⁰

5. Grenzen staatlicher Wirtschaftspolitik

Insofern sprach Mitte der 1980er Jahre einiges für die kritische Diagnose Dohnanyis: Konnte man für die ersten beiden Nachkriegsjahrzehnte noch auf die reale Bedeutung maritimer positiver Feedback-Effekte verweisen, darunter den wirtschaftlichen Wiederaufstieg des Hafens in den Jahren des weltwirtschaftlichen Booms und den psychologischen Wert der Wiederanknüpfung an vertraute städtische Selbstbilder nach dem Zweiten Weltkrieg, so schien sich die Wirtschaftspolitik danach tatsächlich in die Richtung eines mentalen „lock-in“ zu bewegen. Thomas Krüger hat 1991 dargelegt, dass es grundlegende Defizite einer innovationsorientierten regionalen Strukturpolitik waren, die dazu führten, dass sich Hamburg seit Mitte der 1970er Jahre in fast allen Wirtschaftsbereichen unterdurchschnittlich entwickelte. Der Blick nur auf die Werftenkrise oder auch die Verschiebung von Logistikfunktionen des Hafens über die Landesgrenzen ins Hinterland greift hier zu kurz und kann nicht erklären, dass der 1982 in der Bundesrepublik einsetzende Aufschwung in Hamburg erst 1988/89 ankam.³¹

Allerdings ist die Amtszeit Dohnanyis ein weiterer Beleg dafür, dass sich ein wirtschaftspolitischer Entwicklungspfad durch kritische Analysen nicht einfach ändert. Die erwünschte dynamische und regionale Wirtschaftsstruktur mit einem Austausch zwischen Wissenschaft und Forschung, Großunternehmen und mittelständischen Betrieben in verschiedenen Branchen machte in den 1980er Jahren nur geringe Fortschritte. Die finanzielle Unterstützung der Stadt für den Hafen nahm nur vorübergehend ab und stieg noch vor der Wende 1989/90 wieder an, die Pläne zur Hafenerweiterung blieben bestehen und Initiativen zur Musealisierung von Schifffahrt und Hafenarbeit sowie zur Festivali-

²⁹ Vgl. Sicherung der Arbeitsplätze. Leitlinien '75 der Hamburger Wirtschaftspolitik, hrsg. von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft, Hamburg 1976; Krüger, S. 39-41.

³⁰ Vgl. Christoph Strupp, Wirtschaftspolitik für eine unbestimmte Zukunft. Vorsorge als Argument im Streit um die Hamburger Hafenerweiterung, in: Nicolai Hannig/Malte Thießen (Hrsg.), Vorsorgen in der Moderne. Akteure, Räume und Praktiken, Berlin/Boston 2017, S. 127-146.

³¹ Vgl. Krüger.

sierung des Hafens stärkten die emotionale Dimension des Maritimen in der Stadt. Das Ende des Kalten Krieges schien dann auch realwirtschaftlich die unveränderte Gültigkeit exogener strukturpolitischer Konzepte zu bekräftigen. Senat und Hafenwirtschaft feierten die „Rückkehr in die Zentralität Europas“ und sahen den Hafen als zukünftiges „Eurogate“ zwischen Osteuropa und Asien.³² Tatsächlich verdoppelte sich bis zur Wirtschafts- und Finanzkrise 2007 der Gesamtumschlag vor allem durch den Transithandel mit Russland und Polen.

6. Fazit

Dohnanyi formulierte im April 2014 zusammen mit zwei weiteren Hamburger Politikern im Ruhestand, über 30 Jahre nach der Rede zum „Unternehmen Hamburg“ und an gleicher Stelle, nämlich im Übersee-Club, „in Sorge um Hamburg“ viele der Argumente von damals noch einmal: der relative Bedeutungsverlust Hamburgs im Vergleich zu anderen Metropolen und die Orientierung an den traditionellen, aber krisenanfälligen Stärken Hafen, maritime Cluster und Logistik, aber wenig Ideen für den Ausbau Hamburgs zur „Wissenschaftsmetropole“. Dies unterstreicht die Persistenz des maritimen Pfades über alle „kritischen Momente“ hinweg bis in die unmittelbare Gegenwart.³³ Sorensens Beobachtung, dass „institutions often generate powerful political and economic incentives to oppose change“³⁴, lässt sich so für Hamburg einerseits bestätigen. Dabei mischten sich immaterielle und materielle Faktoren. Hatten unmittelbar nach 1945 Zukunftsängste das Festhalten am Traditionellen befördert, so war es ab der Mitte der 1950er Jahre der Wiederaufstieg des Hafens, der Korrekturen in der wirtschaftlichen Ausrichtung unnötig zu machen schien. Die hohen Investitionen in den Wiederaufbau und die Modernisierung schufen Barrieren gegen einen Wandel in den späten 1960er Jahren. Zudem waren zentrale Akteure der Wirtschaftspolitik bis in die 1980er Jahre auf das Engste mit der Hafenwirtschaft verbunden und auch Interessenorganisationen wie die Handelskammer sahen sich als Sachwalter von Hafen und Handel. Der politische Umbruch 1989/90 belebte die informelle große Hafenkoalition, so dass es rückblickend nur ein Zeitfenster Mitte der 1980er Jahre gab, in der

³² Vgl. u.a. Hamburg wird das Herz Europas. Interview mit Bürgermeister Henning Voscherau, in: Hamburger Abendblatt, 29.12.1989; „Hamburgs Hafen kann seine Vorkriegsposition wieder gewinnen“. Mit dem Chef der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG, Helmuth Kern, sprach Klaus Wiborg, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 7.5.1990.

³³ Vgl. Insa Gall, „In Sorge um Hamburg“, in: Hamburger Abendblatt, 5.4.2014; dies., Forsche Kämpfer für die Wissenschaft in Hamburg, ebd., 13.10.2014.

³⁴ Sorensen, S. 19.

wirtschaftspolitische Alternativen zu einem maritimen Entwicklungspfad ernsthaft diskutiert wurden.

Andererseits zeigt sich am Fallbeispiel Hamburgs und der maritimen Prägung seiner Wirtschaftspolitik aber auch ein zentrales Anwendungsproblem des Konzepts der Pfadabhängigkeit auf die Entwicklung einer Stadt: Schließlich hat diese Entwicklung keinen Endpunkt. Das unterscheidet sie von einer Technik, die durch eine andere vollständig abgelöst werden kann, oder von einzelnen Unternehmen bzw. ganzen Branchen, die vollständig untergehen können. In diesen Fällen lässt sich rückblickend jeweils einschätzen, in welchen „kritischen Momenten“ Entscheidungen getroffen wurden, die in einen „lock-in“ mündeten. Ob in Hamburg aber tatsächlich – in den Worten Dohnanyis von 1985 – der Hafen „überschätzt“ wurde und sich die Stadt besser entwickelt hätte, wenn wirtschaftspolitische Schwerpunkte an den oben benannten Wegscheidungen anders gesetzt worden wären, ist eine kontrafaktische Frage, die sich nicht endgültig beantworten lässt. Das Konzept der Pfadabhängigkeit kann im Bereich der Stadtgeschichte damit ein Hilfsmittel sein, um „kritische Momente“ zu identifizieren und mögliche Alternativen im Blick zu behalten, stößt aber als zentraler interpretationsleitender Ansatz rasch an seine Grenzen.

Michael Röhrig

Entwicklungspfad und Transformation der Hüttenstadt Völklingen im Spiegel industrieller Krisen und Schrumpfung in den 1960er bis 1980er Jahren

Even though the industrial crises of the 1970s and 1980s had severe repercussions on industrial cities, the contemporaries did not adequately apprehend them. Using the example of Völklingen, a medium-sized city firmly based on the steel and coal industry, the paper argues that leaving the earlier industrial path is a long-term process. Völklingen, with its socio-economic and cultural development strongly connected to the local iron and steel plant, underwent a gradual decline since the 1960s. With the global steel crisis of the 1970s, the city experienced a severe structural crisis due to its mono-structure. The city followed the industrial path for a long time; the structural changes in the industry came only to be realised at a very late point in time and the city continued to stick to the "old" path despite severe crises. There was no sudden breach, but a gradual increase of irritation. Spatial structures, constellations of actors in the political, administrative, and union contexts as well as the self-concept as a city of iron-works stabilised the path and hampered change.

1. Einleitung

Die Entwicklung von Industriestädten ist mit der konjunkturellen und strukturellen Entwicklung der jeweils lokal dominierenden Industriebranche verknüpft. Dies trifft umso mehr auf mittelgroße monostrukturelle Industriestädte zu. Die jeweiligen Leitindustrien prägten hier Wirtschafts-, Sozial- und räumliche Struktur, Selbst- und Fremdbild „ihrer“ Städte in entscheidender Weise.¹ In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts waren diese Städte in unterschiedlicher Intensität von industriell bedingten Krisen sowie phasen- und schubweise einsetzenden Deindustrialisierungsprozessen betroffen, die zu schwierigen Anpassungsprozessen führten. In besonderem Maße davon betroffen waren montanindustrielle Städte, etwa im Saarland oder im Ruhrgebiet. Ein typisches Beispiel hierfür ist die saarländische Stahlstadt Völklingen.

¹ 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 H. 2/2016, S. 45-61, hier S. 48f.

Die Mittelstadt mit heute etwa 40.000 Einwohnern² war in der Zeit des Deutschen Kaiserreichs zur monostrukturellen Industriestadt angewachsen und in ihrer sozioökonomischen sowie kulturellen Entwicklung ganz durch das ansässige Eisen- und Stahlwerk geprägt. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte Völklingen zunächst wieder eine Prosperitätsphase verzeichnen. Ab den 1960er Jahren setzte jedoch eine allmähliche Schrumpfungsphase ein. Spätestens mit der internationalen Stahlkrise seit Mitte der 1970er wurde die monostrukturelle Ausrichtung aufgrund gravierender wirtschaftlicher Probleme des lokalen Stahlwerks zum großen Nachteil für die weitere Entwicklung und die Stadt geriet in eine Strukturkrise.³

Die Probleme der Stahlindustrie hatten sich schon im Laufe der 1960er Jahre angedeutet. Ferner wurden bereits zu diesem Zeitpunkt Monostruktur und Abhängigkeit der Stadt von der Eisen- und Stahlindustrie kritisiert. Allerdings erfolgte bis in die späten 1980er Jahre keine Abkehr vom primären Leitbild der „Hütten- und Stahlstadt“. Wenn auch in abgeschwächter Form, so verblieb die Stahlindustrie ein wichtiger Pfeiler der Stadtentwicklung. Im Folgenden geht es um ebendieses Spannungsfeld zwischen industriellen Krisen und Deindustrialisierungstendenzen auf der einen Seite und Persistenzen des monoindustriellen Entwicklungspfades der Stadt sowie diesen begünstigende Faktoren auf der anderen Seite.

Ein als heuristisches Modell verwendetes Konzept des Entwicklungspfades kann dabei für die Industriestadtgeschichte produktiv sein, indem es hilft, die Mechanismen von Persistenzen in einzelnen Aspekten der Stadtentwicklung systematisch zu beschreiben.⁴ In diesem Fall geht es darum, die Persistenz der monostrukturellen Prägung bzw. das Festhalten am „alten“ Industriepfad unter veränderten Kontexten herauszuarbeiten. Besonders in kleineren bzw. mittelgroßen monoindustriellen Städten mit weniger komplexen Stadtstrukturen erscheint das Pfadkonzept dabei gewinnbringend. Allerdings darf der Entwicklungspfad nicht im Sinne einer deterministischen Kraft interpretiert werden, die Abweichungen vom Pfad nur als Ausnahme betrachtet: Stabilitäten dürfen

² Der sprachlichen Einfachheit halber wird im Folgenden ausschließlich das grammatikalische Maskulinum verwendet. Menschen sämtlicher Geschlechter sind dabei eingeschlossen.

³ Völklingen war bisher kaum Gegenstand der historischen Forschung. Vgl. Joachim Pauly, Völklingen. Studien zur Wirtschafts-, Sozial- und Siedlungsstruktur einer saarländischen Industriestadt, Saarbrücken 1975; Günther Schönbauer, Wirtschaftskrise und Stadttransformation. Völklingen und Scunthorpe zur Zeit der Stahlkrise der 1970er und 1980er Jahre, Frankfurt a.M. u.a. 1994.

⁴ Siehe den Beitrag Christoph Bernhards in diesem Heft zum konzeptionellen Rahmen des Entwicklungspfades.

nicht überschätzt und Möglichkeiten zum Wandel nicht unterschätzt werden.⁵ Insofern soll nicht von einer „Abhängigkeit“ oder von „lock-ins“, das heißt der Unmöglichkeit von Handlungsalternativen gesprochen werden. Es geht vielmehr um die Einschränkung von Wahloptionen und um die Betrachtung von Faktoren, die Wandel aufgrund vorangegangener Entscheidungen erschweren. Die Chancen einer Anwendung des Pfadkonzepts für die historische Industriestadtforchung liegen insofern insbesondere in einer Sensibilisierung für Einschränkungen von Handlungsspielräumen städtischer Akteure. Es schärft den Blick für Hemmnisse und Blockaden und kann somit helfen, Nichtwandel zu erklären.⁶

Im Folgenden sollen diese Überlegungen am Beispiel Völklingen ausgeführt werden. Zunächst werden die Auswirkungen der Krisen und Deindustrialisierungstendenzen in der Eisen- und Stahlindustrie auf die Stadtentwicklung sowie deren Wahrnehmung und Reaktionen vornehmlich in der Stadtpolitik skizziert. Daran schließt eine Auseinandersetzung mit den Faktoren an, die den monoindustriellen Entwicklungspfad der Stadt bis in die 1980er Jahre hinein stabilisierten bzw. ein Abweichen davon erschwerten.

2. Auswirkungen der Krisen von Eisen- und Stahlindustrie auf die Stadtentwicklung und deren Rezeption

Bereits in den 1960er Jahren begann der Status der montanindustriellen Großindustrie als Garant für eine stabile Entwicklung der Stadt Völklingen zu bröckeln. Dem lokalen Eisen- und Stahlwerk – den Röchling’schen Eisen- und Stahlwerken (RESW) bzw. seit 1971 Stahlwerke Röchling-Burbach GmbH (SRB)⁷ – bereiteten neue internationale Konkurrenz, Modernisierungsrückstände, infrastrukturelle Defizite sowie eine zersplitterte Eigentümer- und Produktions-

⁵ Vgl. Jürgen Beyer, Pfadabhängigkeit ist nicht gleich Pfadabhängigkeit! Wider den impliziten Konservatismus eines gängigen Konzepts, in: ZfS 34:1, 2005, S. 5-21; James Mahoney, Path Dependence in Historical Sociology, in: Theory and Society 29, 2000, S. 507-548.

⁶ Vgl. Martin V. Melosi, Path Dependence and Urban History: Is a Marriage Possible?, in: Dieter Schott/Bill Luckin/Geneviève Massard-Guilbaud (Hrsg.), Resources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe, Aldershot 2005, S. 262-275, hier S. 271f.; Martina Heßler/Clemens Zimmermann, Perspektiven historischer Industriestadtforchung. Neubetrachtung eines etablierten Forschungsfeldes, in: Afs 51, 2011, S. 661-694, hier S. 685.

⁷ 1971 fusionierten die Röchling’schen Eisen- und Stahlwerke mit der Burbacher Hütte zur Stahlwerke Röchling-Burbach GmbH. Mitte 1982 erfolgte die Zusammenlegung der Stahlwerke Röchling-Burbach GmbH mit der Neunkircher Eisenwerke AG zur ARBED Saarstahl GmbH.

struktur in der Unternehmenslandschaft der saarländischen Eisen- und Stahlindustrie Probleme. Die Kommunalfinanzen entwickelten sich aufgrund einer starken Abhängigkeit von den Gewerbesteuerzahlungen des Großunternehmens sehr instabil. In Folge der Rezession 1966/67 trat zudem erstmals ein deutlicher Einbruch auf dem lokalen Arbeitsmarkt auf. Die Stadt blieb jedoch ein wichtiges regionales industrielles Beschäftigungszentrum: 1970 zählte sie (bei knapp 40.000 Einwohnern und nur 3.700 Auspendlern) über 20.000 Pendler. Davon waren 85 Prozent im produzierenden Gewerbe tätig. Anders als in anderen Montanstädten blieben die montanindustriell basierten Beschäftigtenzahlen mittelfristig weitgehend stabil und es fand (noch) keine dauerhafte Schrumpfung des lokalen Arbeitsmarktes statt.⁸ Ende 1968 hatten noch mehr als 71 Prozent der etwa 21.000 Industriebeschäftigten in Völklingen ihren Arbeitsplatz in der Eisen- und Stahlindustrie.⁹ Die Hütte beschäftigte Mitte der 1960er Jahre knapp 17.000 Personen.¹⁰

Im Zuge der internationalen Stahlkrise setzte ab Mitte der 1970er Jahre eine sich phasenweise zuspitzende Strukturkrise der Stadt ein, die sich in einem starken Arbeitsplatzrückgang, hoher Arbeitslosigkeit, kommunaler Finanzkrise sowie dadurch und durch Suburbanisierung bedingte äußerte. Das Ausmaß der Strukturkrise bei den SRB bzw. den Nachfolgeunternehmen war gravierend. Mit dem weiter steigenden Wettbewerbsdruck, unter anderem durch neue internationale Konkurrenz, und den auftretenden massiven finanziellen Schwierigkeiten kämpfte das Unternehmen um seine Existenz. 1982 und 1983 stand es kurz vor dem Konkurs. In Schüben erfolgte ein allmählicher, von Land und Bund massiv subventionierter Konzentrations- und Schrumpfungsprozess nicht nur der Völklinger, sondern der gesamten saarländischen Eisen- und Stahlindustrie. Damit ging ein starker Kapazitäts- und Belegschaftsabbau einher. 1986 wurde die Roheisen- und Koksproduktion am Standort Völklingen eingestellt.¹¹

Die Beschäftigtenzahlen in der Stadt sanken von etwa 31.500 im Jahr 1970 auf knapp 24.500 im Jahr 1987. Die Verluste gingen zum größten Teil auf den Arbeitsplatzabbau in der Eisen- und Stahlindustrie bzw. in davon abhängigen Bereichen zurück. Die Arbeitslosenquote im Arbeitsamt-Nebenstellenbezirk

⁸ Vgl. Statistisches Amt des Saarlandes (Hrsg.), Volks- und Berufszählung 1970. Pendlerwanderung im Saarland, Saarbrücken 1973, S. 34f.

⁹ Vgl. Planungsbüro Dr. Nordmann, Völklingen. Strukturgutachten über Nahbereich, Stadt- und Sanierungsbereich, Wiesbaden 1969, S. 88f.

¹⁰ Vgl. Röchling'sche Eisen- und Stahlwerke GmbH, Bericht über das Geschäftsjahr 1965, Völklingen 1966, S. 21.

¹¹ Vgl. Karl Lauschke, Die halbe Macht. Mitbestimmung in der Eisen- und Stahlindustrie 1945 bis 1989, Essen 2007, S. 259-283.

Völklingen lag Mitte der 1980er an der saarländischen Spitze.¹² Die Stadt häufte einen immer größer werdenden finanziellen Fehlbetrag an und geriet in eine Haushaltskrise. Die fortgeschriebene Unterdeckung erreichte 1987 einen Höchststand von über 66 Mio. DM bzw. über 58 Prozent der jahresbezogenen Einnahmen. Für die Jahre 1975 bis 1987 berechnete die Völklinger Kämmerei einen massiven Gewerbesteuerausfall aufgrund der Stahlkrise von insgesamt über 106 Mio. DM. Hinzu kamen steigende Sozialausgaben.¹³

Trotz dieser Entwicklungen verschwand in Völklingen die dominierende Industrie nicht, sondern das sich wandelnde und modernisierte Stahlunternehmen blieb wichtigster Wirtschaftsfaktor und größter lokaler Arbeitgeber. 1987 waren in Völklingen immer noch 87 Prozent der Industriebeschäftigten und 48 Prozent aller Beschäftigten in der Montanindustrie tätig. Die Bevölkerungsstruktur der Stadt war im saarländischen Vergleich durch einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Arbeitern geprägt.¹⁴ Völklingen hatte zwar an Bedeutung als regionales Beschäftigungszentrum eingebüßt, blieb jedoch in vermindertem Maß als solches bestehen. Noch in den frühen 1990er Jahren beschäftigte das Unternehmen Saarstahl am Standort Völklingen weit über 7.000 Mitarbeiter. Keinesfalls kam es also zu einem „Ende“ der Leitindustrie. Der Stahlproduktionsstandort Völklingen war zwar geschrumpft aber nicht verschwunden und dabei grundlegend modernisiert worden. Die Restrukturierung, Modernisierung und Spezialisierung seit den späten 1970er Jahren sowie die Schrumpfung waren letztlich Teil eines schwierigen aber notwendigen Prozesses zum Erhalt eines konkurrenzfähigen saarländischen und Völklinger Stahlindustriekerns.¹⁵

In der Stadtöffentlichkeit wurden diese Entwicklungen von gemischten Reaktionen begleitet. Zunächst wurde in den frühen 1960er Jahren Kritik an der Abhängigkeit der Stadtfinanzen von den Gewerbesteuerzahlungen der RESW geäußert. Parallel dazu bemühte sich die Stadt um die Schaffung von Gewerbe-

¹² Vgl. Statistisches Amt des Saarlandes (Hrsg.), Arbeitsstätten und Beschäftigte im Saarland am 25. Mai 1987. Gemeindeergebnisse der Arbeitsstättenzählung 1987 mit ausgewählten Landes- und Kreiszahlen, Saarbrücken 1989, S. 15, S. 43.

¹³ Vgl. Mittelstadt Völklingen, Stadtkämmerei, Haushaltswirtschaft der Mittelstadt Völklingen 1970 bis 1987. Zahlen, Fakten und Tendenzen einer Fehlbetragsentwicklung, Völklingen 1986, S. 38; Schönbauer, S. 275.

¹⁴ Vgl. Institut für Entwicklungsforschung, Wirtschafts- und Sozialplanung GmbH, Wirtschaftsstruktur-Gutachten für die Mittelstadt Völklingen 1992, Völklingen/Saarbrücken 1992, S. 21f.

¹⁵ Vgl. Veit Damm, Europäische Kooperation als Krisenstrategie? Die wirtschaftliche Zusammenarbeit in der Region Saarland-Lothringen-Luxemburg 1967-1990, in: Carolin Lehberger/Luitpold Rampeltshammer (Hrsg.), Einfluss der Europäischen Union auf die Gestaltung der Arbeitswelt, Saarbrücken 2012, S. 31-57, hier S. 54.

gebieten, um die wirtschaftliche Basis zu verbreitern. Die Rezession 1966/67 erschütterte erstmals grundsätzlich das Vertrauen in die Stabilität der Eisen- und Stahlindustrie. Nun wurde im Völklinger lokalpolitischen Diskurs die Monostruktur auch zunehmend hinsichtlich der Abhängigkeit des Arbeitsmarktes thematisiert. Bereits Ende der 1960er Jahre sah man hier erste strukturelle Probleme. Daher wurde von der Kommunalpolitik eine gewisse Verbreiterung der lokalen Wirtschaftsstruktur über Betriebsansiedlungen zwar immer wieder als Ziel formuliert, jedoch nicht mit Nachdruck verfolgt. Keiner der Akteure zielte auf ein Abrücken von der grundsätzlichen Montanausrichtung. So äußerte sich etwa der Stadtrat 1969 in einem an die Landes- und Bundesregierung gerichteten Memorandum besorgt, dass Arbeitsplätze im Raum Völklingen in Folge von Automatisierung, Rationalisierung und Betriebszusammenfassungen in der Eisen- und Stahlindustrie vermindert werden könnten. Daher forderte er eine stärkere Förderung von Industrieansiedlungen zur Abschwächung der Monostruktur. Die „vorrangige Aufgabe“ sei jedoch die „Sicherung der verbleibenden Arbeitsplätze bei Kohle und Stahl“.¹⁶ Völklingen würde und sollte auch zukünftig Hütten- und Stahlstadt sein.

Erst die 1975 einsetzende Strukturkrise der Eisen- und Stahlindustrie sorgte für die allmähliche Erkenntnis, dass der bisherige auf Eisen und Stahl aufbauende Entwicklungspfad der Stadt nachhaltig gefährdet war. Dabei handelte es sich allerdings um einen über Jahre hinweg vollziehenden, langsamen und letztendlich unzureichenden Erkenntnisprozess, der gerade nicht schlagartig 1975 einsetzte. Erst einzelne Schocks ab 1977 – insbesondere im Zuge von industriellen Arbeitsplatzverlusten, Betriebsteilstilllegungen und eines sich immer deutlicher abzeichnenden Schrumpfungsprozesses der saarländischen Eisen- und Stahlindustrie – führten zur allmählichen Diagnose einer „Strukturkrise“ der Stadt und steigerten die Sensibilität für die Problematik der Monostruktur Völklingens weiter.¹⁷

Die Instabilität des Arbeitsmarkts stieg hierbei zum Hauptthema auf. Als kritisch erschien auch die finanzielle Zukunft der Stadt. Ende der 1970er diagnostizierte der Stadtrat, Völklingen befinde sich aufgrund seiner Monostruktur in einer schwerwiegenden „Haushaltskrise“. Als in den Jahren 1982 und 1983 der Konkurs ARBED Saarstahls drohte, verschärfte sich die Krisenwahrnehmung noch einmal deutlich. In den Diskussionen ging es nun gar um das „Überleben“ der Stadt. In der Völklinger Innenstadt fanden Solidaritätskundgebungen und Protestzüge gegen mögliche Massenentlassungen statt. Ein um-

¹⁶ Stadtrat Völklingen, Saar-Struktur-Probleme. Memorandum bezogen auf den Raum Völklingen im Ballungsraum des Saarlandes, Völklingen 1969.

¹⁷ Vgl. u.a. Stadtratssitzung vom 22.3.1977, in: Niederschriften über die Stadtratssitzungen Völklingen, 1977, S. 1807, Stadtarchiv Völklingen (StAV), A2/100.

fassendes Solidaritätsbündnis aus Völklinger Bürgern, Handel, Gewerbe, Kirchen, Parteien, Gewerkschaften und dem ARBED Saarstahl-Betriebsrat sah der Zukunft Völklingens im Zusammenhang mit der Entwicklung des Unternehmens mit größter Besorgnis entgegen.¹⁸

Dennoch blieb im Laufe dieser Entwicklung weitgehend die Annahme und Hoffnung bestehen, Völklingen werde auch in Zukunft ein auf Kohle und Stahl basierendes industrielles Wirtschafts- und Beschäftigungszentrum im Saarland bleiben. Zwar wurden abermals die wirtschaftliche Monostruktur und die Abhängigkeit der Stadt von der Montanindustrie angeprangert und als Gefahr für die Stadtentwicklung angesehen. Es fand jedoch keine radikale Abkehr vom Leitbild der Hütten- und Industriestadt statt. Vielmehr wurde diese Ausrichtung weitestgehend verteidigt. So erklärten alle Fraktionen im Stadtrat einstimmig die Erhaltung der bestehenden Arbeitsplätze in der Eisen- und Stahlindustrie zur wichtigsten Aufgabe. Die Völklinger CDU forderte den Erhalt des Roheisenstandorts Völklingen sowie den Ausbau der lokalen Kokereikapazitäten und die Anlegung eines Hafens, der primär der Hütte dienen sollte.¹⁹ Ende der 1970er Jahre übte eine umfassende Koalition aus Stadtverwaltung, Stadtrat, Betriebsrat der Stahlwerke und IG Metall starken Druck zur Errichtung eines neuen modernen Blasstahlwerks am Standort Völklingen aus.²⁰ Oberbürgermeister Raymund Durand (SPD) war sich sicher, dank dieses Blasstahlwerks werde „Völklingen auch künftig wichtiges Zentrum der Stahlindustrie“²¹ bleiben.

Die Fortführung des Entwicklungspfades der Stadt Völklingen als Hütten- und Stahlstadt stand trotz aller Besorgnisse außer Frage. Es existierte kein systematisches Konzept zur Wirtschaftsförderung, sondern eher kurz- bis mittelfristige Krisen- und Schockreaktionen. Insgesamt schwankten die Diskussionen in den frühen 1980er Jahren weiterhin zwischen Forderungen nach Erhalt des Stahlstandortes Völklingen und der Schaffung neuer Arbeitsplätze außerhalb der Montanindustrie. Außerdem erhielten insbesondere mit der Bedeutungssteigerung der Einkommensteuer Forderungen nach Schaffung einer attraktiveren Wohnstadt eine weitere Aufwertung.²²

¹⁸ Vgl. Zweite Solidaritäts-Veranstaltung wird nicht mehr ausgeschlossen, in: SZ 21.10.1983; Protest gegen die drohende Massenentlassung, in: SZ 30.9.1983.

¹⁹ Vgl. SPD: Sicherung von Arbeitsplätzen vorrangig, in: SZ 30.11.1979; CDU Stadtverband Völklingen (Hrsg.), Mit uns für Völklingen – CDU. 10-Punkte-Entwicklungs-Programm für Völklingen für die 80er Jahre, Völklingen 1979.

²⁰ Vgl. Neubau Blasstahlwerk Völklingen der Stahlwerke Röchling-Burbach GmbH. Dokumentation des Genehmigungsverfahrens, [Völklingen 1979], StAV, D6-4/100.

²¹ Neujahrsgruß des Oberbürgermeisters Raymund Durand, in: Völklinger Stadtbrille H. 1/1979, S. 1.

²² Vgl. SPD Völklingen (Hrsg.), Unsere Stadt in guten Händen, Völklingen [1983];

3. Dimensionen des monoindustriellen Entwicklungspfades

Verschiedene Faktoren stützten die Fortführung des montanindustriellen Entwicklungspfades der Stadt. Erstens sind hier der Stadtraum, das optische Stadtbild und die städtischen Infrastrukturen, die stark von den großen Industrieunternehmen – den Stahlwerken aber auch den Saarbergwerken – (mit-)geprägt waren, zu nennen. In Völklingen zeigte sich eine klare räumliche Dominanz der Montanindustrie. Werksanlagen, Gleise und Rohstofflager der Hütte besetzten große Teile der Innenstadtflächen. Dazu kamen weitere Großanlagen der Saarbergwerke, wie Kokerei, Raffinerie und Kraftwerke. Die Gesamtfläche des Grundbesitzes der Eisen- und Stahlwerke betrug Anfang der 1960er Jahre über 609 ha, was einem Anteil von etwa 22,5 Prozent der gesamten Stadtfläche entsprach. Die industriebaulichen Anlagen der Röchlingwerke wurden in den 1950er bis 1970er Jahren noch erweitert, etwa mit dem Bau eines neuen Walzwerks. 1980 wurden große Flächen durch den Bau des neuen Blasstahlwerks direkt neben der Stadtmitte langfristig an Infrastrukturen der Stahlwerke gebunden. Mit der räumlichen ging zudem eine optische Dominierung des äußeren Erscheinungsbildes durch die Eisen- und Stahlindustrie einher, geprägt von Schloten, Halden, schwerindustriebezogener Infrastruktur sowie Schichtwechsellern, Rauchbelastungen und Werkssiedlungen. Industrie- und Wohngebiete waren teilweise eng miteinander verwoben.²³

Die Flächendominanz der Montanindustrie erschwerte die Diversifizierung der ökonomischen Basis. So wurde beispielsweise ein geplantes 35 ha großes Industriegelände im Stadtteil Geislautern zu Beginn der 1970er Jahre wegen zu erwartender Bergbaueinwirkungen durch weitere Abbaupläne der Saarbergwerke nicht genehmigt. Dabei hatte das Unternehmen Siemens bereits Interesse geäußert, dort eine größere Fertigungsstätte zu errichten.²⁴ Des Weiteren bestanden die beiden montanindustriellen Großunternehmen – die Röchlingwerke und die Saarbergwerke – in der Regel auf ihrem Geländebesitz, der ihnen als Flächenreserve für den „Bedarfsfall“²⁵ einer möglichen späteren Expansion diente. Sie behielten sich Grundstücke vor, die die Stadt zur Ansiedlung neuer Betriebe benötigte, bzw. zeigten sich nur bedingt bereit, diese abzutreten. Aufgrund ihrer topographischen Lage in einem bewaldeten Tal verfügte

Resolutionen zur Kommunalpolitik, in: SZ 14.1.1982.

²³ Vgl. Heinz Quasten/Dietrich Soye, Völklingen-Fenne. Probleme industrieller Expansion in Wohnsiedlungsnähe, in: Berichte zur deutschen Landeskunde 50, 1976, S. 245-284.

²⁴ Vgl. Egon Marx, Stadtentwicklung und Bauen in Völklingen von 1957 bis 1974, Völklingen 2006, S. 37f.

²⁵ Schreiben der Geschäftsführung der SRB an Oberbürgermeister Durand (20.4.1978), StAV, A4/14.

die Stadt ohnehin nur eingeschränkt über geeignetes Bauland. So scheiterten etwa in den 1970er Jahren Versuche der Stadtverwaltung, zur Erweiterung eines städtischen Industriegebiets ein 1,8 Hektar großes Areal der Röchlingwerke zu erwerben, an den hohen Preisvorstellungen des Unternehmens, was auf Seiten der Stadt zu Unverständnis führte.²⁶

Zudem konnten schwerindustrielle Brachflächen nach Stilllegung der Eisenhütte 1986 nur eingeschränkt durch die Stadt umgenutzt werden. Saarstahl enthielt der Stadt für einen möglichen künftigen Eigenbedarf hochwertige Flächen vor. Diese erhielt zwar ein größeres Areal, welches revitalisiert und zu einem Industrie- und Gewerbepark umgestaltet werden sollte. Bei großen Teilen handelte es sich jedoch um kontaminierte Brachflächen, die zunächst aufwändig saniert werden mussten. Bei einigen waren die Altlasten zu groß und diese nur unter hohem – teils zu hohem – finanziellem Aufwand zu revitalisieren.²⁷

Eine zweite Dimension des Entwicklungspfades bildete die lokale Akteurskonstellation. Hier ergab sich einerseits ein unmittelbarer Einfluss des Eisen- und Stahlwerks auf die Stadtentwicklung: Zum einen verfügte es über ein hohes Lohnniveau, mit dem es bis in die 1970er Jahre an der Spitze der saarländischen Industrie lag. Die Hütte konnte anderen Unternehmen damit Facharbeiter abwerben und erschwerte die Ansiedlung neuer branchenunabhängiger Betriebe. Zum anderen bestand seitens des Werks das bereits dargestellte Interesse an einer restriktiven Flächenpolitik. Von großer Bedeutung für die Stadt war andererseits auch der indirekte Einfluss des Werks. Allein aufgrund der Größe des lokalen Arbeitsplatzangebots der Hütte oder der Bedeutung des Werkwohnungsbaus, der ein zentrales Element bei der Wohnraumversorgung darstellte, war es rahmensetzend für die Kommunalpolitik. Die sozialpolitischen Akteure in der Stadtpolitik hatten ein zentrales Interesse an der Fortführung der Werksarbeitsplätze.²⁸

Zu betonen ist in diesem Zusammenhang nicht nur die starke Position der IG Metall, sondern auch teilweise personelle Verflechtungen zwischen Kommunalpolitik und Werk, aufgrund derer die beiderseitigen Interessen miteinander verbunden waren. Hüttenbeschäftigte sowie Betriebsratsmitglieder der Röchlingwerke saßen im Völklinger Stadtrat – sowohl in der SPD- als auch der CDU-Fraktion. Personen, die beruflich aus dem Umfeld der Hütte stammten, besetzten zum Teil Positionen in der Stadtverwaltung. Eine unmittelbare Einfluss-

²⁶ Vgl. Die Problempunkte angesteuert, in: SZ 12.7.1982; Schreiben an Oberbürgermeister Durand (25.6.1979), StAV, A4/14.

²⁷ Vgl. Hans-Walter Trapp, Revitalisierung Völklinger Hütte, in: Mitteilungen der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung 35, 1991, S. 144-154, hier S. 152.

²⁸ Vgl. 180 Wohnungen in drei Hochhäusern „Am Leh“, in: SZ 3.8.1965; Stadtverwaltung Völklingen (Hrsg.), Völklingen 1957-1963, Völklingen 1964, S. 301.

nahme der Werksspitze auf die Stadtverwaltung schien auszubleiben, aber auch nicht nötig. Als es beispielsweise Ende der 1970er um die Frage ging, ob Völklingen gemeinsam mit dem Standort Dillingen Teil eines neu zu errichtenden Roheisenstandorts werden sollte, konstatierte ein Stadtratsmitglied der CDU-Fraktion: „Als Bürger, als Stadtratsmitglied und auch als gelernter Hüttenmann trete ich mit Nachdruck für die Verwirklichung des Standortes Völklingen für die neu zu errichtenden Anlagen einer gemeinsamen Roheisenfließsigkeitsphase und der Zentralkokerei [...] ein.“²⁹

Von Bedeutung für den monoindustriellen Entwicklungspfad war schließlich drittens das traditionelle Selbstbild der Industriestadt Völklingen als „Hüttenstadt“, das die Stadtentwicklung mitprägte und von den 1950er bis 1970er Jahren in der Stadtöffentlichkeit weit verbreitet war. Die Stadt wurde mit der Hütte identifiziert. Auch in der lokalen Presse wurde Völklingen stets als „Hüttenstadt“ bezeichnet und die Verbundenheit der Stadtbevölkerung mit der Entwicklung des Hüttenwerks betont. Die Hütte wurde zum „Wahrzeichen“, „Herz“ oder „Lebensquell“ der Stadt stilisiert. Auch in regionaler und überregionaler medialer Darstellung wurde Völklingen als „Hüttenstadt“ und als wichtiger Montanstandort des Saarlandes präsentiert.

Die Verbundenheit der Stadt mit den Röchling'schen Eisen- und Stahlwerken wurde auch von der städtischen Verwaltungsspitze stets betont. Mitte der 1960er Jahre hob etwa Bürgermeister Otto Hemmer hervor, „daß das Leben der Stadt und ihrer Einwohner durch die Konzentration der Schwerindustrie bestimmt wird“.³⁰ „Glück auf“ war als schichtenübergreifend verbreiteter positiv konnotierter Gruß ebenso geläufig, wie die Formulierung „Was die Hütte ist, das ist auch Völklingen“. Im Stadtwappen symbolisierten Hammer, Schlägel und Zange die lokale Industrie. Die Silhouette der Hüttenanlagen wurde zum Signum der Stadt. Die Dominanz des Bildes Völklingens als „Hüttenstadt“ zeigt sich nicht zuletzt auch auf zeitgenössischen Postkarten. Diese bildeten bis in die 1970er Jahre hinein sehr häufig schwerindustrielle Anlagen (vorwiegend die Hütte) entweder prominent oder zumindest im Hintergrund ab oder betitelten die Stadt als „Hüttenstadt“.

Auf die Tradition Völklingens als Hüttenstandort und in diesem Zusammenhang auf die große Zahl der direkt und indirekt von der Montanindustrie abhängigen lokalen Arbeitsplätze wurde noch in den kommunalpolitischen Diskussionen während der Stahlkrise Bezug genommen. So betonte etwa die FDP-Stadtratsfraktion, „daß seit vielen Jahrzehnten die Hüttenstadt Völklingen Tausende von Arbeitsplätzen zur Verfügung gestellt habe und diese unbedingt

²⁹ Stadtratssitzung vom 28.3.1979, in: Niederschriften über die Stadtratssitzungen Völklingen, 1979, S. 3424, StAV, A2/105.

³⁰ Krisenfestigkeit muß erreicht werden, in: SZ 26./27.3.1964.

erhalten bleiben müssten“.³¹ Im Dezember 1977 äußerte sich Oberbürgermeister Durand vor dem Stadtrat zur Zukunft der Stadt: „Ich bin gewiß, daß [...] die Lage gemeistert wird und Völklingen das bleibt, was es immer war, das Zentrum der Eisen- und Stahlindustrie im Saarland.“³²

Für das Bild der „Hüttenstadt“ waren schließlich auch die nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Expansion der Röchlingwerke einhergehenden Wachstumserfahrungen der Stadt Völklingen prägend. Die Stadt war in den 1950er Jahren auf Basis der prosperierenden Montanindustrie hinsichtlich Bevölkerungs-, Beschäftigten- und Einpendlerzahlen sowie Gewerbesteuererinnahmen expandiert. Diese Erfahrungen prägten Annahmen einer wirtschaftlichen Stabilität auf Grundlage von Eisen und Stahl. In einer Festsitzung des Stadtrats anlässlich des 20. Jahrestages der Stadtwerdung stellten die Beteiligten nicht ohne Stolz fest, dass Völklingen „einen wirtschaftlichen, einen kulturellen und einen verkehrstechnischen Aufschwung genommen hat, wie kaum eine andere Stadt hier an der Saar“³³.

Das Fortführen des industriellen Entwicklungspfades hatte sich nach 1945 bewährt. Die Stadt hatte nach dem Zweiten Weltkrieg ihr Selbstbewusstsein aus dem anhaltenden Aufstieg und der wirtschaftlichen Bedeutung der Hütte genommen, auf die mit Stolz verwiesen wurde. So bezeichnete sich Völklingen in den 1960er Jahren selbst als „aufstrebende Hütten- und Industriestadt“³⁴. Seit den 1960ern rechnete die Kommunalpolitik zwar nicht mehr mit einer starken Wachstumsgenerierung aus der Eisen- und Stahlindustrie, wohl aber mit langfristiger Stabilität.

Noch in den Jahren der Stahlkrise Anfang der 1980er Jahre vertraute die Stadtpolitik auf eine Stabilisierung der Stahlindustrie in Völklingen. Besonders der bereits erwähnte Bau des neuen Blasstahlwerks wurde in dieser Hinsicht als äußerst positives Signal zur Konsolidierung begriffen. Stadtverwaltung und -rat waren einstimmig der Meinung, damit sei „der Hüttenstandort Völklingen nunmehr gesichert“³⁵, das neue Stahlwerk werde die Stadt und ihre Montanindustrie in eine „neue Phase moderner Aufwärtsentwicklung“³⁶ führen und die Arbeitsplätze im Montankern Völklingen langfristig absichern. Oberbürger-

³¹ Stadtratssitzung vom 19.7.1977, in: Niederschriften über die Stadtratssitzungen Völklingen, 1977, S. 2205, StAV, A2/100.

³² Stadtratssitzung vom 20.12.1977, in: ebd., S. 2381, StAV, A2/101.

³³ Stadtratssitzung vom 31.3.1957, in: Niederschriften über die Stadtratssitzungen Völklingen, 1957, S. 279, StAV, A2/51.

³⁴ Stadtverwaltung Völklingen/Wefa-Saar (Hrsg.), Völklingen. Aufstrebende Hütten- und Industriestadt am deutschen Warndt. Stadtführer, Saarlouis 1960.

³⁵ Stadtratssitzung vom 7.3.1979, in: Niederschriften über die Stadtratssitzungen Völklingen, 1979, S. 3401, StAV, A2/105.

³⁶ Ebd., S. 3404.

meister Durand war sich sicher, dank des Blasstahlwerks werde „Völklingen auch künftig wichtiges Zentrum der Stahlindustrie“³⁷ bleiben. Verwaltung und Rat erhofften sich durch das Stahlwerk sogar eine mögliche Erhöhung der Kapazitäten des Hochofenbetriebs der Völklinger Hütte, obwohl zu dieser Zeit bereits über dessen Schließung diskutiert wurde.³⁸

4. Fazit

Die konjunkturellen und strukturellen Krisen der Eisen- und Stahlindustrie hatten gravierende Auswirkungen auf die Entwicklung der monoindustriellen Stadt Völklingen. Die Stadt geriet mit einem überdurchschnittlichen Anstieg der Arbeitslosigkeit, Abwanderung und einer kritischen Lage der Stadtfinanzen in eine Strukturkrise. Trotz der einsetzenden industriellen Schrumpfung und eines Strukturwandels mit einer Tendenz weg von der arbeitsintensiven Produktion dürfen jedoch industrielle Persistenzen nicht außer Acht gelassen und unterschätzt werden: Völklingen verwandelte sich nicht in eine „postindustrielle Stadt“³⁹.

Zwar büßte die lokale Montanindustrie vor allem in den 1980er Jahren an Bedeutung ein und seit den 1960er Jahren gab es mit der Ausweisung neuer Gewerbegebiete zur Ansiedlung montan-unabhängiger Unternehmen Ansätze zu einer Diversifizierung der lokalen Wirtschaftsstruktur. Es erfolgte jedoch kein plötzlicher radikaler Strukturbruch verbunden mit einer Neuausrichtung Völklingens, sondern ein phasenweise verlaufender Prozess der Irritation. Die Stadt hielt noch in der Stahlkrise an ihrem bewährten industriellen Entwicklungspfad fest und baute noch in Krisenzeiten auf „ihre Industrie“. Räumliche Strukturen, Akteurskonstellationen im politischen, administrativen und gewerkschaftlichen Bereich sowie das Selbstbild als Hüttenstadt stabilisierten den Entwicklungspfad und hemmten bzw. erschwerten eine Neuausrichtung und einen Wandel der Stadt.

Die industriellen Stabilitäten dürfen jedoch, wie bereits einleitend erwähnt, wiederum nicht überschätzt und der Entwicklungspfad nicht als völlige Blo-

³⁷ Neujahrsgruß des Oberbürgermeisters Raymund Durand, in: Völklinger Stadtbrille H. 1/1979, S. 1.

³⁸ Vgl. Erklärung der Mittelstadt Völklingen zur Errichtung eines neuen Stahlwerkes in Völklingen anlässlich des Erörterungstermines am 20.10.1976 im Sitzungssaal des neuen Rathauses in Völklingen, abgedruckt in: Neubau Blasstahlwerk Völklingen der Stahlwerke Röchling-Burbach GmbH. Dokumentation des Genehmigungsverfahrens, [Völklingen 1979], StAV, D6-4/100, S. 11.

³⁹ Vgl. Jürgen Friedrichs, Stadtentwicklung, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover 2005, S. 1059-1067, hier S. 1061.

ckade betrachtet werden. So scheint beispielsweise mit dem Arbeitsplatzabbau in der Eisen- und Stahlindustrie in den 1980er und 1990er Jahren eine Abnahme der Verbindung eines großen Teils der Stadtbevölkerung mit dem montan-industriellen Pfad einhergegangen zu sein.⁴⁰ Außerdem strebte Völklingen seit den ausgehenden 1980er Jahren allmählich einen Strukturwandel der Stadt an. Hier zielte man insbesondere auf eine stärkere Ausrichtung auf den Dienstleistungsbereich und (Kultur-)Tourismus. Letzterer erhielt vor allem im Anschluss an die Ernennung der Völklinger Hütte zum Weltkulturerbe durch die UNESCO im Dezember 1994 zunehmend Aufschwung.⁴¹

⁴⁰ Vgl. Sabine Beißwenger/Hanna Sommer, Entwicklungspfade industriell geprägter Mittelstädte im Kontext von Peripherisierung, in: *disP - The Planning Review* 48:2, 2012, S. 44-54, hier S. 49.

⁴¹ Vgl. Stadt Völklingen (Hrsg.), *Völklingen 2000. Perspektiven einer Stadt im Umbruch*, Völklingen 1997, S. 9f.; *Mittelstadt Völklingen* (Hrsg.), *Struktur- und Arbeitsmarktprobleme in der Mittelstadt Völklingen*, Völklingen 1988.

„Wilhelmshaven blickt seewärts“ – Beginn und Ende eines wirtschaftspolitischen Pfades

Between 1970 and 1985, the Northwest German port city of Wilhelmshaven saw profound transformations. City hall and administration sought to attract capital-intensive, petro-chemical companies. These attempts were due to the city's major structural problem: both main employers were not taxable. Hence, the business tax revenue was rather meagre. City hall, administration, local media, and parts of the population had high hopes about the successful attraction of an alumina plant and a refinery. Further industrial complexes were projected, but only few were realised. The paper discusses these politics of industrialisation as the beginning and the end of a particular path. It analyses the emergence of the path in the early 1970s and how it prefigured the city's fate for more than a decade. Next to the path's impact on the city's budget and social structure, the paper will also investigate theoretical aspects of path-dependency: What are the concept's theoretical means to ascertain the beginning and the end of a path?

1. Einleitung

1962 erschien ein kleines Büchlein mit dem Titel „Wilhelmshaven blickt seewärts“, in welchem einige der Vorträge des damals seit zwei Jahren amtierenden Stadtdirektors Arthur Grunewald versammelt wurden. Wilhelmshaven ist eine Stadt im äußersten Nordwesten Deutschlands und liegt am sogenannten Jadebusen, einer Meeresbucht an der Nordseeküste. Schon deshalb überrascht das Motto. Zudem liegt die Stadt nicht nur am Meer, sondern war bereits seit ihrer Gründung grundsätzlich seewärts ausgerichtet. Wilhelmshaven wurde Mitte des 19. Jahrhunderts durch König Wilhelm IV. von Preußen als Marinehafen gegründet. Im Ersten und Zweiten Weltkrieg diente die Stadt als Kriegshafen und wurde nach beiden Kriegen jeweils demontiert.²

Auf letzteres ist vermutlich die Betonung des seewärtigen Blickes zurückzuführen, denn für einen kurzen Zeitraum nach dem Zweiten Weltkrieg war Wilhelmshaven eine Stadt am Meer ohne Hafen. Erst mit zwei parallelen Entwicklungen Mitte der 1950er Jahre begann die Stadt ihren Blick wieder seewärts zur

¹ Arthur Grunewald, Wilhelmshaven blickt seewärts, Wilhelmshaven 1962.

² Siehe zur Geschichte Wilhelmshavens und seiner Transformationen Jens Graul, Die Stadt auf Befehl. Strukturwandel und Konversion in Wilhelmshaven, Diss. rer. pol. Oldenburg 1996.

richten. Zum einen kehrte die Marine im Zuge der so genannten „Wiederbewaffnung“ nach Wilhelmshaven zurück. Zum anderen entwickelte sich ein neuer wirtschaftspolitischer Pfad. Unter Pfad wird eine auf bestimmte Weise gerichtete Entwicklung verstanden, die auf spezifischen Stabilitätsmechanismen beruht und mögliche andere, potentiell bessere Optionen ausschließt.³ Im Folgenden steht der spezifische wirtschaftspolitische Pfad⁴ Wilhelmshavens im Mittelpunkt. Dieser entfaltete vor allem in den 1970er und 1980er Jahren spürbare Effekte, weshalb dieser Zeitraum im Mittelpunkt des Beitrages stehen wird. Um die städtischen Akteurinnenkonstellationen⁵ in einem möglichst breiten Spektrum zu untersuchen, werden vor allem Verwaltungsakten, Ratsprotokolle und Berichte aus den Lokalzeitungen untersucht. Der Fokus auf Akteurinnenkonstellationen entspricht dabei einer bestimmten Lesart des Pfadkonzeptes, wie sie Paul Pierson in einer sozialwissenschaftlichen Erweiterung vorgelegt hat.⁶ Damit sollen die oft schematischen und an eher technisch-infrastrukturellen Fragen interessierten Ansätze der Pfadabhängigkeit auch für (sozial-)historische Stadtanalysen fruchtbar gemacht werden.

Insgesamt werden in diesem Beitrag drei Schritte unternommen. Zunächst wird die Transformation der Wilhelmshavener Wirtschaftspolitik Mitte der 1950er und das Überlappen zweier Pfade erläutert. Anschließend steht die Zeit zwischen 1970 und 1974 im Mittelpunkt. Anfang der 1970er Jahre, so soll gezeigt werden, überschritt die Stadt eine *critical juncture*, das heißt einen Moment an dem sich konkrete Veränderungen ergaben, die nur unter großem Aufwand wieder rückgängig gemacht werden können. Mit Überschreiten dieser *critical juncture* stellte sich eine kurze Sequenz positiver Feedback-Effekte ein, in der die angestoßenen Entwicklungen ihre Bestätigung in historisch kontingenten, ihnen jedoch zeitgenössisch unmittelbar zugeordneten Ereignissen fanden. Diese Feedback-Effekte stabilisierten den Pfad durch die 1970er Jahre.⁷

³ Vgl. auch die Einleitung zu diesem Heft, in der das Konzept ausführlicher hergeleitet und bestimmt wird.

⁴ Die Beschränkung auf einen wirtschaftspolitischen Pfad wurde aus Gründen der Kürze und analytischen Präzision bewusst gewählt. Eine umfassende pfadtheoretisch inspirierte Analyse hätte zudem Elemente wie räumlich-bauliche Aspekte, städtische (Selbst-) Repräsentationen oder städtische Kultur zu berücksichtigen. Dies kann aus den genannten Gründen in diesem Beitrag nicht geleistet werden.

⁵ Der sprachlichen Einfachheit halber wird im Folgenden ausschließlich das grammatikalische Femininum verwendet. Menschen sämtlicher Geschlechter sind dabei eingeschlossen.

⁶ Vgl. Jürgen Beyer, *Pfadabhängigkeit. Über institutionelle Kontinuität, anfällige Stabilität und fundamentalen Wandel*, Frankfurt a.M./New York 2006, S. 22. Siehe auch die Einleitung zu diesem Themenheft.

⁷ Siehe zu diesen konzeptionellen Eckpfeilern der Pfadtheorie auch die Einleitung dieses Heftes.

Die Kontinuität und Stabilität des Pfades wurde vor allem durch zwei Elemente gewährleistet: Komplementarität und Legitimität. Der pfadtheoretische Komplementaritätsbegriff bezieht sich darauf, dass sich durch Verknüpfung verschiedener Bereiche Vorteile für das Gesamte ergeben. Innerhalb des Pfadkonzeptes bildet Legitimität, also das was die Akteurinnen in einem bestimmten Kontext für „appropriate or morally correct“ halten, die Grundlage für Stabilität.⁸ Beide Kontinuität sichernden Logiken⁹ wurden durch bestimmte Entwicklungen seit Mitte der 1970er Jahre zunehmend instabil. Dieser Prozess steht im Zentrum des dritten Untersuchungsschrittes.

2. Am Anfang des Pfades: wirtschaftspolitischer Kurswechsel in den 1950er Jahren

Das Jahr 1956 markiert für Wilhelmshaven in zweierlei Hinsicht ein historisches Datum. Erstens kehrte die Marine im Zuge der sogenannten Wiederbewaffnung zum nunmehr dritten Mal nach Wilhelmshaven zurück. Zuvor zerstörte Hafenanlagen wurden instandgesetzt und erneut durch die Marine genutzt. Zweitens bewilligte der Bund in diesem Jahr die Finanzierung einer Löschbrücke für Öltanker und die Vertiefung des Fahrwassers. Dieses Projekt geht auf Bestrebungen der Nordwest-Ölleitung-GmbH, einer Gesellschaft verschiedener Unternehmen der Ölbranche mit Sitz in Wilhelmshaven, zurück. Ihr Ziel war es, in Wilhelmshaven Öltanker zu löschen und das Öl durch Pipelines zu den Raffinerien im Ruhrgebiet zu pumpen. Mitte der 1950er Jahre begann somit eine Erweiterung der Wilhelmshavener Hafenpolitik, die die bisher durch die Marine geprägte Ausrichtung um einen wirtschaftspolitischen Pfad erweiterte. Wilhelmshaven blieb eine Marinehafenstadt und wollte gleichzeitig zu einem Industriehafen werden. In diesem Prozess überlagerten sich zwei Pfade: ein älterer, der die bisherige Entwicklung der Stadt zu einem Marinehafen maßgeblich beeinflusste, und ein neuerer, der Hafen-, Wirtschafts- und Infrastruktur auf den überseeischen Transport von Massengütern ausrichtete.

Diese Veränderung unterstrich Grunewald in einem Beitrag vom März 1959. Die Eröffnung des Ölhafens könne nicht hoch genug eingeschätzt werden, denn dadurch habe „sich Wilhelmshaven in die Kette der deutschen Handelshäfen eingereiht und eine Entwicklung eingeleitet, die von der bisherigen wesentlich abweicht. Denn länger als 100 Jahre ist Wilhelmshaven nur Marinehafen gewesen.“¹⁰ In einem Vortrag an der TU Berlin betonte er ein Jahr später, die Eröff-

⁸ Vgl. James Mahoney, Path Dependence in Historical Sociology, in: *Theory and Society* H. 4/2000, S. 507-548, hier S. 523.

⁹ Vgl. Beyer, S. 36.

¹⁰ Arthur Grunewald, Wird Wilhelmshaven *Europoort* Nr. 2?, Sonderausgabe *Wirtschafts-Correspondent*, 26.3.1959, abgedr. in: Grunewald, S. 57-64, hier S. 57.

nung des Ölhafens sei nur der Anfang. „Wilhelmshaven will [...] nicht nur Ölhafen bleiben. Es hat größere, in die Zukunft weisende Hafenpläne, und es denkt dabei insbesondere an die Errichtung eines Erzumschlaghafens für Superfrachter.“¹¹

Beide Zitate illustrieren nicht nur die Bedeutung der Einrichtung des Ölhafens, sondern verweisen zugleich auf die zentralen Aspekte der Wilhelmshaver Hafen- und Wirtschaftspolitik. Erstens sollte eine (erneute) einseitige Ausrichtung auf die Marine vermieden werden. Man suchte also gezielt nach Möglichkeiten, jenem Entwicklungspfad, der durch die Marine geprägt gewesen war, einen weiteren hinzuzufügen. Dies erschien allein schon deshalb essentiell, da die Stadt keine nennenswerten Steuereinnahmen erzielte, denn die Marine war (und ist) nicht gewerbesteuerpflichtig. Gleichwohl wollte man sich der Marine nicht vollends entledigen, da sie für den Arbeitsmarkt von eminenter Bedeutung war. Entsprechend suchte man nach einer ergänzenden, hafen- und wirtschaftspolitischen Neuausrichtung.

Zunächst, wie an dem ersten Zitat Grunewalds deutlich wurde, versuchten Rat und Verwaltung, die Stadt zu einem Handelshafen umzugestalten. Doch stieß man hier relativ schnell an bestimmte infrastrukturelle Grenzen. Die Stadt war schlichtweg zu schlecht an das Hinterland angebunden, als dass Handelsgüter effizient hätten umgeschlagen werden können. An dieser schlechten Anbindung an das Hinterland wird die infrastrukturelle Prägekraft des bisherigen Pfades deutlich. Der Marinestützpunkt mit eigener Werft bedurfte einer gänzlich anderen Infrastruktur als ein Handelshafen.

Gangbarer erschien der Weg eines Hafens zum Umschlag von Massengütern, wie er mit der Eröffnung des Ölhafens bereits eingeschlagen worden war und durch die von Grunewald an der TU Berlin angesprochenen Pläne für den Erzumschlag fortgesetzt werden sollte. Allerdings scheiterte auch dieses Projekt aufgrund der schwachen infrastrukturellen Erschließung. Zwar hatte die Stadt mit verschiedenen Hüttenwerken aus dem Ruhrgebiet durchaus prominente Unterstützung gewonnen, doch war die zu schlechte Anbindung an das Binnenschiffahrtsnetz letztlich ein zu großes Hindernis.¹²

Gleichwohl markieren die Überlegungen zum Erzhafen das Verfolgen eines neuen wirtschaftspolitischen Pfades. Zwar scheiterte dieses Projekt, doch der Ausrichtung auf den Umschlag von Gütern, die auf den Im- oder Export auf Großschiffen angewiesen waren, blieb man in der Folge treu. Dies ist nicht zuletzt auf die besondere geographische Lage Wilhelmshavens zurückzuführen.

¹¹ Ders., Der wirtschaftliche Auf- und Ausbau Wilhelmshavens als ökonomische und technische Aufgabe. Vortrag am 25.2.1960 an der Technischen Universität Berlin, in: Ebd., S. 73-106, hier S. 83.

¹² Vgl. Graul, S. 149-153.

Der Jadebusen ist nicht nur ausgesprochen tief, sondern lässt sich – im Vergleich zu anderen Seehäfen – auch verhältnismäßig kostengünstig vertiefen.

Nach dem Scheitern des Erzhafenprojektes versuchte sich die Stadt in der Ansiedlung von Industrien aus dem petro-chemischen Sektor, die ebenfalls auf Großschiffe angewiesen waren. Den Anfang machte das Projekt einer „Produktionsstätte für Titandioxyd“ der Firma Kronos/Titan Mitte der 1960er Jahre. Die Kronos/Titan hatte Wilhelmshaven jedoch nicht nur wegen des seeschifftiefen Fahrwassers gewählt, sondern auch, weil sie sich erhoffte, ihre Abwässer in den Jadebusen einleiten zu können. Angesichts massiver Proteste der Bevölkerung, die sich unter anderem in einer Bürgerinitiative zum Umweltschutz bündelten, nahm das Unternehmen schließlich Abstand von dem Vorhaben und siedelte sich stattdessen in Blexen/Unterweser an.¹³ Obwohl auch dieses Projekt also letztlich scheiterte, blieb die Ausrichtung auf den petro-chemischen Sektor stabil – vor allem, weil es sich hierbei um ausgesprochen kapitalintensive Industrien mit entsprechend hohem Gewerbesteueranteil handelte.

3. Weichenstellung und Sequenz positiver Feedback-Effekte: 1970-1974

Die erfolgreiche Ansiedlung eines anderen chemischen Betriebes im Frühling 1970 markierte den „Beginn eines neuen Zeitalter“, wie es in einer Lokalzeitung hieß. „Die Industrialisierung hat die Jade erreicht.“¹⁴ Diese Deutung verweist vor allem darauf, dass die bereits Mitte der 1950er Jahre eingeschlagene wirtschaftspolitische Neujustierung erst mit einem konkreten Ansiedlungserfolg als vollendet betrachtet wurde. Nach langen Verhandlungen unterzeichneten Vertreterinnen von Stadt, Land, Bund und der Schweizer Alusuisse einen Optionsvertrag für eine Anlage zur Verarbeitung von Tonerde. Für die Standortentscheidung war unter anderem die Lage Wilhelmshavens am seeschifftiefen Fahrwasser maßgeblich gewesen, wie der Vize-Chef der Alusuisse der *Wilhelmshavener Zeitung* im September 1971 erklärte.¹⁵ Diese Ansiedlung bildete für den Wilhelmshavener Pfad zweifellos eine *critical juncture*, denn die nunmehr angestoßenen baulichen Maßnahmen waren nur noch unter extrem hohen Kosten umkehrbar. Der Pfad verstetigte sich – und zwar trotz teils heftiger Opposition.

Die bereits angesprochene Umweltbewegung opponierte nicht nur – wie im Falle der Kronos/Titan-Ansiedlung – gegen das Projekt, sondern formulierte auch ausdrücklich Alternativen zur Ansiedlung kapitalintensiver, petrochemischer Betriebe. Die Stadt solle sich auf die Förderung kleinerer und mittelstän-

¹³ Vgl. ebd., S. 176.

¹⁴ „Epochenmachender Vertrag“, in: *Wilhelmshavener Rundschau*, 11.4.1970.

¹⁵ Vgl. Interview mit Walter Bernharth, Alusuisse, in: *Wilhelmshavener Zeitung*, 10.9.1971.

discher Betriebe sowie den Tourismus konzentrieren.¹⁶ Opposition und Handlungsalternativen bilden im Pfadkonzept eine notwendige Bedingung, um überhaupt von Pfadabhängigkeiten sprechen zu können, wie André Sorensen betont.¹⁷

Sinnbildlich für eine critical juncture und die Verstetigung des Pfades titelte eine Lokalzeitung im September 1970 anlässlich der Unterzeichnung des Ansiedlungsvertrages, dass nunmehr die „Weichen für Wilhelmshavens Zukunft gestellt“¹⁸ seien. Critical junctures zeichnen sich unter anderem auch dadurch aus, dass sie einen „emergenten Selbstverstärkungsprozess“ initialisieren.¹⁹ Dieser Prozess stellte sich im Wilhelmshavener Fall als eine Sequenz positiver Feedbacks dar, die im Folgenden erläutert wird.

Im Mai 1971 erklärte Oberbürgermeister Johann Janßen, „daß im Sog von Alusuisse weitere große Industriebetriebe nach Wilhelmshaven kommen werden.“ Man spreche über „Raffinerien, Hüttenwerke, Erzumschlag und andere Industriezweige. Sicher sei bereits die Errichtung eines Kraftwerkes.“²⁰ Das erste konkrete positive Feedback stellte sich dann im Sommer 1972 ein. Bereits im Vorjahr hatten die beiden Ölunternehmen Amoco²¹ und Mobil Oil²² Möglichkeiten zum Bau einer Raffinerie sondiert. Im Juni 1972 unterzeichneten Mobil Oil und die Stadt dann einen Vertrag über die Ansiedlung eines Raffinerie-Komplexes. Während die Vertragsunterzeichnung mit der Alusuisse die Wegscheide des Wilhelmshavener Pfades gebildet hatte, beglaubigte dieser Ansiedlungserfolg nunmehr den eingeschlagenen Kurs. Dies wird zum einen für die landespolitische Ebene deutlich. So sprach der niedersächsische Wirtschaftsminister Helmuth Greulich nach der Vergabe des Bauauftrages im Januar 1973 davon,

¹⁶ Diese Position findet sich unter anderem auf dem Flugblatt der „Aktion: Rettet die Küste“ vom 28.8.1971. Das Flugblatt ist abgelegt in: Stadtarchiv Wilhelmshaven (StAWHV 3410 Parteien, Kasten 4).

¹⁷ Vgl. André Sorensen, Taking Path Dependence seriously. An Historical Institutional Research Agenda in Planning History, in: disP - Planning Perspectives, H. 1/2015, S. 17-38, hier S. 22.

¹⁸ „Der Alusuisse-Vertrag ist unterzeichnet! In Hannover wurden gestern die Weichen für Wilhelmshavens Zukunft gestellt“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 30.9.1970.

¹⁹ Georg Schreyögg/Jörg Sydow/Jochen Koch, Organisatorische Pfade – Von der Pfadabhängigkeit zur Pfadkreation?, in: Managementforschung H. 13/2003, S. 257-294, hier S. 270.

²⁰ „Alusuisse investiert fünf Milliarden Mark. Weltbekannte Unternehmungen verhandeln“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 11.5.1971.

²¹ „Baut Amoco für 600 Millionen eine Jade-Raffinerie?“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 5.3.1971.

²² „Auch Mobil Oil am Standort Wilhelmshaven stark interessiert“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 9.3.1971.

dass die „Weichen für Wilhelmshaven endgültig gestellt“²³ seien. Zwar sollte man den intepretatorischen Bogen nicht überspannen, aber die Wiederkehr der Metapher der gestellten Weichen ist in jedem Fall bemerkenswert und unterstreicht zumindest sinnbildlich die weitere Verstetigung des Pfades durch die Ansiedlung. Bereits im Frühjahr 1972, als sich die Anzeichen für die Niederlassung der Raffinerie verdichteten, zeigte sich auch auf lokaljournalistischer Ebene eine deutlich positive Einschätzung. So schwärmte eine Zeitung, die Stadt erhalte „die größte Erdöl-Raffinerie Europas“.²⁴ Wenige Tage später schrieb man, dass „800 neue Arbeitsplätze“²⁵ entstehen würden. Diese Behauptung bezog sich zwar auf die endgültige Ausbaustufe, die die Raffinerie im Übrigen nie erreichen würde, tröstete aber in jedem Falle über die eher mageren arbeitsmarktlichen Effekte der Alusuisse-Ansiedlung hinweg, bei der lediglich 80 neue Arbeitsplätze geschaffen worden waren.²⁶ Ähnlich wie bei der Alusuisse-Ansiedlung standen jedoch auch hier vor allem die hohen Investitionssummen im Zentrum der Berichterstattung. Schon im April 1972 hatte es geheißen, die Mobil Oil werde „zunächst eine Milliarde DM in Wilhelmshaven investieren“.²⁷ Der Pfad kapitalintensiver und mithin gewerbesteuerträchtiger Unternehmen wurde somit konsequent weiter beschritten.

Ein weiteres positives Feedback ergab sich durch die sogenannte erste Ölkrise. Das ist zunächst einmal verwunderlich, denn es scheint zumindest naheliegend, dass sie in einer Stadt, die sich mit Pipeline und Raffinerie in zumindest zweierlei Hinsicht auf den Ölumschlag stützte, eine gewisse Nervosität auslöste. Das Gegenteil war jedoch der Fall. Bestätigten die Ansiedlungserfolge, dass es möglich war, kapitalintensive Industrien nach Wilhelmshaven zu locken, so beglaubigte die Ölkrise vor allem den generellen Kurs, auf Industrien aus dem Bereich der Energieversorgung zu setzen. Bereits Ende November 1973, anlässlich der Unterzeichnung eines Optionsvertrages für eine Anlage zur Erzeugung von Flüssiggas, bemerkte eine Lokalzeitung, dass das Terminal „auch ohne Krise notwendig“ gewesen wäre, „die Krise mach[e] ihn nur noch dringlicher.“ Nicht nur die Anlandung von Flüssiggas, sondern auch andere Massengüter rückten im Kontext der Ölkrise in den Fokus. Anfang 1974 wandte sich Heinz Roscher, Geschäftsführer eines Transportunternehmens, an den nunmehr am-

²³ „Minister Greulich: Die Weichen für Wilhelmshaven endgültig gestellt!“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 17.1.1973.

²⁴ „Wilhelmshaven erhält die größte Erdöl-Raffinerie Europas“, in: Nordwest-Zeitung, Wilhelmshavener Nachrichten, 20.5.1972.

²⁵ „Mobil-Oil-Vertrag vom Land gebilligt. Baubeginn 1973 – 800 neue Arbeitsplätze“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 31.5.1972.

²⁶ „Alusuisse investiert pro Arbeitsplatz in der Elektrolyseanlage eine Million Mark“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 17.4.1971.

²⁷ „Baubeginn der Raffinerie am 1. Januar 1973“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 7.4.1972.

tierenden Oberbürgermeister Grunewald und legte ihm die „Vorstellungen der privaten Hafenwirtschaft“ zur Belegung des Umschlags an der Niedersachsenbrücke dar. Ausgangspunkt war die bis dato mangelhafte Auslastung dieser Brücke. Sie war mit hohem Investitionsaufwand für die Aluisse gebaut worden, lag allerdings weitestgehend brach. Roscher argumentierte, dass die Ölkrise deutlich gemacht habe, dass man zu sehr auf die Launen von Rohstoffförderländern angewiesen sei. Das „Verhalten der Ölförderländer“ könne „Nachahmer“ finden. Deshalb dürfte der „rechtzeitigen Absicherung gegen Versorgungsstörungen [...] besondere Bedeutung zukommen“, weshalb Wilhelmshaven sich als „Bevorratungszentrum für trockene Massengüter aller Art“ ins Gespräch bringen müsste.²⁸ Auch die ansässigen Unternehmen der Ölindustrie zeigten sich alles andere als besorgt. Anlässlich der Fertigstellung des Jadeausbaus 1974 erklärte Horst Apel, Direktor der NWO, dass seine Gesellschaft Recht behalten habe mit der Forderung, die „Bundesrepublik wenigstens teilweise von ausländischen Importhäfen und Raffineriestandorten unabhängig“ zu machen. „Der Ölhafen Wilhelmshaven war nach den [bereits erfolgten] Ausbaumaßnahmen in der Lage, die durch die Blockierung Rotterdams eingetretenen Versorgungsschwierigkeiten einer Reihe von deutschen Raffinerien zu beheben.“²⁹ Die Ölkrise bildete, so wird an den Aussagen in der Lokalpresse und seitens der ansässigen und ansiedelnden Wirtschaftsunternehmen deutlich, Argumentationsrahmen und Beweis für die Richtigkeit der Hafenpolitik. Dies war auch die Position der Verwaltung. Bereits Anfang November 1973 hatte Oberstadtdirektor Gerhard Eickmeier erklärt, „in dieser Krisensituation [...] [werde] doch in aller Deutlichkeit bewußt, wie notwendig die Schaffung des deutschen Tiefwasserhafens war und ist.“³⁰ Am Wilhelmshavener Krisenmanagement fällt auf, dass es nicht in einer veränderten Ausrichtung der Hafenwirtschaftspolitik, sondern in deren Bestätigung bestand. Auch die Ölkrise erzeugte also ein positives Feedback.

Ein wesentliches Merkmal von positiven Feedbacks besteht darin, dass sie Kontinuität erzeugen. In der beschriebenen Sequenz positiver Feedback-Effekte der spezifischen Industrieansiedlungspolitik Wilhelmshavens erzeugten sie zwei Logiken der Kontinuitätssicherung. Zum einen sorgten die kurz aufeinanderfolgenden positiven Feedbacks für einen Komplementaritätseffekt. Die erfolgreiche Ansiedlung verschiedener Betriebe aus dem petro-chemischen Bereich, die vor allem für den Energiesektor wesentlich waren, machten Wil-

²⁸ StdaWHV 2010-5, Arthur Grunewald, Kasten 3, Roscher an Grunewald, Januar 1974.

²⁹ „Wilhelmshaven strahlt heute natürlich“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 17.4.1974.

³⁰ „Ölhafen Wilhelmshaven trägt Versorgungshoffnung“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 1.11.73.

helmshaven zur „Energiedrehscheibe“³¹ wie es zeitgenössisch hieß. Zum zweiten generierten die positiven Feedbacks Legitimität für die spezifische Industrieansiedlungspolitik Wilhelmshavens.

4. Stabilität und das Ende des Pfades: 1975-1983

In den folgenden Jahren wurde jedoch deutlich, dass die erhofften Effekte auf Arbeitsmarkt und Haushalt ausblieben. Allein zwischen 1976 und 1982 verlor die Stadt 16,2% der Arbeitsplätze im verarbeitenden Gewerbe, was 10% über dem Bundes- und 16% über dem Landesdurchschnitt lag. Die Arbeitslosenquote lag mit durchschnittlich 7,7% im gleichen Zeitraum stets deutlich über Landes- (5,9%) und Bundesdurchschnitt (4,8%).³² Während dieser Zeit schrumpfte die Bevölkerung von ca. 103.000 auf etwa 99.000 Einwohnerinnen. Demgegenüber hatte sie seit Anfang der 1970er Jahre stabil bei etwa 104.000 Menschen gelegen.³³ Bezüglich der Eigenmittel konstatierte der Stadtkämmerer in seiner Rede zum Haushalt für das Jahr 1976, dass diese 1972 noch bei gut 17 Millionen DM gelegen hätten, mittlerweile mit Ausnahme einer kleinen Rücklage nunmehr aber komplett geschmolzen seien. Man stehe „mit dem Rücken an der Wand“.³⁴ Ungeachtet dessen hielten Rat und Verwaltung verbissen an ihrer Wirtschaftspolitik fest. Diese Stabilität des Pfades ist auf die bereits angesprochenen Faktoren Legitimität und Komplementarität zurückzuführen, die in diesem Zeitraum weiterhin wirksam blieben.

Die Komplementaritätseffekte zeigen sich überdeutlich am prononcierten Zukunftsoptimismus, der auf der Überzeugung beruhte, die Industrieansiedlungspolitik sei das richtige wirtschaftspolitische Instrument, da sie im Zusammenspiel mit den bestehenden Gegebenheiten positive Effekte zeitigen werde. So äußerte Kurt Prochnow (SPD) im Dezember 1974 zwar seine Besorgnis über die aktuellen Arbeitslosenzahlen, zeigte sich aber zugleich auch optimistisch gegenüber der Zukunft. Schließlich habe die „Industrieansiedlung ... dafür gesorgt und wird dafür sorgen, daß in Zusammenarbeit mit der ansässigen Wirtschaft mehr Arbeitsplätze angeboten werden und die Steuerkraft von Handel

³¹ „Mobil Oil hochkarätiger Industriebetrieb“, in: Jeverisches Wochenblatt 14.9.1976.

³² Vgl. zu den Zahlen: Günter Ulrich, Beschäftigungskrise und Arbeitsmarktstrategie im Raum Wilhelmshaven/Friesland, Oldenburg 1985, S. 17-19.

³³ Die Zahlen entstammen den entsprechenden Jahrgängen der Statistischen Jahrbücher deutscher Gemeinden. Deutscher Städtetag (Hrsg.), Statistisches Jahrbuch deutscher Gemeinden.

³⁴ „Für eine verbesserte Haushaltsstruktur. Zum Haushalt 1976“, Rede von Stadtkämmerer Norbert Boese, Anlage zur Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Rates der Stadt am 3.12.1975, S. 10.

und Industrie ihr Volumen von 1974 ausweitet.“³⁵ Es war also das Zusammenspiel von Ansiedlung, Bestand, Steuerkraft und Binnennachfrage, die aus der Krise führen sollten. Im benachbarten Jever zeigte sich die Lokalzeitung ebenfalls überzeugt von der Industrieansiedlungspolitik. Im Rahmen eines Berichts über die Unterzeichnung des Ansiedlungsvertrags für das Flüssiggasterminal im Juli 1976 durch den niedersächsischen Wirtschaftsminister Walther Leisler-Kiep, titelte man, es bestünde eine „[l]ebhafte Nachfrage nach hiesigen Industriestandorten“³⁶, das heißt Wilhelmshaven und Emden. Nach wie vor richteten sich viele Hoffnungen auch auf die Mobil Oil Raffinerie. Anlässlich ihrer Eröffnung erklärte Leisler-Kiep wenige Monate später, er sei sich sicher, dass von ihr eine „Initialzündung für den gesamten Wilhelmshavener Raum“³⁷ ausgehen könne. Ähnliches erhoffte man sich im Februar 1977 von Überlegungen zum Bau eines sogenannten „Cracker“, einer Anlage zur Herstellung kurzkettiger Kohlewasserstoffe. Auch dieser sollte eine Initialzündung geben, die jedoch ebenfalls ausblieb.³⁸

Am Beispiel des Crackers wird zudem erneut der Komplementaritätseffekt deutlich. Man versprach sich nämlich Wechselwirkungen mit dem geplanten PVC-Werk, das Ethylen benötigte, welches durch einen Raffinerie-Cracker gewonnen werden kann. An dieser Ansiedlung, die 1978 zwischen Stadt, Land, Bund und dem britischen Unternehmen ICI ausgehandelt worden war, wird auch der Faktor Legitimität besonders deutlich. Im Rahmen der Verhandlungen sagten Bund und Stadt große Investitionen zu – und dies offenbar wider besseren Wissens. Der PVC-Markt war zu diesem Zeitpunkt bereits schon länger in der Krise, was die ICI unter anderem kurz zuvor dazu veranlasst hatte, ein Werk in Offenbach zu schließen. Rückblickend auf die Industrieansiedlungen der 1970er Jahre und im Hinblick auf genau diese Ansiedlung argumentierte Günter Ullrich 1985 mit ausdrücklichem Bezug auf den Faktor Legitimität. Es sei nicht anzunehmen, dass „den mit der Ansiedlung befaßten Politikern und Beamten“ die Lage am PVC-Markt und die Werksschließung in Offenbach gänzlich unbekannt gewesen seien. Dass sie sich dennoch darauf eingelassen haben, führte er auf die „immanente Logik politischer und bürokratischer Entscheidungsprozesse“ zurück. „Öffentliche Einrichtungen sind stets gezwungen, ihr

³⁵ Haushaltserklärung der SPD durch Kurt Prochnow, Anlage zur Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Rates der Stadt am 4.12.1974, S. 3.

³⁶ „Lebhaft Nachfrage nach hiesigen Industriestandorten. Wirtschaftsminister Kiep: Acht ernsthafte Interessenten für Wilhelmshaven, sechs für Emden“, in: Jeverisches Wochenblatt, 6.7.1976.

³⁷ „Mobil Oil hochkarätiger Industriebetrieb“, in: Jeverisches Wochenblatt, 14.9.1976.

³⁸ „Von Mobil Oil wird Initialzündung für neue Industrieansiedlung erwartet“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 16.2.1977.

Wirken vor der Bevölkerung zu legitimieren. Wenn sich die sozioökonomischen Bedingungen in einer Region verschlechtern, droht den Institutionen Legitimationsverlust. Aus diesem Grunde griffen die maßgeblichen Politiker und Behörden sofort zu, als sich ihnen mit der Ansiedlung von ICI (scheinbar) die Möglichkeit bot, die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Region grundlegend zu verbessern. So setzten alle am Planungsprozeß beteiligten Personen auf das Prinzip Hoffnung.“³⁹

Diese Hoffnungen wurden allerdings im Laufe der 1970er Jahre immer häufiger enttäuscht. Besonders deutlich wird dies an der Silvesterbotschaft des Jahres 1976. War dies bisher stets Anlass für optimistische Aus- und versöhnliche Rückblicke gewesen, formulierten Eickmeier und der neue Oberbürgermeister Eberhard Krell eine ausgesprochen bedrückende Silvesterbotschaft. Mit Fug und Recht dürfe man zwar einen Rückblick auf Höhen und Tiefen erwarten. „Doch wenn wir ehrlich sind, helfen diese Worte keinem und können auch keine Probleme lösen. Gerade in diesen Tagen hat jeder von uns seine eigenen Probleme, mit denen er fertig werden muß. Wir glauben deshalb besser daran zu tun, auf pathetische Worte zu verzichten“ und stattdessen ein frohes neues Jahr zu wünschen.⁴⁰ Die Entwicklung der Raffinerie steht symptomatisch für diese Entwicklung. Bereits ein Jahr nach ihrer Eröffnung titelte eine Lokalzeitung, die „Hoffnungen waren ein Trugschluß!“⁴¹

Die Kommunalwahlen des Jahres 1982 brachten eine große Überraschung. Wilhelmshaven, seit Ende des Zweiten Weltkriegs ununterbrochen von der SPD regiert, erhielt einen Oberbürgermeister der CDU. Dieser hatte in seiner Zeit als Oppositionsführer der Industrieansiedlungspolitik zwar nie widersprochen, ging aber in der Folge auf Distanz zu weiteren Großprojekten, was sicherlich nicht zuletzt auf seinen Koalitionspartner zurückzuführen ist. Zweiter Mann in der Stadt wurde nämlich der Vertreter einer umweltpolitischen Wählergemeinschaft, die bereits seit Mitte der 1960er Jahre gegen die Industrieansiedlungspolitik opponierte. In einem Beitrag des Magazins Extra 3 erklärte er, „[w]ir haben gesagt, die Industrieansiedlung ist falsch. Sie ist kapitalintensiv, sie bringt wenig Arbeitsplätze, sie bringt ökologische Schäden. Ja, und genau das ist eingetreten. Wir haben größere Arbeitslosigkeit als vorher ..., es hat überhaupt nichts gebracht, und auf der anderen Seite sind große ökologische Schäden eingetreten.“⁴² Eineinhalb Jahr später gab es auch an der Spitze der

³⁹ Günter, S. 16

⁴⁰ „Jeder hat seine eigenen Probleme“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 31.12.1976.

⁴¹ „Mobil Oil: Hoffnungen waren ein Trugschluß! Raffinerie Wilhelmshaven wenig ausgelastet“, in: Wilhelmshavener Zeitung, 28.6.1977.

⁴² „Aus der Provinz – Wilhelmshaven“, in der Sendung Extra III vom 6.1.1982. Abgelegt in: Archiv des Norddeutschen Rundfunks (NDR), Hamburg.

Verwaltung einen Wechsel. Gerhard Eickmeier, Oberstadtdirektor seit 1969 trat zurück – und zwar nicht etwa wegen der von ihm maßgeblich vorangetriebenen und zunehmend kriselnden Industrieansiedlungen, sondern aufgrund eines komplexen politischen Skandals, in dem es unter anderem um angebliche Schmiergelder ging. Auf ihn folgte Arno Schreiber, der sich ebenfalls ausdrücklich und energisch gegen die Industrieansiedlungspolitik wandte. Er überließ die angesiedelten Betriebe sich selbst und fokussierte vor allem die Freizeitindustrie sowie die Förderung kleinerer und mittelständischer Betriebe. Zum Zeitpunkt dieses Wechsels steckte Wilhelmshaven, so formulierte es Schreiber in der Einleitung zum mittelfristigen Stadtentwicklungskonzept von 1985, „vielleicht in der schwierigsten Lage seit Ende des 2. Weltkriegs“. Die Stadt stünde „fundamentalen wirtschaftlichen Problemen“ gegenüber und lasse auch in „einigen anderen Sachbereichen, wie z.B. dem Umweltschutz oder der sozialen Infrastruktur“ deutliche Probleme erkennen.⁴³ Diese sind zum einen auf die Industrieansiedlungspolitik zurückzuführen. Die Stadt hatte hohe Kredite aufgenommen, um Investitionsanreize zu schaffen und an Konjunkturprogrammen der Bundesregierung zu partizipieren. Ferner steckte der größte Arbeitgeber der Region, der Büromaschinenhersteller Olympia, in wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Zwar lag das Werk außerhalb der Stadtgrenze, was den Betrieb für die Steuereinnahmen irrelevant machte, doch ein Großteil seiner Beschäftigten lebte in Wilhelmshaven. Mit den umfangreichen Freisetzungen (allein 1982 wurden 700 Mitarbeiterinnen entlassen) stiegen die Arbeitslosenquote und die finanziellen Belastungen der Stadt.

Auf Grundlage der skizzierten Entwicklungen lassen sich aus pfadtheoretischer Perspektive folgende Bedingungen für das Ende des Wilhelmshavener Pfades formulieren. Die personellen Veränderungen im Rathaus und an der Verwaltungsspitze bildeten Momente, in denen die hergebrachte wirtschaftspolitische Strategie grundlegend in Frage gestellt wurde, was Beyer als Destabilisierungsoption für solche Pfade diskutiert, deren Kontinuitätssicherung auf Legitimität beruht. Indem wechselseitige Verknüpfungen, wie sie etwa für den Cracker und das PVC-Werk erhofft wurden, ausblieben und verschiedene Unternehmen ihre Produktionsstätten in Wilhelmshaven schlossen, ergab sich zudem eine Destabilisierung des Komplementaritätseffektes.⁴⁴

⁴³ Arno Schreiber, Vorwort, in: Stadt Wilhelmshaven (Hrsg.): Wilhelmshaven. Das mittelfristige Stadtentwicklungskonzept, o.J. [1985], abgelegt in; StAWHV 3061 Stadtplanung, Wiederaufbau nach 1945, Kasten 3.

⁴⁴ Vgl. zu diesen Destabilisierungsoptionen Beyer, S. 36.

5. Am Ende des Pfades

Was in Wilhelmshaven Mitte der 1950er Jahre mit einem erneut seewärts gerichteten Blick begann, fand Anfang der 1970er Jahre eine kurzzeitige, aber ausgesprochen intensive Beschleunigung: die Ansiedlung kapitalintensiver, petro-chemischer Industrien. Maßgeblich war die Ansiedlung der Alusuisse, mit der die Stadt eine *critical juncture* überschritt, die den Übergang zu einer relativ kurzen Phase positiver Feedback-Effekte markierte. Diese Feedbacks stabilisierten den spezifischen Pfad, der Wilhelmshavens Wirtschaftspolitik der 1970er und frühen 1980er Jahre nachhaltig prägte. Die Effekte bestanden sowohl in der erfolgreichen Akquise weiterer Industrieunternehmen als auch in Deutungen der Ölkrise als Bestätigung der Wirtschaftspolitik. Stabilität bezog der Pfad vor allem aus zwei Prinzipien: der Legitimität und der Komplementarität. Beide Prinzipien stabilisierten den Pfad auch während jener Phase der späten 1970er Jahre, in der die Stadt zusehends in arbeitsmarktliche und budgetäre Probleme geriet. Erst durch die beschriebenen Entwicklungen, die die kontinuierlichkeitssichernden Prinzipien Legitimität und Komplementarität destabilisierten, so ein wesentlicher Befund dieses Beitrags, konnte der wirtschaftspolitische Pfad verlassen werden. Die zum Teil auch heutzutage noch betriebenen Anlagen der ICI und der Alusuisse sowie die mittlerweile zum Tanklager umfunktionierte Raffinerie direkt am Wilhelmshavener Deich zeugen von den in diesem Beitrag vernachlässigten baulichen Effekten dieses Pfades.

In konzeptioneller Hinsicht hat der Beitrag zweierlei herausgearbeitet. Erstens zeigt sich die Fruchtbarkeit pfadtheoretischer Ansätze für die Untersuchung von Boom- und Krisenphasen einzelner Städte. Mit Blick auf Wilhelmshaven konnten so euphorische Meldungen über die erfolgreiche Ansiedlung von Unternehmen mit institutionellen Handlungslogiken verschränkt werden, die auch den Zeitgenossinnen eigentlich als offenkundig problematisch hätten erscheinen müssen. Zweitens wurden Destabilisierungsoptionen in historischer Perspektive diskutiert. Auf diese Weise lassen sich grundlegende Personalveränderungen wie auch die zeitgenössischen Krisenwahrnehmungen als wesentliche Elemente für das Ende von Pfaden begreifen.

Christoph Bernhardt

Leitrezension

Sarah Bell/Adriana Allen/Pascale Hofmann/Tse-Hui Teh (Hrsg.), *Urban Water Trajectories*, Heidelberg 2017 (Springer), 214 Seiten.

Städtische Wasser-Infrastrukturen gehören zu den Systemen, für deren Analyse die Konzepte von Pfadabhängigkeit und Entwicklungspfaden besonders häufig genutzt werden.¹ Der vorliegende Band zeigt, dass ein wichtiges Potential des Entwicklungspfad-Konzepts gerade auch in der disziplinübergreifenden Analyse und transdisziplinären Diskussion liegt. So ist es auch ein Kernanliegen der Herausgeberinnen², die an der renommierten Londoner Bartlett School of Planning zu Fragen von nachhaltiger Entwicklung und Umweltmanagement forschen und lehren, historische und aktuelle Entwicklungen im städtischen Wasserwesen systematisch in den Blick zu nehmen. Dazu haben sie Autorinnen versammelt, die neben der Stadt- und Umweltgeschichte unter anderem die Disziplinen der Geographie, Politologie und Umweltplanung vertreten.

Eine der Stärken des bebilderten und mit einer Reihe von Karten und Tabellen ausgestatteten Bandes liegt in der Balance und Verknüpfung von theoriebezogenen Reflektionen und empirischen Analysen. Die Aufsätze sind in vier Sektionen mit jeweils einer eigenen kurzen Einleitung gruppiert. So konzentriert sich die erste Sektion auf historische Perspektiven, die zweite lotet unter dem Titel „Water Options“ Handlungsspielräume insbesondere zur Stärkung eines nachhaltigen städtischen Wassermanagements aus. Die dritte Sektion beschäftigt sich mit wasserbezogenen Dienstleistungen („Services“), die vierte mit „Wasserpolitiken“.

Ausgangspunkt des von den Herausgeberinnen in der Einleitung umrissenen Erkenntnisinteresses ist die Feststellung, dass die Eignung und Leistungsfähigkeit der seit dem 19. Jahrhundert etablierten zentralisierten Wassersysteme von Städten gegenüber neuen Herausforderungen, wie z.B. Klimawandel, Liberalisierung und Globalisierung, auf dem Prüfstand stehen. Auch im Blick der Forschung schien städtische Wasserpolitik lange einem universellen, wesentlich technologisch definierten linearen Entwicklungsmodell in Richtung einer besseren Versorgung mittels zentralisierter öffentlicher Infrastrukturnetze zu

¹ Siehe auch meinen Aufsatz in diesem Heft

² Der sprachlichen Einfachheit halber wird im Folgenden ausschließlich das grammatische Femininum verwendet. Menschen sämtlicher Geschlechter sind dabei eingeschlossen.

folgen. Das Ende der Gewissheit um die universelle Gültigkeit dieses sozusagen als „Königsweg“ sanitärer Entwicklungspolitik betrachteten Konzepts sei ein Resultat der Globalisierung der letzten Jahrzehnte, die die Notwendigkeit eines Denkens in Varianten und Alternativen geradezu zwingend nötig mache. Auch das breite Spektrum der Beiträge, das vom städtischen Wassermanagement in Amsterdam seit dem 12. Jahrhundert über Konflikte um Wasserrechte in bolivianischen Städten bis zu heutigen sanitären Problemen in der afrikanischen Metropole Dar-Es-Salam (Tansania) reicht, weist auf die Globalisierung als Triebkraft hinter der Konjunktur des Entwicklungspfad-Konzepts zurück.

Eine recht „weiche“ definitivische Annäherung nehmen die Herausgeberinnen vor, indem sie Entwicklungspfade von Individuen, Haushalten, Technologien sowie politischen Regimen und Ideologien unterscheiden, die auf verschiedenen räumlichen Ebenen und Zeitlogiken innerhalb gesamtstädtischer Entwicklungspfade zusammenwirkten und diese prägten. So werden z.B. die Entwicklungspfade von bürgerschaftlicher Teilhabe (citizenship) und Wasserversorgung in Bezug zueinander gesetzt (S. XX). Solche komplexen „Urban Water Trajectories“ bestünden, wie an anderer Stelle ausgeführt, aus Rohren, Kanälen, Flüssen einschließlich ihrer symbolischen Bedeutungen, Riten, kollektiven Bedürfnisse und Entscheidungen (S. 214). Die Auseinandersetzung mit den theoretischen Grundannahmen und der Reichweite des „Trajectory“-Konzepts wird allerdings nicht konzentriert in einem kohärenten theoretischen Aufriss präsentiert, sondern diesbezügliche Reflektionen finden sich verstreut an verschiedenen Stellen von Einleitung, Zusammenfassung und in einzelnen Aufsätzen. Zudem ist kritisch anzumerken, dass die Herausgeberinnen und Autorinnen sich nicht explizit auf die einschlägige Fachliteratur zu Entwicklungspfaden bzw. Trajectories beziehen, und auch die verwandten Pfadabhängigkeitskonzepte nur an einigen wenigen Stellen Erwähnung finden.

Ein kurzer Blick auf einige ausgewählte Aufsätze kann andeutungsweise zeigen, wie das Konzept umgesetzt und mit empirischen Analysen verbunden wird. Cornelis Disco hebt in seinem Beitrag den heuristischen Wert einer Verbindung des „Trajectory“-Ansatzes mit dem „Regime“-Konzept hervor und unterscheidet in seiner historischen Langzeitanalyse des Wassermanagements von Amsterdam seit dem 12. Jahrhundert vier solcher größeren Regimes. Es gelingt ihm überzeugend, die Stadt- mit der Wassergeschichte zu verknüpfen – etwa beim Umbau der innerstädtischen Kanäle im 14. oder der Stadterweiterung im 17. Jahrhundert. Auf einer grundlegenderen Ebene gelangt Disco zu einer – an Fernand Braudel angelehnten – Unterscheidung einer geologisch-hydrologischen „Tiefenstruktur“ von Städten und deren Überlagerung von politischen und sozialen Auseinandersetzungen.

Emma Jones stellt in ihrem Aufsatz zur Trinkwasserpolitik Londons in den 1930er und 1940er Jahren überzeugend heraus, dass und wie das Londoner städtische Water Board in der krisenhaften Zeit der 1930er und 1940er Jahre mit breiten öffentlichen Kampagnen bis hin zu Filmen eine intensive Unternehmenskommunikation mit dem Ziel der Sensibilisierung der Verbraucher etablierte, die bis heute fortwirkt.

Jayaraj Sundaresan, Adriana Allen und Cassidy Johnson halten in ihrem Beitrag zur „blauen Infrastruktur“ in den indischen Städten Bangalore und Madurai eingangs fest, dass das etablierte bipolare Klischee eines schwachen Staats und sich auflösender traditioneller Institutionen zivilgesellschaftlichen Wassermanagements wenig zum Verständnis historischer und aktueller Wasserprobleme Indiens beitragen. Innerhalb des von ihnen stattdessen favorisierten Governance-Ansatzes betonen sie die Leistungsfähigkeit eines ausgedehnten, seit dem 14. Jahrhundert in Südindien etablierten Systems der Wasserinfrastruktur zur Versorgung der Landwirtschaft, Gefahrenabwehr gegenüber dem Monsun usw. Dieses System sei erst mit der ab Mitte des 20. Jahrhunderts massiv einsetzenden Urbanisierung unter massiven Druck geraten.

Iain White versucht in seinem stärker konzeptionell angelegten Beitrag, historische Reflektionen mit aktuellen Leitbildern, etwa eines „wassersensitiven Städtebaus“, unter besonderer Beachtung der Persistenz älterer Strukturen zusammenzubringen. Hier wie bei Disco und in anderen Beiträgen werden verschiedene historische Regime unterschieden und mit prägnanten Kurzformeln wie der „drained“ oder „cycled city“ markiert. Der vergebliche Versuch eines Wiederaufbaus Londons nach dem Great Fire von 1666 entsprechend den Vorgaben des Masterplans von Christopher Wren dient White als Lehrstück für die Logiken und skalaren Dimensionen städtischen Wandels, aus dem ebenso zu lernen sei wie aus der Bewältigung historischer Erdbeben, großer Bombenanschläge und ähnlichem.

Weitere, überaus anregende Vergleichsstudien analysieren Wasserpolitik und Klimaanpassung in London und Melbourne sowie die Rückführung zwischenzeitlich privatisierter Wasserbetriebe in öffentliche Trägerschaft in Berlin und Buenos Aires. Kritisch anzumerken bleibt, dass eine Reihe von Beiträgen das Entwicklungspfad-Konzept eher beiläufig streift oder deklamatorisch anspricht. Zusammengenommen bestätigt der Band die Beobachtung, dass das Konzept bislang noch weniger als die verwandten Pfadabhängigkeits-Ansätze theoretisch untermauert ist. Dennoch präsentiert der Band wichtige Bausteine und exemplarische Analysen zur weiteren Diskussion sowie nicht zuletzt für Wasser- und Umwelthistorikerinnen eine Fülle spannender Fallstudien in globaler Perspektive.

Stéphane Frioux

The diffusion of innovations to improve the French urban environment (1890s-1940)

The circulation of information and knowledge about sanitary engineering (water supply, sewage and solid waste disposal and treatment) from the late nineteenth century to WWII highlights a specific process of urban innovation diffusion. This process worked inside the French urban network without any strong hierarchical pattern but in a rather horizontal way, Paris being rather an exception than a replicable model. A transnational dimension appears clearly, especially in the pre-1914 period. It underlines the ability of some local governments to implement technological facilities in a context of relatively weak state expertise and intervention. A careful study of several dozens of decision-making processes, from the documentation phase to the opening ceremonies of new facilities, enables us to perceive the complex path through which modern technology penetrated cities.

“Nowadays administrations in large cities around the world are preoccupied by the same issues. Solutions given by one of them can be used by others, if not as they are, at least after making the necessary adaptations. It follows that all those concerned with the improvement of towns, their plans, public services and municipal life have a growing interest in sharing their experience and discussing solutions in the light of extensive comparisons.”¹

This excerpt from the invitation sent by the organizers of the *International Congress of Cities of Ghent* in 1913, which took place during the World Exhibition held in that city, reveals a reality that the recent rise of transnational history has brought into focus again: the first years of the twentieth century had been a period of intense international co-operation in many fields of local government, from urban planning to public health policies.² Dozens of municipal ad-

¹ Congrès international de l'Art de Construire les villes et de l'Organisation de la vie communale, Ghent 1913, S. VIII, translated by Stéphane Frioux. All English translations from French in this text were made by the author.

² For an example of a pioneering work, see Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City*:

ministrations (elected officials and civil servants) took part in this congress, which resulted in the creation of a specific association: the *International Union of Cities and Local Authorities* (IULA).³ IULA devoted itself to the search for techniques to improve municipal administration, and issues like city cleansing and sanitation were one of the fields of experiment for the diffusion of information to city leaders and to their civil servants.

This practice of exchanging information between municipalities was not new. Already in the Middle Ages, the leading towns maintained intensive exchange on technical matters, as the case of Nuremberg proves.⁴ However, the nineteenth century triggered an increase in correspondence about the adoption of technical innovations, in a context of cities emulating one another and inventors or urban service companies marketing technological innovations (gas lighting, new paving materials, drinking water supply materials).

From the beginning of the nineteenth century until the First World War, European cities experienced remarkable demographic and spatial growth. They consumed large areas of land for industrial functions, transportation and warehouses. These changes raised many challenges for the authorities: housing the urban population, equipping the city with networks supposed to bring new elements of comfort (water, gas, electricity), ensuring public health. American historian William Cohen also observed this practice in his comparative study of five large provincial French cities in the nineteenth century.⁵ Marjatta Hietala highlighted the search for information and comparative surveys as a customary practice of Finnish municipalities, especially Helsinki.⁶ In a similar approach, I will examine how French cities addressed technical solutions for hygiene and environmental issues that were quite common in cities of the industrial age. To do so, I will focus on innovations that helped to control urban pollution and to prevent the epidemics linked with the contamination of water by

Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914, Oxford 1981. Among various publications, see Akira Iriye/Pierre-Yves Saunier (Hrsg.), *The Palgrave dictionary of transnational history: from the mid-19th century to the present day*, Basingstoke 2009. Shane Ewen/Pierre-Yves Saunier (Hrsg.), *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment 1850-2000*, New York 2008.

³ Oscar Gaspari, *Cities against States? Hopes, Dreams and Shortcomings of the European Municipal Movement, 1900-1960*, in: *Contemporary European History* 11:4, 2002, S. 597-621.

⁴ Laurence Buchhozer-Rémy, *Une ville en ses réseaux: Nuremberg à la fin du Moyen-Age*, Paris 2006.

⁵ William B. Cohen, *Urban government and the rise of the French City. Five Municipalities in the Nineteenth Century*, London 1998.

⁶ Marjatta Hietala, *Transfer of German and Scandinavian Administrative Knowledge: Examples from Helsinki and the Association of Finnish Cities, 1870-1939*, in: *Yearbook of European Administrative History* 15, 2003, S. 109-130.

human waste such as water purification plants, sewage treatment plants and garbage disposal facilities. From the 1890s to the end of the 1930s, exchanges between cities took on a particular importance with regard to these problems of improving the urban environment.⁷

To understand how technical devices designed to solve these urban problems have been chosen within the “banal” framework of provincial France requires a closer approach to the relationship between municipal leaders, either elected officials or prominent civil servants, and innovation. My investigation was guided by a twofold perspective: examining the local decision-making processes that led to the adoption or refusal of a particular sanitary engineering technique, and, secondly, reconstructing the diffusion of these innovations within the French urban network.⁸ This study combining local and national scales has been completed by attention paid to the international level.⁹ A majority of the cases studied clearly showed that innovations were spreading across borders, through both the exchange of experiences between local authorities and through the publicity orchestrated by the firms that marketed these innovations. This article will attempt to summarize the main results of a doctoral dissertation carried out on several dozen cities for a period (1890s-1950s) in which the national state as an actor for economic development, pushing towards technical innovation, was still relatively little present¹⁰ and in which French municipalities had more room for manoeuvre than expected, to act or not to act.

Improvement of the urban environment and urban hygiene before 1914: the dynamics of borrowing

From the middle of the nineteenth century on French municipalities – like their counterparts in the major European countries – had been facing serious

⁷ For a complete survey of the problem, see Stéphane Frioux, *Les batailles de l'hygiène. Villes et environnement de Pasteur aux Trente Glorieuses*, Paris 2013. For surveys about another country, e.g. the United States, see the works by Joel Tarr and Martin Melosi.

⁸ On the concept of urban framework, Bernard Lepetit, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris 1988.

⁹ For a more detailed approach to this international scale, see Stéphane Frioux, *Sanitizing the City: The Transnational Work and Networks of French Sanitary Engineers (1890s-1930s)*, in: Bernhard Struck/Davide Rodogno/Jakob Vogel (Hrsg.), *Shaping the Transnational Sphere. Experts, Networks, and Issues from the 1840s to the 1930s*, New York 2015, S. 44-59.

¹⁰ It would become more proactive after the Second World War. See, for example, Danièle Voldman, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954: histoire d'une politique*, Paris 1997.

challenges which transformed the urban environment and even the interior of the most comfortable houses. What they experienced was the arrival of modernity resulting from industrialization. This was effected by gas lighting, the railway, later the electric tramway, as well as the supply of water to houses whose owners subscribed to the urban water service.

This rise of the “networked city” was made possible by a complex meshing and collaboration between public expenditure and private investment.¹¹ A market for urban infrastructural technology was created, and local authorities were often confronted with a choice between competing technologies and companies. Making a decision was therefore sometimes a lengthy process, during which the politicians and their technical services struggled to come to an acceptable degree of certainty. Using the experience of other cities was, if not almost obligatory, at least very common. The comparative approach could take different forms:

One customary form was to send a questionnaire to a whole set of municipalities (in this case, it is not always easy for researchers to decipher how the panel of cities was compiled). Another approach was the careful survey of professional periodicals for hygienists or municipal engineers such as *La Technique Sanitaire*, in the French-speaking world, created in 1906.

Third, the use of professional associations, which seem to have been set up later in France than in other countries. In Britain and the US, highly specialized associations existed which brought together the directors of sewage treatment plants or garbage disposal facilities, whereas there was apparently no equivalent to these in France, the AGHTM, which edited *La Technique sanitaire* gathering very broadly “hygienists” at its beginning.

Lastly, the study mission entrusted to an engineer or a municipal delegation to various cities deemed interesting for their achievements.¹²

Municipal archives keep track of these trips, regularly carried out by the city councillors of Paris or Lyon (who went, for example, to Germany in 1898), but also by the elected representatives of smaller towns. At the beginning of the twentieth century, the government of the French capital was studying the improvements to be made to street cleaning and the collection and destruction of household waste. Two committees of Paris city councillors travelled across Europe: between September 15 and October 2 in 1905, the first one visited Geneva and Zurich in Switzerland, Munich, Frankfurt and Cologne in Germany,

¹¹ Joel Tarr/Gabriel Dupuy (Hrsg.), *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Philadelphia 1988.

¹² For a case study surveying various modes of enquiry, Pierre-Yves Saunier, *Changing the city: urban international information and the Lyon municipality, 1900-1940*, in: *Planning perspectives* 14:1, 1999, S. 19-48.

and Liège in Belgium. The journey of the second delegation took place in the spring of 1907 and passed through the cities of Brussels, Cologne, Hamburg, Berlin, Dresden, Prague, Vienna and Budapest.¹³ Meanwhile, in 1906, Paul Tur, Chief Engineer of Roads and Lighting in Paris, had travelled to the United States to study the collection and disposal of garbage in American cities.¹⁴ During a 1908 trip to Great Britain, councillors inspected incineration plants in Liverpool, Glasgow, Greenock and Edinburgh, in addition to a survey of sewage treatment plants.¹⁵ In the same year, the municipality of Rouen showed itself very proud of the two-week European tour by three councillors, organized to inspect waste treatment facilities in Great Britain, Germany, Switzerland and even in the Empire of Austria-Hungary.¹⁶ These examples were not isolated.¹⁷ At the same time, the missions of Helsinki delegates could last several months in the health and hygiene sectors. Some trips were financed from personal funds, or with the help of the State or the Senate. From 1919 onwards, a special budget was set up by the municipal council of the Finnish capital.¹⁸ Thus, before 1914, setting up or improving the evacuation and treatment services for solid or liquid urban wastes led to trips abroad, with Great Britain and Germany in the forefront, and to a lesser extent Belgium and the Netherlands. Study trips to the major world fairs were, in this case, often less efficient than expositions dedicated specifically to urban affairs. German cities organized such an exposition in Dresden in 1903; it made a strong international impact. Inspired by German slaughterhouses and hospitals, Lyon municipal authorities

¹³ Rapport présenté au nom des délégations chargées d'étudier en France, Suisse, Belgique, Allemagne et Autriche-Hongrie les questions de revêtement de chaussées, d'éclairage, de nettoyage et d'ordures ménagères, Paris 1908, Archives de Paris, box VONC 1484.

¹⁴ Préfecture de la Seine. Direction administrative des travaux de Paris. Service technique de la voie publique et de l'éclairage. Les ordures urbaines en Amérique. Rapport de mission de l'Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Paris 1906.

¹⁵ Conseil municipal et conseil général de la Seine. Rapport au nom des délégations de la 6^e commission du conseil municipal et de la commission départementale des Eaux et de l'Assainissement chargées d'étudier l'épuration biologique des eaux d'égout et les fours d'incinération en Angleterre et en Ecosse présenté par MM. Paris et Carmignac, Paris 1909.

¹⁶ Proceedings of the city council meeting of January 29th, 1909, Municipal Archives of Rouen, 5M 1.

¹⁷ Extensive study tours and inspections in foreign cities were a typical feature of international exchange on planning and housing reform before 1914. For German and British examples, see Dieter Schott, *Die Stadt als Thema und Medium europäischer Kommunikation: Stadtplanung als Resultat europäischer Lernprozesse*, in: Ralf Roth (Hrsg.), *Städte im europäischen Raum. Verkehr, Kommunikation und Urbanität im 19. und 20. Jahrhundert*, Stuttgart 2009, S. 205-225.

¹⁸ Hietala S. 125-127.

decided to organize an event on urban hygiene and planning in 1914, but the international political situation drastically limited the impact of this exposition.¹⁹

The circulation of information also involved entrepreneurs and individuals who were interested in improving the urban environment. Inventors competing for the municipality market presented their products in different articles and newspapers. In the case of Pau, for several years in the early twentieth century, the municipality hesitated in choosing a water purification process for its drinking water. The mayor even spent his summer holidays in 1903 visiting Zurich and Annonay (a small city in the Ardèche *département*). On 10 November 1903 a British engineer named Andrew Howatson sent an issue of London's *Daily Mail* along with a letter: "On page 3, you will find an article on the microbes in the water network of London. Dr Klein found 50,000 bacteria per cubic centimetre in raw water, and in filtered water, 2,017. It should be noted that the sand filters of the East London Company are the most advanced that exist."²⁰ The article might therefore have aimed to discredit its French rivals Puech & Chabal, specialized in sand filters. Four years later, Henri Chabal – writing from his hotel in Berlin, in a letter dated to 1st of October 1907 – took up his pen to inform the mayor of Pau that "the short news item in *Le Temps* (issue of 30 September) reporting that the Hygiene Convention in Berlin had, following a French proposal, adopted the wish to sterilize drinking water with ozone [another rival technique], was erroneous."²¹ The pages of the trade press, including *Revue d'hygiène et de police sanitaire* and *La Technique sanitaire et municipale*, were filled with articles carrying on such battles. The authors frequently used foreign examples that could support their arguments.

The historiographical renewals brought about by transnational history made it possible to highlight the formation of an "urban international" before the First World War in the same way that there was an international world of scientists and transnational networks of reformers.²² Within these circles reflecting about the future city, we can identify the first French urban planners, close to groups interested either in the social question and in the management of problems arising from industrial growth or in urban hygiene. Influenced by

¹⁹ Maria-Anne Privat-Savigny (Hrsg.), *Lyon, centre du monde ! L'Exposition internationale urbaine de 1914*, Lyon 2013.

²⁰ Municipal Archives of Pau, Box 20 2/9, letter of Howatson, 10 November 1903. A newspaper clipping entitled "Microbes in London Water" is stapled to this letter.

²¹ *Ibid.*, letter from Chabal to the mayor of Pau, written from Berlin's Savoyhotel, 1 October 1907.

²² Daniel Rodgers, *Atlantic crossings. Social politics in a progressive age*, Cambridge (Mass.) 1998. For more recent studies, Struck/Rodogno/Vogel, 2015.

foreign examples, notably the policies of land control and the extension of German cities, or the park policies in Vienna and London, they defended the idea of legislation regulating the extension of cities.²³

The period before the First World War can be considered a "learning age" when it comes to sanitary engineering, where one out of every two study trips in this field was carried out outside France (Figure 1). Depending on the subjects studied, there were places which served as models, or "sanitary Mecca", as the German city of Wiesbaden was called in 1911 on account of its "remarkably elaborate" development and extension plan, as well as its sewer network.²⁴ Around the year 1896, *Ecole des Ponts et Chaussées* engineer M. Dupin drew up a sanitation project to create a modern sewage system for Montluçon, a middle-sized provincial and industrial French city. Dupin's hundred-page report contained more than one hundred references to other European cities, including Berlin, Brussels and London.²⁵ When a city was interested in adopting a foreign system, writing letters was the easiest and cheapest way of getting information. Around 1905, Annecy – then a small town on the banks of an Alpine lake with fewer than 15,000 inhabitants – was studying the possibility of filtering its water. After reading an article written by Dr Jules Courmont, a French public health specialist in Lyon, about a system called "American" filters, the town administration contacted the cities of Alexandria in Egypt and Fiume in the Austrian Empire (today Rijeka, Croatia), cited as having adopted this system.²⁶ Study tours on drinking water and urban clean-up issues, however, remained much more focused on France: the country appears to have been more innovative in this area, perhaps less thanks to its municipalities than to its water-works firms, which crossed borders and seas to conquer colonial and foreign markets.

²³ See, for the case of Paris, Marie Charvet, *Les fortifications de Paris. De l'hygiénisme à l'urbanisme, 1880-1919*, Rennes 2005. For a more general perspective: Jean-Pierre Gaudin, *L'avenir en Plan. Technique et politique dans la prévision urbaine 1900-1930*, Seyssel 1985.

²⁴ Georges Risler, *Les plans d'aménagement et d'extension des villes*, in: *Congrès de l'Alliance d'hygiène sociale*, Roubaix 1911, S. 14. The city was also cited in French periodicals for its choices in the fields of water purification and garbage collection.

²⁵ *Projet d'assainissement général dressé par M. Dupin, ingénieur des Ponts et Chaussées, Montluçon 1902* (Municipal Archives of Montluçon).

²⁶ Municipal Archives of Annecy, box 4N 87.

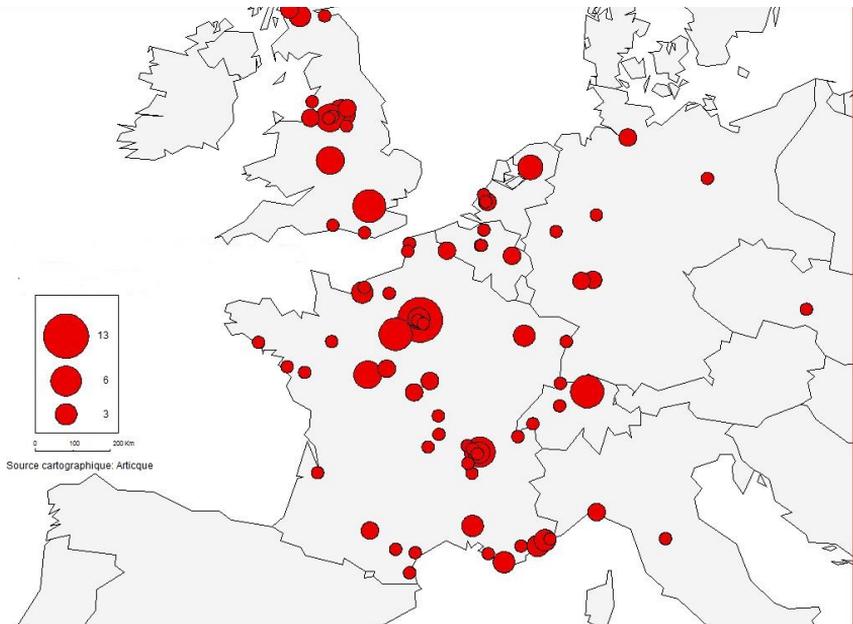


Abb. 1: Map of visited cities (recorded in the author's database) and number of visits (1892-1971).

The interwar period: towards nationalization of sanitary engineering?

After the war, which paralyzed and partly disrupted knowledge exchange networks, a reconfiguration of the geography of dissemination on sanitary engineering techniques and knowledge took place. The characteristics of experts also changed slightly. French specialists were more often engineers and less often hygienists. Documents contain fewer indications of their transnational activity than for experts from the previous generation. Of course, international congresses remained an important moment for the profession: at these events, engineers from Paris and Lyon presented national reports. Nevertheless, it is hard to find any evidence of a local repercussion of this type of manifestation. Study trips were restricted in terms of both the number of participants (quite often, the city engineer was the only one to actually make fieldtrips), and geographic distance.

The interwar period marked the affirmation of a distinctly “French” technology with national companies capable of satisfying the urban demand. For instance, a very similar Francophile discourse can be found in the reports and brochures produced by the municipalities of Biarritz and Toulouse concerning

their incineration plants, as if suggested by their common bidder, the CAMIA.²⁷ There was also an explicit reticence towards foreign processes. Domestic companies won markets abroad but, with few exceptions, their foreign competitors were of little interest to French municipal councillors, who in many cases prohibited them from participating in competitions. The municipality of Rennes even specified in the competition notice for the treatment of its drinking water that applicants would have to “use equipment or devices made in France for any facilities that they may propose”.²⁸

The city of Lyon was a notable exception. Since his election in 1905, its mayor Édouard Herriot paid a great deal of attention to the town planning experiments, both in terms of slaughterhouses and hospitals, and wastewater treatment, in the Germanic “model” he considered together with the hygienists of his city. In 1929, Antoine Joulot, engineer of the CAMIA, the main French incineration company, argued several times during the competition organized by the municipality of Lyon, that a legitimate preference should be given to national industry. During his hearing in front of the Committee of Experts, he mobilized strong national emotions by claiming that “on one side is Europe and on the other, France; I hope that in this international competition we will not have our Waterloo”.²⁹ Proponents of garbage treatment for agricultural use ventilated the same nationalist rhetoric and condemned incineration on the ground of its English origin: “This system imported from England cannot be adapted to our needs. What is adequate in England is no longer so in France”.³⁰ Notwithstanding this nationalist pressure, the city of Lyon, while requesting that the construction work of unpatented devices be reserved primarily for the Lyon industry, nevertheless decided to make a deal for the equipment with the Berlin company Bamag, licensee of English patentholders Heenan & Froude. Eventually, in late 1930, the German firm transferred the license of the patents for France to the Union des Services publics (USP), a competing company of CAMIA. USP later wrote in a brochure that “it was not logical for the French cities to have recourse to a German house in order to benefit from the English methods Heenan & Froude Ltd., so the USP intervened”. Once this purchase had been made, international competition was transformed into a form of co-

²⁷ Brochure Ville de Toulouse. La Cité Industrielle Municipale du Ramier-du-Château (ca. 1932-1933), Municipal Archives of Saint-Étienne, box 40 1. *Examen succinct des procédés actuels d'incinération d'ordures ménagères*, rapport dactylographié, date unknown, Municipal Archives of Biarritz, box 1M 41.

²⁸ Revue municipale, January 1939, S. 3353.

²⁹ Proceedings of the municipal commission about waste incineration, 28 December 1929, Municipal Archives of Lyon, box 937 WP 157.

³⁰ Letter from Société de Grands Travaux et d'Assainissement Général Urbain to Mayor of Chambéry, 11 October 1935, Municipal Archives of Chambéry, box 10 93.

operation, since the brochure on the Lyon's waste incinerator stated that "from now on, the USP benefits from the experience of the three major industrial nations of Europe: England, Germany and France".³¹

Anti-Germanism and patriotism in the fields of incineration and purification of wastewater can explain the general failure of proposals made to the councilors to receive benefits in kind from the Dawes plan, which was part of the war reparations. Lyon was an exception to this trend – possibly due to the experience of the mayor and former prime minister at the time the Dawes plan was negotiated. The beginning of the 1930s, however, marked the resumption of solicitations for German companies or processes: this was the case for the "Kuka" refuse collection system, which was advertised by one Luxembourg company and then an Alsatian company. New firms appeared as serious incineration competitors, such as the Frankfurt-based LURGI-Gesellschaft, which built the new Hamburg plant in the early 1930s and even boasted to have built one in Shanghai.³²

The 'nationalization' of sanitary engineering resulted in the divergence of technical choices between French cities and their foreign counterparts. While the British "activated sludge" process was spreading throughout the Anglo-Saxon world in sewage treatment plants, projects considering this technique remained unrealised in many cities in France. The technology was used only at an experimental stage before 1940 for treatment of a part of the Paris sewage. It is likely that the lack of conclusive experience on French soil prevented this technology from spreading for several decades. As before 1914, local debates remained structured by the competition between leach fields (advocated by agronomists) and biological sewage treatment plants, invented in England in the late nineteenth century and promoted by the famous bacteriologist Albert Calmette. Further evidence of this withdrawal within national borders lies in the very small size of the French delegation sent to an international workshop, in Glasgow in 1938, devoted to the purification of wastewater.

This national introversion was paradoxically accompanied by persistent critique by the most qualified observers about a "French backwardness" in relation to other countries. In order to explain the difference in the rate of equipment in towns and cities, which was highlighted in 1909 by the water engineer Edouard Imbeaux on the issue of water supply and sewerage infrastructure,³³

³¹ Typed note presenting the Union des Services publics [1934] and brochure *L'usine d'incinération des ordures ménagères de la ville de Lyon* (U.S.P, 1933), Municipal Archives of Aix-les-Bains, box 10 295.

³² Letter from A. Rolland, 30 June 1931, Municipal Archives of Biarritz, box 1M 40.

³³ Edmond Imbeaux, *Comparaison de la situation des villes françaises et des villes allemandes au point de vue de l'assainissement*, *Revue d'hygiène et de police sanitaire*,

the lack of political determination was pointed out very often. According to a report by Professor Vaillard at the Academy of Medicine, in Germany “public authorities were struggling more vigorously than in France against the negligence of the local communities, to push them towards the supply of drinking water to their citizens [and] have already achieved very satisfactory results by obliging the municipalities to provide their citizens with pure water”.³⁴ He confirmed earlier testimony from Professor Paul Brouardel: “In Germany, an order from the superior authority addressed to the municipalities is immediately executed, the incriminated water is immediately replaced by pure water”.³⁵ On the French side, the lack of impetus from the state left municipalities free to postpone or abandon their promises of sanitation, perceived as unnecessary, unproductive expenditures. It is necessary to keep a critical distance from all these disapproving discourses of politicians: the recurring praise of the Anglo-Saxon and German models before 1914 reflected perhaps less a reality, according to the environmental history available on these two countries, than a discursive structure whereby urban hygiene actors in France used references to foreign exemplars to legitimize themselves.

As regards the purification of drinking water, many French cities resorted to ozone treatment, which differed from chlorination often adopted in the United States by the absence of bad taste of water. The other innovations of the sanitary engineering were also characterized by the double phenomenon of patriotism and preference for a French specificity: a chlorination method of water called “verdunisation” after 1926 carried the first objective even in its name chosen from a famous battle of the First World War. The system started a kind of conquest of the world.

“We see it applied in Spain, at Seville; Portugal, Lisbon; Switzerland, Geneva; Senegal, Dakar. In Cochinchina, in Saigon. We see it leaving behind it, everywhere it passes, a groove of blessings and a chorus of gratitude in all parts of France, and in very important points abroad and in the Colonies, blessings which have begun for the country during the anguishing struggle of the battle of Verdun, keeping the health of the heroic fighters intact”.³⁶

The nationalist and public health propaganda merged in many articles published in the daily *Le Matin*, whose majority shareholder was the brother of the system’s inventor, Philippe Bunau-Varilla. Thus, while the oldest innovations

october 1909, S. 993-1002.

³⁴ *L'eau*, 15 February 1910, S. 17.

³⁵ L’hygiène. Discours prononcé à la séance d’ouverture de la session de l’Association française pour l’avancement des sciences tenue à Boulogne-sur-Mer le 14 sept 1899 par Paul Brouardel, Paris 1899, S. 5.

³⁶ Philippe Bunau-Varilla, *Guide pratique et théorique de la verdunisation*, Paris 1930, S. 14.

began to spread more quickly in the French urban network, this process was clearly hampered by a reluctance to continue the policy of borrowing from foreign experiences.

The complex history of the diffusion of sanitary innovations in urban France

In a context in which the central government did not pass laws on the issues of water and sanitation, French municipalities remained the main agents of environmental change, for water and cleanliness issues, throughout the first half of the twentieth century.³⁷ Their activity took place in a context of weakness or lack of state expertise capable of advising them and promoting technical processes. Which were the pioneering cities, and how did the diffusion of innovations in the French urban network come about?

A careful study of more than forty cities reveals complex paths for the diffusion of health innovations. Size does not work as the major explanatory factor, assuming that larger cities with more financial clout were more innovative. The rationale was more diverse. Let us summarize the main characteristics of the decision-making process in this domain:

The first one was environmental: improving water quality, treating wastewater, incinerating waste, responded to local situations such as a lack of sufficient drinking water to supply the city, or the proximity of a small stream that could no longer serve as a receptacle for untreated sewage. Small and medium-sized towns therefore had to look for innovative technical processes at an early stage. This was the case in Lectoure (south-western France), Cosne-sur-Loire or Chartres in the Paris Basin, which did not have groundwater sources and had to create a water supply system using river water. Although the specialists were not very supportive of innovation in this type of city, as they feared in particular the lack of maintenance of the technology after its installation, this phenomenon is not specific to France and can be found in Great Britain.³⁸ Paris, which was still run by two prefects and could rely on extensive technical services, remained a reference much sought after by sanitary engineering companies. Nevertheless, it is not possible to speak of a systematic "Parisian model". The size of the city made it difficult to adopt certain techniques that were still under development for the whole city. Therefore smaller

³⁷ For the US situation, Martin Melosi, *The Sanitary City. Urban Infrastructure in America from Colonial Times to the Present*, Baltimore 2000.

³⁸ Nicholas Goddard/John Sheail, *Victorian sanitary reformers: Where were the innovators?* in: Christoph Bernhardt (Hrsg.), *Environmental Problems in European Cities in the 19th and 20th Century*, Munster 2001, S. 87-103.

cities could more easily act as full-scale test laboratories.³⁹ Water and sanitation specialist Edouard Imbeaux warned that it was better to have some reservations in considering “the often hypnotizing example of the capital”, and his colleague Edmond Bonjean stated that in terms of drinking water, Paris was not at the head of the innovation movement, merely implementing the new purification techniques at the experimental stage in one of its filtration plants.⁴⁰

A second criterion relates to the economic functions of the city: thermal spas and seaside towns were more likely to adopt sanitary engineering technologies, in order to attract or retain the English clientele (Nice, Aix-les-Bains, etc.) or to face German competition, like those from Wiesbaden for hydrotherapy. Several small incineration plants were located in Le Touquet Paris-Plage, Cabourg, Biarritz, while most larger cities such as Marseille continued to send their garbage to landfills. Military cities were another type of place where special emphasis was put on reducing mortality from “avoidable” diseases such as typhoid fever which frequently struck young soldiers. Prominent hygienists reported on epidemics in the port of Cherbourg, Toulon which was hit hard by a cholera outbreak in the late nineteenth century, or in the garrison of Avignon. Political allegiance of the council majority was not decisive: while radical or socialist cities innovated, so did Chartres or Nancy, both governed by conservative politicians. On the other hand, choices and debates permeated political life, and in certain cities such as Dijon and Montluçon sanitation projects aroused the hostility of local landlords and caused the defeat of the governing party in the following elections.

Let us analyze this development of sanitation techniques in spatial terms: it largely corresponds to French urban geography, with most of the innovation centers located to the northeast of a Le Havre-Marseille line, with the exception of the cities corresponding to the characteristics mentioned above. In the departments regained after 1918, sanitary engineering companies, especially garbage collectors, played the image of cleanliness attached to towns influenced by German modernization, as if towns in the East were dominated by the “genius of cleanliness”. In Alsace, more original methods could be found than in the rest of France because they were imported from the Germanic world: the Kuka drum for the compression of household refuse in Strasbourg, the competing “Faun” system in Colmar, etc. The companies that contracted with Alsati-

³⁹ This is the case of Cosne-sur-Loire, where a Parisian delegation visited the ozone water purification plant for several years before the First World War.

⁴⁰ Edmond Imbeaux, *L'alimentation en eau et l'assainissement des villes*, 2/1902, S. 391. Report by M. Bonjean, in: *Compte rendu imprimé des travaux du Conseil supérieur d'hygiène publique de France pour l'année 1906*, S. 508.

an cities used the argument of their supposed hygienic superiority to try to convince the municipalities of the rest of France, especially the southern cities. This perception is captured well in a letter to the Mayor of Biarritz:

“The cities of the East are remarkable for cleanliness. All the housewives have their trash bins. It would be as difficult for them to do without them as for any other object necessary to the household. Lyon, Nancy, Strasbourg, Mulhouse, etc. have been equipped for a long time.

This issue is on the agenda. The towns of Calais and Moulins – and others, no doubt – have just decided to distribute garbage cans to their inhabitants.”⁴¹

The reasons why the north-east part of France adopted sanitary engineering innovations more rapidly were probably not all just cultural and would deserve particular investigation. These cities nonetheless showed that a general mindset for innovating could exist across borders.

Conclusion

The history of city-to-city exchanges can contribute much to urban history and to the history of municipal policies in particular, in order to understand how urban administrations and their technicians have innovated or delayed innovation in certain branches of town planning. Almost all cities, regardless of their size, simultaneously performed the functions of receptor, innovative agent, or imitator, as Marjatta Hietala has noted.⁴² For France the study allows to demonstrate the initiative role of cities in this field and shows that even deep in the provinces, some local authorities were able to anticipate the desires of the state, which legislated only in 1964 about water quality issues. One example for this anticipation is the fact, that already in the first decade of the twentieth century the mayors of Oullins, a small working-class community in the suburbs of Lyon, and Mâcon, a small town that is home to the Prefecture for the Saône-et-Loire *département* (70 kilometres north of Lyon), choose to invest in water purification projects for their municipalities.

These exchanges did not stop at state borders: each city developed its own space of action, which could extend as far as Scotland (Glasgow) and Prussia (Berlin) for innovations in urban sanitation. Before 1914, these often spread from abroad to France, thanks to international exchanges between cities. The opposite direction (exportation of French technologies) also existed, especially in the Interwar period, particularly to Eastern Europe or the colonial world. Documents produced by the dissemination of information on innovations in

⁴¹ Letter from Louis Blanchard to Mayor of Biarritz, 11 November 1923, Municipal Archives of Biarritz, box 1M40.

⁴² Hietala, *Services*, S. 395.

health engineering since the 1880s make it possible to write an urban environmental history that not only traces local situations, but also shows the long and winding paths of modernizing urban space, and reflects the transnational dimension of this process.⁴³

⁴³ For a recent work about this process, in the post-1945 European context, with the example of pedestrian streets, see Cédric Fériel, *L'invention du centre-ville européen. La politique des secteurs piétonniers en Europe occidentale, 1960-1980*, in: *Histoire urbaine* 42, 2015, S. 99-122.

Die französische Stadt nach 1945. Ein Überblick über die moderne Stadtgeschichtsforschung in Frankreich

Until the early 1990s, Urban History was a neglected area in French historiography. However, due to the perception of the urban crisis and its structural causes, French Urban Studies have been experiencing a boom since the turn of the century. This article gives an overview of recent projects and publications as well as of institutional networks and infrastructures dealing with the contemporary history of French cities in the last two decades.

Dass die französische Stadtgeschichtsforschung sehr lange ein Schattendasein führte, wird seit der Bestandsaufnahme von François Bédarida im Jahre 1968 auch heute noch in einschlägigen Forschungsüberblicken betont.¹ Nach wie vor erscheint es bemerkenswert und erklärungsbedürftig, dass es sich, ungeachtet einiger vielbeachteter Pionierstudien und eines seit 1970 langsam einsetzenden Wandels, um ein bis in die 1990er Jahre weithin vernachlässigtes Feld der frankophonen Forschung handelte. Anders als in den anglophonen Wissenschaftskulturen, in denen sich mit den *Urban Studies* ein Forschungsfeld etabliert hatte, das mittels inter- und transdisziplinärer Herangehensweisen die Stadt zum Ausgangspunkt ihrer Wissensproduktion macht, blieb denn auch in Frankreich die Kompartimentierung der einzelnen Disziplinen sehr lange erhalten² – was Historiker offensichtlich dazu verleitete, die Erforschung der Stadt anderen zu überlassen, namentlich den Soziologen, Stadtplanern und Geographen.

Ein solches Desinteresse für die frühe Neuzeit resultierte vermutlich primär aus dem politischen Niedergang der französischen Stadt gegen Ende des 16. Jahrhunderts³; für das „lange 19. Jahrhundert“ lässt es sich mit der unterentwi-

¹ François Bédarida, *The Growth of Urban History in France: Some Methodological Trends*, in: H[arold] J[ames] Dyos (Hrsg.), *The Study of Urban History. The Proceedings of an International Round-Table Conference of the Urban History Group at Gilbert Murray Hall, University of Leicester on 23-26 September 1966*, London 1968, S. 47-60.

² Siehe Anaïs Collet/Philippe Simay, *Urban Studies in France*, in: *Metropolitiques* (11. September 2013), URL: <http://www.metropolitiques.eu/Urban-Studies-in-France.html> [12.6.2018].

³ Für einen Überblick über die französische Stadtgeschichtsforschung zur Frühneuzeit

ckelten Urbanisierung in einem bis Mitte des 20. Jahrhunderts weithin agrarisch geprägten Land erklären, in dem nur Paris eine Rolle zu spielen schien.⁴ Warum aber blieb auch die Stadt nach 1945 so lange ein marginales Forschungsfeld? Die Stadt jener *Trente Glorieuses* (Jean Fourastié), die von einer beispiellosen sozioökonomischen Modernisierung und einem tiefgreifenden Strukturwandel gekennzeichnet waren? Und das in einem Land, dessen Historiker die Geschichtswissenschaft des 20. Jahrhunderts nachhaltig geprägt und vorangetrieben haben? Tatsächlich war es die Zeitschrift *Annales*, die in den 1970er Jahren mit mehreren Themenheften der Stadtgeschichtsforschung einige Impulse geben sollte.⁵ Freilich etablierte sich damit auch ein sozialhistorischer Blick auf die Stadt, der das Konkrete und Besondere des jeweiligen Untersuchungsraumes mitunter in den Hintergrund treten ließ. In einem traditionell zentralistisch ausgerichteten Land, das seinen Bürgermeistern bis zu Beginn der 1980er Jahre zumindest formell nur geringe Kompetenzen einräumte und seiner Hauptstadt bis 1977 einen eigenen Oberbürgermeister verwehrte, brauchte es vielleicht etwas länger, die Stadt als eigenständigen Akteur wahrzunehmen und die von der Basis bzw. der Peripherie aus auf die städtische Gesellschaft einwirkenden neuen sozialen Bewegungen angemessen zu würdigen.⁶ Vermutlich waren es auch die sich gerade im Vergleich zu Deutschland im 20. Jahrhundert nur wenig verändernden Stadtkerne, die die französischen Städte als Orte historischen Wandels zunächst kaum als Untersuchungsgegenstand in Erscheinung treten ließen, sodass man noch in den 1960er Jahren das Feld eher jenen überließ, die sich im Rahmen staatlicher Auftragsforschungen konkreten sozialen Problemen widmeten und auf praktische Anwendbarkeit ausgerichtet waren.⁷ Des Weiteren trug ein gewisser Quellenmangel zu einer verzögerten Bearbeitung bei. Denn das strikte Neutralitätsgebot der Republik verbietet Erhebungen über die ethnische und religiöse Zusammensetzung der Bevölkerung, sodass zwei der klassischen Themen der modernen Stadtgeschichte, Diversität und Rassismus im urbanen Raum, relativ lange unterbe-

siehe Susanne Rau, *Räume der Stadt. Eine Geschichte Lyons 1300-1800*, Frankfurt a.M./New York 2014, S. 26-33.

⁴ Siehe Georges Dupeux, *Atlas historique de l'urbanisation de la France (1811-1975)*, Paris 1981, [S. 5].

⁵ *Histoire et Urbanisation*, in: *Annales* 25:4, 1970, S. 829-1208; *L'espace Parisien*, in: *Annales* 30:4, 1975, S. 745-843; *Formes Urbaines*, in: *Annales* 35:5, 1980, S. 965-1045.

⁶ So auch Pierre Guillaume, *L'histoire urbaine en France*, in: *Urban History Review* 16:2, 1987, S. 164-175, hier S. 165f.

⁷ Siehe François Bédarida unter Mitarbeit von Gilles Jeannot, *Moderne Stadtgeschichtsforschung in Frankreich*, in: Christian Engeli/Horst Matzerath (Hrsg.), *Moderne Stadtgeschichtsforschung in Europa, USA und Japan. Ein Handbuch*, Stuttgart u.a. 1989, S. 37-52, hier S. 39f.

lichtet blieben⁸, so wie auch die „gender studies urbaines“ noch zu Beginn der 2000er Jahre „quasi inexistent“ waren.⁹

Erst infolge einer zusehends geschärften Wahrnehmung für die *strukturellen* Ursachen der Krise der Stadt sollte das Interesse für die historische Dimension geweckt werden.¹⁰ Von einer Vernachlässigung der Stadt durch die Geschichtswissenschaft kann denn auch heute längst nicht mehr die Rede sein. Schon vor 18 Jahren verwies Jean-Luc Pinol, der neben seinen vielen einschlägigen Publikationen auch einen französischen Städteatlas herausgegeben hat¹¹, an dieser Stelle auf die „Vitalität der französischen Stadtgeschichtsforschung“.¹² Längst hat der Wandel, der in den 1970er Jahren einsetzte, sich seit den 1980er Jahren intensiviert und seit Beginn der 2000er Jahre noch einmal an Schwung gewonnen hat, die Stadtgeschichte in Frankreich grundlegend verändert. Er soll im Folgenden, sowohl mit Blick auf Projekte und Publikationen als auch auf institutionelle Verankerungen und Vernetzungen im Bereich der französischen Zeitgeschichtsforschung nach 1945, skizziert werden.¹³

Wer heute eine französische Buchhandlung mit geisteswissenschaftlichem Sortiment aufsucht, stößt unter anderem auf zwei Reihen, die seit ihrem ersten Erscheinen immer wieder nachgedruckt oder neu aufgelegt worden sind. Da ist zunächst die von Georges Duby herausgegebene *Histoire de la France urbaine* zu nennen, deren fünfter Band zur Stadt von heute von Marcel Roncayolo betreut wurde. Auf gut 900 Seiten behandeln mehrere namhafte Historiker demographische, infrastrukturelle, politische, soziale, ökonomische und kulturelle Dimensionen der modernen französischen Stadt, auch unter Einbeziehung architekturhistorischer oder anthropologischer Perspektiven.¹⁴ Daneben findet sich

⁸ Élise Palomares, Racism: a Blind Spot in French Urban Sociology? In: *Metropolitiques* (2. Oktober 2013), URL: <http://www.metropolitiques.eu/Racism-a-blind-spot-in-French.html> [17.6.2018].

⁹ Annie Fourcaut, L'histoire urbaine de la France contemporaine: Etat des lieux, in: *Histoire urbaine* 8, 2003, S. 171-185, hier S. 185.

¹⁰ Zum Zusammenhang von städtischer Krise und Stadtgeschichtsforschung siehe den Beitrag von Bernard Lepetit, La ville: cadre, objet, sujet. Vingt ans de recherches françaises en histoire urbaine, in: *Enquête* 4, 1996, URL: <https://journals.openedition.org/enquete/663> [17.6.2018].

¹¹ Manuel Guàrdia/Francisco Javier Monclús/José Luis Oyón (Hrsg.), *Atlas historique des villes européennes*, Bd. 2: Jean-Luc Pinol, *Atlas historique des villes de France*, Paris 1996.

¹² Jean-Luc Pinol, Stadtgeschichtsforschung in Frankreich heute, in: *IMS* 1/2000, S. 20-24, hier S. 22.

¹³ Für einen allgemeinhistorischen Überblick siehe Jörg Requate, *Frankreich seit 1945*, Göttingen 2011; Michelle Zancarini-Fournel/Christian Delacroix, *La France du temps présent. 1945-2005*, (= *Histoire de France*), Paris 2010.

¹⁴ Marcel Roncayolo (Hrsg.), *La ville aujourd'hui. Mutations urbaines décentralisation et crise du citoyen* (= *Histoire de la France urbaine* 5), Paris² 2001. Der Band enthält Beiträge

eine zweite, ganz Europa behandelnde Reihe: die von Jean-Luc Pinol herausgegebene *Histoire de l'Europe urbaine*, deren sechster von Guy Burgel verantworteter Band die zeitgenössische Stadt nach 1945 auch aus vergleichender Perspektive ins Visier nimmt.¹⁵ Offensichtlich finden solche Bücher auch heute noch in Frankreich ihre Leser – was angesichts der desolaten Situation ehemals wissenschaftlicher Buchhandlungen in mancher deutschen Universitätsstadt umso mehr ins Auge fällt. Auf die Konjunktur, derer sich Stadtgeschichte in Frankreich erfreut, deuten auch die in den Regalen zu findenden einschlägigen Bände der Reihe *Carré Histoire* hin, die sich vornehmlich an Studierende wendet (wenngleich ein solcher Band zur zeitgenössischen Stadt noch aussteht).¹⁶

Handbücher und Überblicksdarstellungen sind sehr oft nur die Spitze eines Eisbergs: hinter diesen Werken stehen zahlreiche publizierte Studien, vor allem Monographien, und so werden jene erst dann vorgelegt, wenn sich ein dementsprechendes Forschungsfeld etabliert hat. Tatsächlich verzeichnete schon eine 1998 von Isabelle Backouche herausgegebene, 190 Seiten starke Bibliographie für einen Berichtszeitraum von 30 Jahren eine stattliche Zahl einschlägiger Publikationen zur französischen Stadtgeschichte vom Mittelalter bis in die Gegenwart.¹⁷ Seither sind nicht nur in Frankreich sehr viele neue Studien erschienen¹⁸, über die regelmäßig erscheinende und oftmals auch online abrufbare Forschungsberichte informieren.¹⁹ Darin geht es nicht nur um räum-

von Jacques Brun, Guy Burgel, Jean-Claude Chamboredon, Françoise Choay, Michel Coste, Jacques Julliard und Marcel Roncayolo.

¹⁵ Guy Burgel, *La ville contemporaine après 1945*, hrsg. v. Jean-Luc Pinol (= *Histoire de l'Europe urbaine* 6), Paris 2012.

¹⁶ Für das 19. Jahrhundert liegt vor: Jean-Luc Pinol, *Le monde des villes au XIX siècle*, Paris 1991. Für die mittelalterliche Stadt siehe Simone Roux, *Le monde des villes au Moyen Âge. XIe-XVe siècle*, hrsg. von Michel Balard, Paris² 2004.

¹⁷ Isabelle Backouche [u.a.], *L'histoire urbaine en France (Moyen Âge-XXe siècle)*. Guide bibliographique 1965-1996, Paris 1998.

¹⁸ Wie der Titel schon andeutet, geht es im Folgenden ausschließlich um französische Publikationen. Für einen ersten Einblick in die US-amerikanische Forschung zur französischen Stadt siehe die 2013 im *Journal of the Western Society for French History* unter dem Titel *Roundtable Reflection: The Past and Future of French Urban History* versammelten Beiträge von Ellen Wurtzel, Jeff Horn, Catherine E. Clark und Michel Vann, URL: <https://quod.lib.umich.edu/w/wsfh/0642292.0041> [16.6.2018]. Bisweilen drängt sich der Eindruck auf, als ob gerade die auf Französisch erschienenen Titel im anglophonen Raum nur bedingt rezipiert werden. Das legt etwa eine Sichtung der seit 2008 auf H-Urban rezensierten Bücher zur Stadtgeschichte nahe. Siehe URL: <https://networks.h-net.org/node/22277/reviews> [16.6.2018].

¹⁹ Verwiesen sei hier nur auf den 2011 erschienenen unter <https://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2011-3-page-137.html> [9.9.2018] abrufbaren Beitrag von Annie Fourcaut/Loïc Vadelorge, *Où en est l'histoire urbaine du contemporain?* In: *Histoire urbaine* 32, 2011, S. 137-157, der zahlreiche Hinweise auf zuvor veröffentlichte

liche und thematische Schwerpunktsetzungen aktueller Veröffentlichungen, sondern sehr oft auch um methodische Aspekte und Probleme, nicht zuletzt um die seit jeher im Raum stehende Frage „Was ist eine Stadt?“ und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für eine historische Aufarbeitung urbaner Phänomene.²⁰

Dieser Aufschwung ist nicht zuletzt einer institutionellen Infrastruktur zu verdanken, die seit Ende der 1990er Jahre erfolgreich aufgebaut worden ist. Hier ist zuallererst die 1998 gegründete, interdisziplinär orientierte und auf europäischer Ebene vernetzte *Société Française d'Histoire Urbaine* zu erwähnen, die ein Online-Portal zur frankophonen Stadtgeschichtsforschung unterhält²¹ und über eine eigene Zeitschrift, die seit 2000 erscheinende *Histoire Urbaine*, verfügt.²² Eine wichtige Rolle spielt auch der *Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA)*, eine von mehreren französischen Ministerien unterhaltene Abteilung²³, die mit den seit 1988 erscheinenden *Annales de la recherche urbaine* ebenfalls eine eigene Zeitschrift herausgibt.²⁴ Daneben gibt es noch zahlreiche weitere Institute, die sich vor allem transnationalen oder verflechtungsgeschichtlichen Aspekten widmen. Im Rahmen der deutsch-französischen Beziehungsgeschichte sei hier nur auf die einschlägigen am Berliner *Centre Marc Bloch* und am *Deutschen Historischen Institut Paris* entstandenen und verfolgten Forschungsprojekte verwiesen. Kurzum: Sowohl quantitativ als auch qualitativ hat die moderne Stadtgeschichtsforschung in Frankreich vor allem in den beiden vergangenen Jahrzehnten einen enormen Sprung nach vorne gemacht.²⁵

Dass sich dabei angesichts der politischen und sozioökonomischen sowie soziokulturellen Spezifika des modernen Frankreich bestimmte Schwerpunktsetzungen räumlicher und thematischer Art herausgebildet haben, kann nicht verwundern. So hat sich etwa der ehemalige Status Frankreichs als zweitgrößter Kolonialmacht im 19. und 20. Jahrhundert auch auf die Forschung ausge-

Forschungsberichte zur französischen Stadtgeschichte enthält.

²⁰ Siehe Nicolas Lemas, *Pour une épistémologie de l'histoire urbaine française des époques modernes et contemporaines comme histoire-problème*, in: *Histoire@Politique* 9:3, 2009, 21 S., URL: <https://www.cairn.info/revue-histoire-politique-2009-3-p-101.htm> [15.6.2018].

²¹ Siehe unter der URL: <https://sfhu.hypotheses.org> [2.6.2018].

²² Für eine Auflistung der darin behandelten Schwerpunktthemen siehe URL: <https://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine.htm> [2.6.2018].

²³ Siehe unter der URL: <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/> [2.6.2018].

²⁴ Für eine Auflistung der Schwerpunktthemen siehe URL: <https://www.persee.fr/collection/aru> [2.6.2018].

²⁵ Dass sich diese Entwicklung bis in die 2000er Jahre nicht in der universitären historischen Lehre spiegelte, ist vermutlich auf die in der Lehre gemeinhin übliche Verzögerung gegenüber der Forschung zurückzuführen. Vgl. dazu Frédéric Moret/Denis Menjot, *France*, in: Richard Rodger/Denis Menjot, *Teaching Urban History in Europe*, Leicester 2006, S. 39-44.

wirkt. Das findet seinen Niederschlag nicht zuletzt darin, dass mit dem von Odile Georg und Xavier Huetz de Lempes verfassten Buch ein eigener Band zur kolonialen Stadt Eingang in die von Pinol herausgegebene Reihe zur europäischen Stadt gefunden hat.²⁶ Nicht wenige der im Anhang aufgeführten Titel der Auswahlbibliographie sind in französischer Sprache verfasst und allein der für die Neuauflage von 2012 erstellte Nachtrag enthält über 60 Einträge auf Französisch verfasster Monographien, Sammelbände und Aufsätze.

Auch der ungeachtet aller Reformen in Frankreich noch immer bestehende Zentralismus, der Paris sowohl in politischer als auch in ökonomischer, kultureller und wissenschaftlicher Hinsicht eine Sonderrolle zuweist, manifestiert sich in der stadtgeschichtlichen Produktion über die Zeit nach 1945. Zwar gibt es mittlerweile zahlreiche Studien aus französischer Feder, die sich, zum Teil auch aus vergleichender Perspektive, Städten und urbanen Phänomenen außerhalb Frankreichs widmen. Dass aber die Metropole und Weltstadt Paris nach wie vor besonderes Interesse auf sich zieht, ist durchaus nachvollziehbar. Nichtsdestoweniger liegen mittlerweile auch für die anderen großen Städte des Landes, die seit dem 1982 von François Mitterrand angestoßenen Dezentralisierungsprozess einen Bedeutungszuwachs und sowohl einen wirtschaftlichen als auch kulturellen Aufschwung erlebt haben, zahlreiche Stadtgeschichten und zeithistorische Einzelstudien vor.²⁷ Auch die Satellitenstädte und städtischen Neugründungen bzw. Planstädte (wie Marne-La-Vallée) haben bei Stadthistorikern einige Aufmerksamkeit auf sich gezogen.²⁸ Des Weiteren bilden die Stadt-Land-Beziehungen im Allgemeinen, die Dörfer und kleinen Städte im Besonderen einen räumlichen Schwerpunkt der neueren französischen Stadtgeschichte.²⁹ Darüber hinaus interessieren sich Historiker seit geraumer Zeit für die Besiedelung von ländlichen Gebieten in Stadtnähe (*Rurbanisation*) – einen dem amerikanischen *Urban Sprawl* entsprechenden Prozess.³⁰

Große Aufmerksamkeit gilt zudem jenen Räumen, in denen besonders viele Zuwanderer wohnen: den innerhalb der Städte gelegenen relativ herkunftsho-

²⁶ Odile Georg/Xavier Huetz de Lempes, *La ville coloniale (XVe-XXe siècle)* (= *Histoire de l'Europe urbaine* 5), Paris 2012.

²⁷ Siehe die in der Reihe *Histoire de villes* seit 1975 im Verlag Privat (Toulouse) erscheinenden Stadtbiographien.

²⁸ Siehe Antoine Picon/Clément Orillard (Hrsg.), *De la ville nouvelle à la ville durable, Marne-la-Vallée*, Marseille 2012.

²⁹ Siehe Violaine Girard/Jean Rivière, *The Grandeur and Decadence of the Suburbs. Looking Back on Three Decades of Analysis of Social and Political Change*, in: *Metropolitics* (18. September 2013), URL: <http://www.metropolitiques.eu/The-grandeur-and-decadence-of-the.html> [17.6.2018].

³⁰ Eine Pionierstudie: Gérard Bauer/Jean-Michel Roux, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Paris 1976.

mogenen Vierteln sowie der *Banlieue*. Vor allem den sozialen und ethnischen Konflikten in den neuartigen Trabantenstädten haben sich Stadtforscher zugewandt. Schließlich sind die in drei Phasen (einer ersten von Mitte bis Ende 1950er Jahre, einer zweiten bis 1967 und einer dritten bis 1977 dauernden Phase) aus dem Boden gestampften *Grands ensembles* (Hochhaussiedlungen) ein in Frankreich besonders markantes Phänomen. Diese wurden zur neuen Heimat für aus Algerien geflüchteter europäischer Siedler, der sogenannten *Pieds-noirs*, sowie der *Harkis* (muslimischer Hilfssoldaten, im weitesten Sinne muslimischer Algerier, die Frankreich unterstützten), beherbergten aber auch autochthone sozial schwache Familien und Einwanderer aus dem Maghreb und den ehemaligen Kolonien. Die mit der Agglomerationsbildung einhergehende Segregation und die bis heute anhaltenden und mitunter gewaltsam ausgetragenen Konflikte nicht nur im Gürtel von Paris, sondern in einer jeden größeren und mittleren Stadt des Landes haben mittlerweile ein solches Ausmaß angenommen, dass sich die *Banlieue*-Studien zu einem in der französischen Stadtgeschichte und anderen benachbarten Disziplinen intensiv bearbeiteten Forschungsfeld entwickelt haben.³¹ Für die Geschichtswissenschaften hat vor allem Annie Fourcaut zu einer Aufarbeitung dieses Phänomens im 19. und 20. Jahrhundert beigetragen³², aus soziologischer und ethnographischer Feder sind die Studien von Loïc Wacquant zu nennen, der unter anderem vergleichende Studien zu US-amerikanischen „Hyper-Ghettos“ und französischen *Banlieues* vorgelegt hat.³³

³¹ Eine 2003 erschienene Bibliographie verzeichnet allein für den Zeitraum von 1950 bis 1980 über 1.600 Titel zumeist geographischer, demographischer, soziologischer, architektur- und wirtschaftswissenschaftlicher Provenienz. Siehe Frédéric Dufaux/Annie Fourcaut/Rémy Skoutelsky, *Faire l'histoire des grands ensembles*. Bibliographie 1950-1980, Lyon 2003.

³² Hier eine Auswahl: Florence Bourillon/Annie Fourcaut (Hrsg.), *Agrandir Paris*. 1860-1970, Paris 2012; Annie Fourcaut/Emmanuel Bellanger/Mathieu Flonneau (Hrsg.), *Paris/Banlieues. Conflits et solidarités*. Historiographie, anthologie, chronologie 1788-2006, Paris 2007; Frédéric Dufaux/Annie Fourcaut, *Le monde des grands ensembles*, Grâne 2004; Annie Fourcaut, *La banlieue en morceaux*. La crise des lotissements défectueux dans l'entre-deux-guerres, mit einem Vorwort von Antoine Prost, Grâne 2000; Annie Fourcaut, *La ville divisée*. Les ségrégations urbaines en question. France XVIIIe-XXe siècles, Grâne 1996. Siehe auch die vor wenigen Jahren erschienene Studie von Gwenaëlle Le Goullon, *Les grands ensembles en France*. Genèse d'une politique publique, 1945-1962, Paris 2014; die Aufsatz-Anthologie von Gérard Mauger, *Les bandes, le milieu et la bohème populaire*. Etudes de sociologie de la déviance de jeunes des classes populaires (1975-2005), Paris 2006; Annie Fourcaut (Hrsg.), *Banlieue rouge 1920-1960*. Années Thorez, années Gabin : archétype du populaire, banc d'essai des modernités, Paris 1992; Annie Fourcaut, *Bobigny, banlieue rouge*, mit einem Vorwort von Antoine Prost, Paris 1986.

³³ Erst kürzlich wurde ein 2008 auf Englisch erschienener Aufsatzband, der mehrere zwischen 1989 und 1997 veröffentlichte Aufsätze des an der UC Berkeley lehrenden und

Dass eine historische Perspektive auch zu der aktuellen von Stichworten wie ‚Islam‘ und ‚Einwanderung‘ zusehends überformten Debatte über politische Gewalt Substantielles beitragen kann, zeigt ein Vergleich der von den Banlieues ausgehenden Spannungen mit den städtischen Unruhen im 19. Jahrhundert.³⁴

Sehr oft verstellt der perhorreszierende, deren Bewohner stigmatisierende Begriff *Banlieue*³⁵ den Blick sowohl auf die optimistischen Erwartungen, die seinerzeit mit den *Grands ensembles* nicht nur verbunden waren, sondern zum Teil auch eingelöst wurden, als auch auf die mannigfaltigen Erscheinungsformen an der Peripherie. Tatsächlich sind es mittlerweile ja auch bildungsbürgerliche Familien (deren Eltern sich nicht selten in der Stadt niedergelassen hatten), die sich das Leben in Paris oder im Zentrum einer mit Paris gut verbundenen Stadt nicht mehr leisten können und in die Vorstädte ziehen. Solche innerstädtischen Gentrifizierungsprozesse haben vor allem Soziologen auf den Plan gerufen, die sich insbesondere für die *Déprolétarisation* und das *Embourgeoisement* von Paris und die damit einhergehenden neuen Prozesse der Segregation interessieren.³⁶ Im weitesten Sinne sind all diese Studien primär an den Problemen, Bedürfnissen und Konflikten der einfachen Bevölkerung interessiert. Damit sind sie anschlussfähig an Arbeiten der Alltags- und Protestgeschichte, der Stadtethnologie und der Historischen Anthropologie. In diesem Feld sind auch jene Studien zu verorten, die sich den sozialen Gewinnern der Gentrifizierung widmen, den vor allem im ehemals proletarisch geprägten Nordosten von Paris residierenden sogenannten *Bobos* – ein Begriff, der von einem amerikanischen Publizisten geprägt wurde (*Bourgeois bohemiens*) und ins Französische Eingang gefunden hat (*Bourgeois-bohèmes*).³⁷

Es gibt daneben auch einen zweiten, stärker politikgeschichtlich ausgerichteten Schwerpunkt, der sicherlich mit der politischen Sonderentwicklung Frankreichs und der spezifischen Rolle zusammenhängt, die der Staat im zeit-

in Paris forschenden Soziologen enthält, ins Deutsche übersetzt: Loïc Wacquant, *Die Verdammten der Stadt. Eine vergleichende Soziologie fortgeschrittener Marginalität*, Wiesbaden 2017.

³⁴ Siehe Michelle Zancarini-Fournel, *Städtische Rebellionen in Frankreich – Sozial bedingte Gewalt oder politisch motivierte Ausschreitungen*, in: Christina Benninghaus [u.a.] (Hrsg.), *Unterwegs in Europa. Beiträge zu einer vergleichenden Sozial- und Kulturgeschichte. Festschrift für Heinz-Gerhard Haupt*, Frankfurt a.M./New York 2008, S. 183-199.

³⁵ Siehe dazu auch den in der von Jean-Charles Depaule und Christian Topalov seit 2011 herausgegebenen Reihe *Les mots de la ville* erschienenen Band von Jean-Charles Depaule (Hrsg.), *Les mots de la stigmatisation urbaine*, Paris 2006.

³⁶ Siehe etwa Michel Pinçon/Monique Pinçon-Charlot, *Sociologie de Paris*, Paris³ 2014.

³⁷ Vgl. David Brooks, *Bobos in Paradise: The New Upper Class and How They Get There*, New York 2000; Anne Clerval, *Paris sans le peuple. La gentrification de la capitale*, Paris 2013; Sophie Corbillé, *Paris bourgeoise, Paris bohème ; La ruée vers l'Est*, Paris 2013.

genössischen Frankreich auch heute noch spielt. So erklärt es sich angesichts des im westeuropäischen Vergleich überdurchschnittlich hohen Planungs- und Steuerungsanspruchs des Staates nicht zuletzt im Bereich des Städte- und Wohnungswesens, dass auch in den beiden vergangenen Jahrzehnten sehr viele Historiker neben den sozialen Konflikten auch die politischen Steuerungsprozesse in den Blick genommen und viele etablierte Deutungen revidiert haben.³⁸

Kaum ein Untersuchungsraum hat so viele unterschiedliche Disziplinen angezogen wie die moderne Stadt. Und kaum eine Stadt hat so viele Dichter und Denker, vor allem Philosophen, Historiker und Soziologen, in ihren Bann geschlagen wie Paris. Von dem wissenschaftlichen Output dieser Faszination profitiert die moderne Stadtgeschichtsforschung bis heute. Verwiesen sei zum einen auf die Gedächtnis-Forschung, die, den Vorgaben der *Histoire croisée* folgend, jene *Lieux de mémoire* in den Blick nimmt, die aufeinander Bezug nehmen³⁹, zum anderen auf die Anthropologie der Stadt, die sich für die Spezifika bestimmter Städte und deren ‚Lesbarkeit‘ interessiert.⁴⁰ Dabei geht es zumeist um das Besondere, das Außergewöhnliche, das einer Stadt zugeschrieben wird. Für einen Historiker, der sich für anthropologische Phänomene in der Stadt interessiert, ist dagegen eher das scheinbar Normale, das scheinbar Banale und Gewöhnliche von Bedeutung. Da kann ein verfremdender Blick auf das Eigene, auf das, was der Forscher aus seinem eigenen Alltag kennt und oftmals unhinterfragt hinnimmt, den distanzierten Blick zusätzlich schärfen und den eigenen Standpunkt auf mitunter unerwartete Weise relativieren – auch wenn es sich nicht um genuin historische Arbeiten handelt und auch wenn man die in solchen Arbeiten zu findenden Beobachtungen, Thesen oder Urteile nicht unbedingt immer teilen mag. Exemplarisch verwiesen sei hier nur auf die impressionistisch verfassten alltags- und mikroethnologischen Studien des französischen Anthropologen Marc Augé, der sich nicht nur den Orten des Pariser Alltags, wie der Metro oder dem Bistro, zugewandt hat, sondern auch die sogenannten Nicht-Orte in den Blick genommen hat: monofunktional genutzte Orte

³⁸ Ausführlicher dazu Fourcaut/Vadelorge, *Où en est l'histoire urbaine du contemporain?* S. 139-151. Zur spezifisch französischen *politique de la ville* und ihrer Historisierung siehe Adil Jazouli/Henri Rey, *Pour une histoire politique de la ville*, La Tour d'Aigues 2015.

³⁹ Siehe z.B. Etienne François, *Versailles, Potsdam: Die janusköpfigen Hauptstädte*, in: Uwe Fleckner/Martin Schieder/Michael F. Zimmermann (Hrsg.), *Jenseits der Grenzen. Französische und deutsche Kunst vom Ancien Régime bis zur Gegenwart*. Thomas W. Gaethgens zum 60. Geburtstag, Bd. 1: *Inszenierung der Dynastien*, Köln 2000, S. 52-66.

⁴⁰ Für einen einschlägigen Überblick, der auch die Rolle französischer Denker von Michel de Certeau bis Pierre Bourdieu verortet, siehe Jens Wietschorke, *Anthropologie der Stadt: Konzepte und Perspektiven*, in: Harald A. Mieg/Christoph Heyl (Hrsg.), *Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch*, Stuttgart/Weimar 2013, S. 202-221.

der Einsamkeit und Gleichförmigkeit.⁴¹ Auf eine, wenn auch ganz andere Form der Sichtbarmachung des scheinbar Normalen stoßen wir zudem in der Studie des Geographen Guy Di Méo, der sich den *Murs invisibles* widmet, jenen städtischen Räumen, die vor allem von Frauen gemieden werden.⁴²

Nicht nur das Alltägliche und Gewöhnliche entzieht sich sehr oft der Aufmerksamkeit des auf Konflikte, Prozesse und Strukturen fixierten Historikers. Auch das Zerstörte und Verschwundene gerät mitunter aus seinem Blickfeld. So hat sich die Kunst- und Bildgeschichte der Stadt sehr lange vor allem für Pläne, Modelle, konkrete Ansichten oder visionäre Abbildungen der Stadt in ihrer Blüte interessiert. Erst als das Modernisierungsparadigma infrage gestellt wurde, begann man sich verstärkt gegenläufigen Entwicklungen zuzuwenden: der Krise der modernen Stadt, den schrumpfenden Städten der 1990er und 2000er Jahre, der Umweltverschmutzung, den im Zweiten Weltkrieg zerstörten Städten. Nur selten aber wurden solche Phänomene historisch vergleichend betrachtet. Dabei fördert schon eine flüchtige Sichtung der Bildgeschichte zahlreiche spektakuläre Darstellungen verwüsteter und zerstörter Städte zutage, von Sodom und Gomorrha und Troja bis hin zu Warschau, Dresden und Hiroshima. Ein 2015 von Monica Petri und Salvatore Settis herausgegebener prächtig bebildeter Band, der im Anschluss an eine Tagung im Louvre publiziert wurde⁴³, widmet sich solchen Stadtruinen unter Berücksichtigung auch nichteuropäischer Fallbeispiele und zeigt, welches Forschungspotential in diesem Thema steckt.

Eine dritte Anregung, die aktuellen französischen Publikationen zu entnehmen ist, bezieht sich weniger auf die Inhalte als auf die Darstellungsformen und Publikationsorte. Da von der Hochschulverwaltung und der Gesellschaft in Frankreich – anders als in Deutschland – von Wissenschaftlern und Hochschullehrern auch ein populärwissenschaftliches Engagement geradezu erwartet wird – der dafür geläufige Begriff ‚*Vulgarisation*‘ hat keinerlei pejorativen Beigeschmack und spielt eine wichtige Rolle bei Beförderungen –, lohnt es sich, von Zeit zu Zeit einen Blick in jene Zeitschriften zu werfen, die Themen der aktuellen Forschung auf anschauliche, da reich bebilderte und für Laien ver-

⁴¹ Marc Augé, *Ein Ethnologe in der Metro*, Frankfurt a.M. u.a. 1988; Marc Augé, *Das Pariser Bistro. Eine Liebeserklärung*, Berlin 2016; Marc Augé, *Nicht-Orte*, München 2010 [1992]. Vgl. auch die Ausführungen Jean Baudrillards, der einen Zusammenhang zwischen urbaner Verwüstung auf der einen und banaler Gleichgültigkeit und Hass auf der anderen Seite herstellt: Jean Baudrillard, *Die Stadt und der Haß*, in: Ursula Keller (Hrsg.), *Perspektiven metropolitaner Kultur*, Frankfurt a.M. 2000, S. 130-141.

⁴² Guy Di Méo, *Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, Paris 2011.

⁴³ Monica Preti/Salvatore Settis (Hrsg.), *Villes en ruine. Images, mémoires, métamorphoses*, Paris 2015.

ständige Weise behandeln,⁴⁴ sowie auch jene Bücher zu sichten, die sich an ein breiteres, nicht unbedingt wissenschaftlich vorgebildetes Publikum wenden. Dazu zählen nicht nur Stadtgeschichten im eigentlichen Sinne, wie die mehrbändige populärhistorische *Nouvelle histoire de Paris*, von der die Bände von Jean Bastié und Jacqueline Beaujeu-Garnier die Jahrzehnte nach 1945 behandeln,⁴⁵ sondern auch Publikationen, die wie der von den beiden Soziologen Michel Pinçon und Monique Pinçon-Charlot verfasste Stadtführer zu Paris Aspekte der Gentrifizierung, Segregation und architektonischen Umgestaltung alltagsnah vor Augen führen.⁴⁶ Auch Bücher über in Planung begriffene Projekte mögen den Stadt- und Stadtplanungshistoriker inspirieren. Das gilt nicht nur für Publikationen über Großprojekte wie *Le Grand Paris*, das sich zum Ziel gesetzt hat, die Agglomeration von Paris zu einer nachhaltigen, den Bedürfnissen der Bewohner und wirtschaftlichen Interessen dienenden Weltmetropole des 21. Jahrhunderts umzugestalten,⁴⁷ sondern auch für Dokumentationen der *intra muros* geplanten Projekte. Gerade in einem Land, in dem sich auch nach 1945 zahlreiche Präsidenten ein architektonisches oder städtebauliches Denkmal setzen wollten, lassen sich dank solcher mitunter aufwendig gestalteter Bände frühere Entscheidungsprozesse, die auf die Veränderung oder Erhaltung des urbanen Raums ausgerichtet waren, besser nachvollziehen und historisch einordnen.⁴⁸ Zudem gewinnt der Historiker so einen Eindruck, was den ‚normalen‘ Leser und vielleicht auch die künftigen Studenten besonders interessieren könnte und mit welchen Erwartungshaltungen man in den Hörsälen konfrontiert sein mag.

Bestimmt werden solche Erwartungen nicht zuletzt durch die aktuellen, die Epoche kennzeichnenden Ereignisse, Prozesse und Strukturwandel. Für den Stadthistoriker stellt sich dabei nicht nur die Frage, wie die seit Ende der 1990er Jahre verstärkt auftretenden Phänomene – die Globalisierung, die digitale Revolution, die Liberalisierung der Gesellschaft, der geopolitische Wandel samt Terrorismus und asymmetrischen Kriegen, die Deregulierung der Wirt-

⁴⁴ Siehe etwa das 2014 erschienene Themenheft über *Les Cités de l'extrême. Sur les traces des bâtisseurs de l'impossible* der Zeitschrift *Les Cahiers Sciences & Vie* 148.

⁴⁵ Jean Bastié, *Paris de 1945 à 2000 (= Nouvelle Histoire de Paris)*, Paris 2000; Jacqueline Beaujeu-Garnier, *Paris: hasard ou prédestination? Une géographie de Paris (= Nouvelle Histoire de Paris)*, Paris 1993.

⁴⁶ Michel Pinçon/Monique Pinçon-Charlot, *Paris. Quinze promenades sociologiques*, Paris 2013.

⁴⁷ Siehe etwa Alain Cluzet, *Le Grand Paris. L'accélération du monde*, Gollion 2017.

⁴⁸ Siehe etwa Philippe Belaval/Dominique Perrault, *Paris île de la Cité 2040 : Mission*, Paris 2017. Allgemein zur Architekturgeschichte Frankreichs siehe Gérard Monnier, *L'architecture moderne en France, Bd. 3: De la croissance à la compétition. 1967-1999*, Paris 2000.

schafts- und Finanzpolitik einschließlich der Immobilien- und Finanzkrisen – die zeitgenössische Stadt verändert haben. Auch die für die Geschichte der Stadt der 1980er und 1990er Jahre entwickelten Befunde und Deutungen gilt es erneut auf den Prüfstand zu stellen.⁴⁹

⁴⁹ Siehe dazu auch die Überlegungen von Guy Burgel in seinem anlässlich der Neuauflage von *La ville contemporaine après 1945* im Juli 2012 verfassten Nachwort, S. 363-382.

Dieter Schott et al.

**Tagungsbericht: 14. EAUH-Konferenz Urban
Renewal and Resilience. Cities in Comparative
Perspectiv**

in Rom vom 29.8. bis 1.9.2018

Bei der 14. European Conference on Urban History vom 29.8. bis 1.9.2018 in Rom an der Universität Roma Tre tauschten über 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in 88 Sektionen und fünf Roundtables ihre Forschungsergebnisse aus; das bewährte Format dieser Konferenzen wurde im Wesentlichen fortgeführt. Auffällig an dem thematischen Spektrum der Sektionen war die Reaktion der stadthistorischen Community auf aktuelle Probleme wie das der Migration. Viele Sektionstitel rückten Migration, Integration oder Exklusion in städtischen Gesellschaften der älteren und jüngeren Geschichte ins Scheinwerferlicht, aber auch etwa Tourismus-induzierte Transformationsprozesse spielten in mehreren Sektionen eine Rolle. Auch der Bezug auf ‚Resilienz‘, nahegelegt durch das Generalthema, war in vielen Sektionen präsent, sei es bezogen auf die soziale Stabilität urbaner Gesellschaften, sei es bezogen auf Ressourcenversorgung oder den Umgang mit Extremereignissen. Eine systematische Diskussion des schwierig zu fassenden Resilienz-Konzepts erfolgte eher selten. Auch die Keynote-Lectures boten hier keine Abhilfe.

Hier sollen in Kurzberichten einige Sektionen, in denen deutsche StadthistorikerInnen in der Sektionsleitung engagiert waren, vorgestellt werden. Das komplette Programm mit einzelnen Vortragsthemen ist auf der Website der Konferenzorganisation <https://eauh2018.ccmgs.it/> einsehbar.

Sektion ‚*Cities – Regions – Hinterlands*‘

In der Sektion ‚*Cities – Regions – Hinterlands*‘, die von SABINE BARLES (Paris), MARTIN KNOLL (Salzburg) und DIETER SCHOTT (Darmstadt) organisiert worden war, boten die neun Referenten ein chronologisch wie thematisch breites Spektrum an Vorträgen. JØRGEN MIKKELSEN (Kopenhagen) stellte ‘Four

Danish cities and their catchment areas' um 1800 vor, wobei in Anlehnung an Hektor Amman auch zentrale Begriffe der Stadt-Umland-Forschung wie ‚Umland‘, ‚Hinterland‘ und ‚Einflußbereich‘ zur Diskussion gestellt wurden. Am Beispiel von Jahrmärkten im frühneuzeitlichen Großpolen erörterten PATRYCJA SZWEDO und ANNA PAULINA ORŁOWSKA (Warschau) ‚Hinterland(s) of the Greater Poland towns‘, wobei hier der rechtliche Status von Städten (Königsstadt, adelige Stadt) perspektivisch in den Vordergrund gerückt und u. a. Besucherdistanzen der Jahrmärkte als Messgrößen angelegt wurden. GÁBOR CZOCH (Budapest) untersuchte am Beispiel der heute slowakischen Stadt Košice Stadt-Umland Beziehungen im frühen 19. Jahrhundert, in denen hier die Stadt selbst vor der Entfeudalisierung im Zuge der 1848er Revolution als Grundherr fungierte. MARJOLEIN SCHEPERS (Brüssel) thematisierte in ‚From nativism to the inclusion of immigrants: Rural-urban relations in migration regulation in the border regions of eighteenth-century Flanders and France‘ am Beispiel der Stadt Brügge im Vergleich zur Freigrafschaft Brügge, warum diese beiden institutionellen Akteure das Wohnsitzprinzip statt des Heimatprinzips zur Grundlage ihrer an den Bedürfnissen des regionalen Arbeitsmarkts ausgerichteten Politik machten. JONAS ALBRECHT (Linz) entwarf in ‚The Need for Wheat: The pre-industrial Expansion of Vienna’s Grain Supply, 1800-1840‘ die „Wheatification“ der Wiener Getreideversorgung als qualitativen und quantitativen, stark auch von Infrastrukturverbesserungen abhängigen Prozess. LAILA SEEWANG (ETH Zürich) diskutierte in ‚Urban digestive apparatus: Berlin’s infrastructural countryside‘, wie durch den Aufbau einer technisierten Wasserversorgung und vor allem Abführung der Abwässer und deren Aufbringen in einem Netzwerk von die Stadt umgebenden Riesefeldern sich die Stadt-Umland-Beziehungen technisierten. Freizeitnutzung des Umlands standen dagegen bei MARIKA PLATER (New Brunswick/ USA) in ihrem Vortrag „Don't want them Eny more“: Tensions in New York City’s Recreational Hinterland, 1868-1910‘ im Zentrum. Am Ausflugstourismus im Umland von New York zeigte sie Kontroversen um die ‚richtige‘ Gestaltung des Sonntags. SALVATORE VALENTI (Leicester/ GB) spürte im Vortrag ‚Natural Beauties, a valid bastion against “ravenous” urban metabolism? Rome and Tivoli 1884-1896‘ einem Konflikt über die Nutzung von Wasserkraft im Umland von Rom nach, bei dem Naturschönheit gegen wirtschaftliche Nutzung stand. Der Vortrag von JULIA RIBEIRO und FREDERICO COSTA (Brasilien) ‚Brazilian Hinterlands in the Global Coffee Industry‘ zeichnete schließlich die Entwicklung einer auf Kaffeeanbau und später den Bau von Kaffeeverarbeitungsmaschinen spezialisierten Kleinstadt im Kontext der weltweiten Produktions- und Vermarktungsketten von Kaffee nach. Von den meisten Vortragenden wurde die Notwendigkeit einer

weitergehenden theoretischen Reflektion und Konzeptualisierung historischer Stadt-Land-Beziehungen unterstrichen.

Dieter Schott (Darmstadt)/ Martin Knoll (Salzburg)

Session Imagining Resilient Cities: Comparative Historical Perspectives on “Resilience” from 1800 to the Present

In the session *Imagining Resilient Cities: Comparative Historical Perspectives on “Resilience” from 1800 to the Present*, convened by DOROTHEE BRANTZ and AVI SHARMA (CMS Berlin), panelists from history, urban studies, anthropology, geography, and development studies presented papers examining different aspects of resilience and the city. Papers by SÖNKE KUNKEL (FU Berlin) and KOENRAAD DANEELS (Antwerp) argued that the prehistories of “resilience” can be found in techno-scientific discourses about disaster preparedness and ecological research on urban metabolism. ANKE SCHWARZ (TU Berlin) and BETTINA STOETZER (MIT Cambridge) both suggested that focusing more closely on non-elite actors and urban materialities can create a more inclusive, less neoliberal version of “resilience.” INES BOUBAKER (Sciences Po, Paris) and ANDREAS WESENER (Lincoln University, NZ), and DIMA DAYOUB (TU Berlin) argued that “resilience” can generate tools and resources to deal with “crisis” scenarios, but warned that the concept was always in danger of instrumentalization.

Presenters used different definitions of resilience, posited different genealogies, focused on diverse actors and scales, and used different methodological and empirical resources. For all the differences, the papers generated a wide-ranging discussion that illuminated important areas of overlap across disciplinary boundaries. Panelists and audience members generally agreed that the term resilience operates as an “integrating narrative” (Bene et al, 2012) that easily traverses different political, economic, and development agenda. We also agreed that the term can be made more useful for both historical and contemporary research by clearly identifying the actors, scales, and goals of “resilience.” Most importantly, the panels reaffirmed the potential of intentionally interdisciplinary gatherings, where competing perspectives offer the chance to generate new tools for thinking about familiar themes.

Avi Sharma, Center for Metropolitan Studies, TU Berlin

Session *Longing & Belonging: Historicizing Emotional Topographies of Urban Life in the 20th Century*

The session *Longing & Belonging: Historicizing Emotional Topographies of Urban Life in the 20th Century*, organized by JOACHIM HÄBERLEN (Warwick) and CHRISTIANE REINECKE (Leipzig), discussed how feelings of belonging and “being at home” are produced in different cities. ANNALEEN ARNOUT (Nijmegen) presented her research on emotions in the Kalverstraat in Amsterdam in the early 20th century, arguing that – contrary to common depictions of turn-of-the-century nervous urbanites – ordinary feelings rather than conflicts or fear prevailed. PETR GIBAS (Prague) explored urban gardening in (post-)socialist Prague, showing how gardeners developed a sense of being at home outside their narrowly understood place of living. ANDREW MAY (Melbourne) turned to feelings of neighborliness in Australia and conflicts that arose over questions of privacy. Finally, SEBASTIAN SCHMIDT (Texas) provided an emotional perspective on the riots in Harlem in August 1943.

The following discussion highlighted several issues that merit further investigation: first, that we should not only be interested in emotions during situations of conflict and destabilization, but also in periods of emotional stability in order to understand how this stability is produced; second, that the public/private divide has a deeply emotional side, as seemingly public places outside the home can become places of deep intimacy, while, on the other hand, too much publicity can harm a sense of being at home. Generally speaking, the discussants called for an actor-centered approach to reconstruct the production of emotional spaces in urban contexts.

Christiane Reinecke (Leipzig)

Round-Table Discussion *Exploring Intersections of Urban History and Global History*

Die Round-Table Discussion *Exploring Intersections of Urban History and Global History* brachte Historiker zusammen, die sich mit der Schnittstelle zwischen Global- und Stadtgeschichte beschäftigten. Mit ROSEMARY WAKEMAN (New York), ANINDITA GHOSH (Manchester), CYRUS SCHAYEGH (Genf), AYALA LEVIN (Northwestern University, IL), BRONWEN EVERILL (Cambridge), CARL NIGHTINGALE (Leicester) und JOSEPH BEN PRESTEL (Berlin) diskutierten Fachvertreter, die zu Städten in ganz unterschiedlichen Weltregionen wie Südasien, Europa, Afrika, Nordamerika und dem Nahen Osten arbeiten. Die Teilnehmer bescheinigten einen allgemeinen Aufschwung transnationaler und globalhisto-

rischer Zugänge zur Stadtgeschichte. Gleichzeitig benannten sie jedoch auch die Fallstricke einer solchen Tendenz. So erinnerte etwa Ayala Levin daran, dass es aus postkolonialer Perspektive unerlässlich sei zu fragen, woher die theoretischen Konzepte einer solchen Stadtgeschichte kämen. Im Anschluss an Jean und John Comaroff plädierte sie für eine Wende hin zu einer Theorie, die auf Beobachtungen aus dem globalen Süden aufbauen. Rosemary Wakeman wiederum warnte, dass eine Kritik des Eurozentrismus Gefahr laufe, mit einem zu vereinfachten Verständnis von Europa zu operieren, das den Unterschieden zwischen Städten, etwa in Ost- und Westeuropa, nicht gerecht werde. Die Round-Table Discussion wurde vom Global Urban History Project (www.globalurbanhistory.com) organisiert, das im nächsten Jahr zwei große Konferenzen zu dem gleichen Thema in San Juan, Puerto Rico und am Centre for Urban History in Leicester plant.

Joseph Ben Prestel (FU Berlin)

Sektion Spaces of Fear in the 20th century city

Die Sektion *Spaces of Fear in the 20th century city* (Sektionsleitung: MIKKEL HØGHØJ, Universität Aarhus; MONIKA MOTYLINSKA, IRS Erkner) beschäftigte sich mit der komplexen Dialektik zwischen Angst und städtischen Räumen. Der erste Teil war den Temporalitäten und dem vertikalen Blick auf die Orte gewidmet, die zu Angsträumen infolge eines Krieges wurden (mit den Vorträgen von DINA NASHAR (NDU Beirut), ERIKA ANTINKAAPO (Turku) und SABINE KALFF (HU Berlin)). Deutlich wurde dabei die sinnliche, z.B. olfaktorische Dimension des Angstempfindens. Der zweite thematische Schwerpunkt war den Infrastrukturräumen gewidmet und der sich wandelnden Assoziation dieser mit Angst, die als Begründung für planerisches Handeln in der Nachkriegszeit benutzt wurde (mit Vorträgen von ALEKSANDRA ŁUCZAK (Frankfurt a.d.O.) und CARLA ASSMANN (IRS Erkner)). Im letzten Teil über die Etikettierung bestimmter Großsiedlungen wie Rosengård in Schweden oder Toxteth (mit Vorträgen von PER-MARKKU RISTILAMMI (Malmö) und ALICE BUTLER (Leeds)) in Großbritannien wurde gezeigt, dass der mediale Diskurs von der Situation vor Ort völlig entkoppelt war. Zudem erweisen sich bestimmte Etikettierungen über Jahrzehnte hinweg als besonders persistent. Alle Beiträge machten es deutlich, dass eine Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Facetten der emotionalen Problematik sich als produktiv erweisen kann, um die Instrumentalisierung und soziale Konstruktion der Angsträume zu interpretieren.

Monika Motylinska (IRS Erkner/ Berlin)

Round Table *Urban trajectories and path-dependencies: concepts, narratives and empirical cases*

Der von MICHÈLE DAGENAIS (Montreal), BERT DE MUNCK (Antwerpen) und CHRISTOPH BERNHARDT (IRS Erkner) organisierte Round Table 2 behandelte unter dem Titel „*Urban trajectories and path-dependencies: concepts, narratives and empirical cases*“ ähnliche Fragen wie der Themenschwerpunkt des vorliegenden MSG-Heftes, allerdings aus internationaler Perspektive. DIETER SCHOTT (Darmstadt) verband in seinem Beitrag zu den Auswirkungen des Ersten Weltkriegs als „externem Schock“ auf die längerfristige Entwicklung Darmstadts empirische Ergebnisse mit theoriebezogenen Reflektionen. Ähnlich tat dies SABINE BARLES (Paris) am Beispiel des stofflich-ökologischen Metabolismus von Paris im 19. und 20. Jahrhundert. Stärker in die sozialwissenschaftliche Theoriebildung begab sich der Beitrag von ANDRÉ SORENSEN (Toronto) zu den Pfadabhängigkeiten der institutionellen Regelungen von städtischer Bodenpolitik, Infrastruktur und Governance. GREET DE BLOCK und BERT DE MUNCK (beide Antwerpen) diskutierten in ihren Beiträgen zu den Entwicklungslinien der Stadtplanung in Belgien bzw. den Stärken der Actor-Network-Theorie kritisch die Grenzen der Pfadabhängigkeits- und Entwicklungspfad-Ansätze. Daraus ergaben sich auf der gut besuchten Veranstaltung, die als eine der wenigen theoretisch-konzeptionelle Fragen in den Mittelpunkt stellte, produktive Kontroversen z.B. zum Theorem des „Lock in“, zur Bedeutung von räumlichen Skalen in Pfadanalysen und zu Grundfragen der Analyse historischen Wandels in der Stadtgeschichte.

Christoph Bernhardt (IRS Erkner/ HU Berlin)

Berichte von GSU-Stipendiaten

Die GSU förderte wie bereits bei früheren EAUH-Konferenzen die Teilnahme von Nachwuchswissenschaftler*innen mit Reisestipenden. Wir baten im Gegenzug die Empfänger der Stipendien um kurze Berichte zu ihren Projekten und EAUH-Erfahrungen.

Bericht Carla Aßmann

„Urban Renewal and Resilience“ – welcher Ort könnte besser zum Titel der 14. internationalen EAUH-Konferenz passen als die Ewige Stadt, wo das europaweit wichtigste Treffen von Stadthistorikerinnen und -historikern vom 29. Au-

gust bis 1. September 2018 in den Räumen der Universität Roma Tre stattfand. Die Kulisse aus seit der Antike Beharrendem und steter Erneuerung, in welche die Teilnehmenden während der angebotenen Exkursionen tiefer eintauchen konnten, wirkte zusätzlich inspirierend auf die vier Tage voller intensiven wissenschaftlichen Austauschs, wie auch MARTIN BAUMEISTER in seiner abschließenden Keynote Lecture thematisierte.

Meine eigene Teilnahme an der Konferenz stand vor allem unter der Frage nach der Rolle von Gefühlen in Prozessen der Stadtentwicklung. Ich hatte die Gelegenheit, meinen Vortrag mit dem Titel „The Road is to Blame! The Construction of Streets as Spaces of Fear and its Impact on Urban Reconstruction in Postwar Germany“ in der Session M28 zum Thema „Spaces of Fear“ zur Diskussion zu stellen. Inhaltlich entspringt der Vortrag meiner Mitarbeit am Forschungsprojekt des IRS Erkner „Konfliktfeld ‚autogerechte Stadt‘. Innerstädtische Freiraumgestaltung als Urbanisierungsstrategie seit 1945 in Ost und West“, das dieses Jahr zum Abschluss kommt. Methodisch knüpfte ich jedoch an mein parallel laufendes Dissertationsprojekt an, in dem ich mit einem emotionsgeschichtlichen Ansatz die Erwartungen und Erfahrungen im Zusammenhang mit Großwohnsiedlungen der 1960er Jahre und ihre Wirkung auf die Entwicklung dieser Stadträume untersuche. Ausgangspunkt meines Konferenzbeitrags war die Angst vor Verkehrsunfällen, die in den 1950er Jahren in der Bundesrepublik um sich griff und sich zu einer regelrechten moral panic mit dem Potenzial, die beginnende Massenmotorisierung zu gefährden, steigerte. Darauf reagierte die Autolobby mit einer erfolgreichen Strategie der Verräumlichung der grassierenden Furcht, indem sie die schlechten Straßen für den massenhaften Verkehrstod verantwortlich machte und diese somit als Angstraum konstruierte. Die Untersuchung dieser Krise der aufsteigenden automobilen Gesellschaft und ihrer Überwindung gewährt einerseits Einblicke in die Durchsetzung der Vorstellung, dass gebauter Raum verantwortlich sei für soziale Zustände wie Sicherheit – eine Annahme die auch heute viele Debatten zum Stadtbau prägt. Andererseits zeigt sich, wie auch negative Gefühle für bestimmte Ziele produktiv nutzbar gemacht werden können. Daran anschließend lassen sich Thesen entwickeln, inwieweit Angst im öffentlichen Diskurs konkrete Stadtbauprojekte im Sinne der „autogerechten Stadt“ beeinflusste. Gute Anknüpfungspunkte zu den anderen Vorträgen der Session, insbesondere denen von ALEKSANRA LUCZAK, ALICE BUTLER und PER-MARKKU RISTILAMMI, bot insbesondere die darüber hinaus enthaltene Frage nach der Zuschreibung emotionaler Qualitäten an bestimmte Architektur und Stadträume.

Eine Fortsetzung und Erweiterung der Diskussion über den Umgang mit Gefühlen in der – nicht nur historischen – Stadtforschung ermöglichte die Session M27 „Longing & Belonging: Historicising the Emotional Topographies of Urban

Life in the 20th Century“, die von CHRISTIANE REINECKE und JOACHIM HÄBERLEN organisiert wurde.

Neben wertvollen Denkanstößen für meine Projekte eröffneten die inhaltlich und methodisch breit gefächerten, oft interdisziplinär angelegten Fragestellungen zu städtischer Erneuerung und Resilienz mir aber auch gänzlich neue Perspektiven auf Themen und Räume, die Interesse wecken, sie weiter zu verfolgen. Zu kritisieren wäre in dem Zusammenhang lediglich eine teilweise mangelnde Disziplin der Vortragenden bei der Erfüllung der Vorgabe, vorab ausführlichere Papers einzureichen, welche ja ein hilfreiches Mittel bei der Vertiefung und Fortführung des wissenschaftlichen Austauschs darstellen. Mein Dank gilt der GSU für ihre Förderung, die mir die erstmalige Teilnahme an dieser zentralen Plattform der historischen Stadtforschung ermöglichte.

carla.assmann@gmail.com

Bericht Kathrin Meißner

Mein Vortrag auf der EAUH-Konferenz „Media and communication strategies in urban renewal discourses. Berlin's ‚Mietskasernen‘ narrative in two 1980s planning processes“ thematisierte die medialen, öffentlichen Diskurse zum Umgang mit dem historischen Altbau-Bestand der Berliner Mietkaserne in Ost- und West-Berlin der 1970 und -80er Jahre und zeigte anhand zweier Fallbeispiele die konkrete Nutzung und den Stellenwert von Visualität als Kommunikationsinstrument und -strategie im Kontext der Mietskasernen-Diskurse auf. Von der eigenen Präsentation auf der EAUH erhoffte ich mir fachübergreifendes Feedback, Anregungen zu weiteren Aspekten meiner Forschung sowie interessante Diskussionen, welche in meinem gegenwärtigen Rechercheprozess der Dissertation gewinnbringend Eingang finden würden.

Während mein aktuelles Dissertationsvorhaben Fallbeispiele der Berliner Planungsgeschichte aus verschiedenen Zeitphasen mit ihren individuellen Schnittpunkten zwischen Stadtplanung, Gesellschaft, städtischer Öffentlichkeit und Medientechnologie im Kontext langfristiger Transformationsprozesse von Medienwandel, Öffentlichkeit und Planungskommunikation beleuchtet, konnte ich auf der EAUH zwei dieser Fallbeispiele als Einzelfallanalysen vergleichend gegenüberstellen. Die Fokussierung auf die mediale und visuelle Narration der solange negativ belegten „Berliner Mietskaserne“ bot sich aus Erkenntnissen vorheriger Forschungsarbeiten an und sollte mein Nischenthema der historischen Aufarbeitung von visueller Planungskommunikation in Medien greifbarer machen. Diese neue Komplexität von Kommunikation, Narrativen und die

soziale Bedeutungsaufladung mit Elementen der Stadtplanung und -entwicklung konnte ich dem Auditorium zur Diskussion stellen.

Ursprünglich hatte ich mich für die Session 49 „Beyond Ruinenlust. Historicising Urban Renewal, Regeneration and Resilience“ beworben. Wegen der hohen Zahl an Bewerbungen für diese Session wurde der Vortrag jedoch in eine zusätzlich eingerichtete Session (M57 – „Planning cities, making places“) verlagert. So stellte sich die Herausforderung, in einem thematisch breit angelegten Vortragspanel eine fachlich und zielgerichtete Diskussion zu führen. Da sich die weiteren vier Präsentationen der Session sowohl inhaltlich als auch räumlich auf recht unterschiedliche Stadtentwicklungsprozesse und -phänomene bezogen und somit kaum ein gemeinsamer, übergreifender Bezug hergestellt werden konnte, erwiesen sich die Diskussionen im Anschluss an die einzelnen Präsentationen als gewinnbringenderes Format. Die Interdisziplinarität meines Ansatzes – mit Elementen aus Medien- und Kommunikationswissenschaft, Planungsgeschichte sowie Visual History – bot gute Ansatzpunkte für die Diskussion und somit konnte auch ich von den eher externen Sichtweisen auf mein Forschungsvorhaben profitieren.

Zudem bot sich mir die Möglichkeit, durch die Teilnahme an ausgewählten Sessions und einzelnen Vorträgen thematische Bezüge zu eigenen Forschungsfoki zu vertiefen, ergänzende Perspektiven aufzugreifen und diese anhand der verfügbaren Paper einzubinden. Meine Vernetzung mit anderen WissenschaftlerInnen konnte ich v.a. in Diskussionen zur Mietskaserne und Wohnraumtransformation als auch zur Medienrezeption und visuellen Diskursanalyse ausbauen.

Generell erwiesen sich die Interdisziplinarität und die Internationalität der EAUH-Vorträge und -Teilnehmenden sowie die disziplin- und epochenübergreifenden Diskussionen als gewinnbringende Merkmale der Konferenz. Ferner bot das kulturelle Rahmenprogramm ausreichende Möglichkeiten zum gegenseitigen Kennenlernen, zum Austausch und zur Pflege des akademischen Netzwerks.

Kathrin.Meissner@leibniz-irs.de

Franziska Klemstein

Tagungsbericht: *Neue Forschungen zur DDR-Planungsgeschichte. 15. Werkstattgespräch,*
IRS Erkner, 18./19. Januar 2018

Bereits zum fünfzehnten Mal lud das Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS) in Erkner zu den Werkstattgesprächen ein, um Fragen der Bau- und Planungsgeschichte der DDR mit WissenschaftlerInnen aus verschiedenen Disziplinen und mit ZeitzeugInnen zu diskutieren. Die Veranstaltung wurde von der Historischen Forschungsstelle des IRS in Kooperation mit HANS-GEORG LIPPERT (Professur für Baugeschichte an der Technischen Universität Dresden) und HANS-RUDOLF MEIER (Lehrstuhl Denkmalpflege und Baugeschichte der Bauhaus-Universität Weimar) organisiert.

Nach einer kurzen Begrüßung durch die drei Kooperationspartner, bei der sowohl die gestiegene Aufmerksamkeit an Forschungsthemen im Bereich der DDR Bau- und Planungsgeschichte als auch die häufigeren Kontroversen, nicht nur in Bezug auf die Potsdamer Innenstadt oder Berlins Mitte, betont wurden, beschäftigte sich die erste Sektion der Tagung mit biografischen Zugängen und Netzwerken. Der Erschließung des Archivs des bekannten Bauingenieurs Ulrich Müther widmete sich der Beitrag von MATTHIAS LUDWIG (Wismar) und ANDREAS SCHÄTZKE (Wismar), der Vortrag von KIRSTEN ANGERMANN (Berlin/Dessau) widmetet sich der Situation freischaffender Architekten in der DDR.

Im Rahmen der sich anschließenden Sektion über „Architekturgestaltungen“ wurde der Blick auf Architekturräume und ihre Veränderbarkeit geweitet. Neben der Gestaltung von Innenräumen anhand der Bauaufgabe „Gaststätte“, ein Thema dem sich DANIELA SPIEGEL (Weimar) widmete, zeigte insbesondere der Vortrag von SUSANNE KÖNIG (Potsdam) über Fritz Eisels Mosaik „Der Mensch bezwingt den Kosmos“ die Aktualität und politische Brisanz dieser Forschungsthemen auf, die sich am Standort des Mosaiks – dem Potsdamer Rechenzentrum – derzeit in kontroversen öffentlichen Diskussionen entladen.

In der Sektion „Stadtplanung“ wurden vorrangig die Grenzen und Möglichkeiten des Agierens von Architekten und Denkmalpflegern innerhalb städtebaulicher Fragestellungen in der DDR der 1950er Jahren aufgezeigt und zur Diskussion gestellt. Leitideen zur autogerechten Stadt von CARLA ASSMANN (Erkner) und verkehrsplanerische Visionen zum Flughafen Schönefeld in dem

Beitrag von DINA DOROTHEA FALBE (Groningen/NL) wurden in der Sektion „Verkehrsplanung“ diskutiert. Obwohl zwischen Anspruch und Realität häufig große Unterschiede bestanden und insbesondere in Ost- und West-Berlin weitgehend unkoordinierte Stadtentwicklungsplanungen vorangetrieben wurden, konnte MANFRED ZACHE (Berlin) in seinem Vortrag über die Gesamtberliner Planungen vor und nach 1989 aufzeigen, dass es erstaunlicherweise insbesondere hinsichtlich der verkehrstechnischen Strukturen keine unüberbrückbaren Brüche gegeben hat.

Die Sektion „Mediale Rezeption von Architektur und Städtebau der DDR“ fokussierte zunächst auf Printmedien, die HANS-GEORG LIPPERT (TU Dresden) sowie KERSTIN ZASCHKE (TU Dresden) analysierten. Weiterhin zeigten die Beiträge der Sektion anhand von Architekturzeitschriften länderübergreifende Kooperationen und Kontinuitäten persönlicher Verflechtungen. Im Anschluss analysierte TANJA SCHEFFLER (Dresden) schlaglichtartig die Diversität der Darstellungsformen des zeitgenössischen Baugeschehens in den Fernseh- und Kinofilmen der DEFA.

In der sich anschließenden Sektion „Bautypen“ ging es einerseits um Typenprojektierungen im Rahmen von Versuchsbauten, denen sich ELKE RICHTER (Cottbus/Senftenberg) und ALEXANDRA DRUZYSKI von BOETTICHER (Cottbus/Senftenberg) widmeten und andererseits um die technische Bedeutung von Sonderbauten, zu dem DIANA RÖSSLER (Leipzig) referierte. In der letzten Sektion des 15. Werkstattgesprächs wurde der Blick erneut geweitet und auf die transnationale Perspektive gelenkt. Dabei wurden von ANDREAS BUTTER (Erkner) und MONIKA MOTYLISNKA (Erkner) Architekturprojekte der DDR im Ausland anhand ausgewählter Fallbeispiele ebenso vorgestellt wie multilaterale Entwicklungsprojekte, die, wie MAX TRECKER (München/Berlin) darlegte, unter der Schirmherrschaft des RGW realisiert wurden.

Insgesamt spiegelte die Konferenz die Vielfalt und Heterogenität der Forschungen zur Bau- und Planungsgeschichte der DDR wider und zeigte noch bestehende Desiderate auf. Die Werkstattgespräche funktionieren als spezifisches Format mit sowohl wissenschaftlichen Beiträgen wie Interventionen von Zeitzeugen und wirken außer in eine wissenschaftliche auch in eine breitere gesellschaftliche Öffentlichkeit hinein.

Franziska Klemstein, Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Bauhaus-Universität in Weimar, f.klemstein@gmail.com

Tagungsbericht: *Unterwegs zu neuen Ufern. Stadt und Fluss im transregionalen europäischen Diskurs*

im Stadtarchiv Würzburg am 17. und 18. September 2018

Das komplexe Verhältnis von Wasser und Urbanität nahm die obige öffentliche Tagung in näheren Augenschein; sie wurde von der Polnischen Historischen Mission an der Universität Würzburg in Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Würzburg, der Nikolaus-Kopernikus-Universität Toruń und der Julius-Maximilians-Universität Würzburg sowie dem dortigen Kolleg „Mittelalter und Frühe Neuzeit“ veranstaltet. Die erste Sektion zur Stadtypologie mittels beispielhafter Vergleiche eröffneten Hanna GRESZCZUK-BRENDEL (Poznań) und ALEXANDRE KOSTKA (Strasbourg) in der Gegenüberstellung der Städte Posen und Straßburg im 19./20. Jahrhundert. In beiden Provinzzentren des Deutschen Reiches (bis 1918) bildete die Wasserver- und -entsorgung eine der Grundlagen zur modernen Großstadtbildung; dies nicht nur in materiell-technischer, sondern auch und gerade in allgemeinkultureller Hinsicht bis hin zur politisch-sozialen Integration im Falle Straßburgs. Den Versuch einer Kategorisierung von Flussstädten für deren komparatistischer Strukturanalyse legte MEINRAD VON ENGELBERG (Darmstadt) vor. Demnach seien vier Determinanten zugrunde zu legen: 1) die naturalen Vorgaben des Flusses selbst, 2) die städtische Siedlung, 3) deren Gewässer-„Lage“, 4) das bestimmende Geflecht des „Kontextes“, so der Referent, als exogener Faktor vor allem sozio-ökonomischer und politisch-historischer Art. Innerhalb dieses dynamisch gedachten Koordinatensystems entscheide die jeweilige „Konstellation“ über den flussbezogenen Städtecharakter.

Im Auftakt der folgenden Sektion bezüglich der Polarität von Stadt und Fluss präsentierte KLAUS MILITZER (Köln) die Handelsstadt Köln in ihrem spätmittelalterlichen Optimum an der Schnittstelle des „oberländischen“ und „niederländischen“ resp. -deutschen Warenumschlages. Den engräumigen Komplex des immer stärker differenzierten Würzburger Wasserwesens um die im 12. Jahrhundert anstelle der ursprünglichen Furt erbaute Brücke samt im 17. Jahrhundert sukzessiv angelagerten Wasserbauten (Mühle, Stauwehr, Schleuse samt schiffbarem Umgehungskanal) schlüsselte HANS-PETER BAUM (Würzburg) auf. Die großen Entwicklungslinien der Stadt Plock, flussnah an der Weichsel gelegen, vom siedlungsbestimmenden Bischofssitz des 10./11. Jahrhunderts bis hin zum größten Binnenschiffahrtshafen Polens zum Ende des

20. Jahrhunderts zeichnete LESZEK ZYGNER (Ciechanów) nach.

Drei Referate beleuchten die Wirtschaftsnutzung der Flüsse: In der Rückblende auf den spätantiken Versorgungshafen Roms, Portus, zeigte SZYMON OLSZANIEC (Toruń) den außerordentlich hohen Grad an Arbeitsteilung und Arbeitsstellen bei Distribution und Kontrolle vor allem der Getreideversorgung auf. Den Weg Frankfurts von der einfachen Furtsiedlung zur Brückenstadt seit 1276 und schließlich zur brückenreichen Großstadt der Vormoderne schritt DIETER SCHOTT (Darmstadt) ab. Bemerkenswerterweise konnte hierbei die historische Brücke trotz Abbruchs und gänzlichen Neubaus (1924-26) doch über die reine Funktionalität hinaus ihre identitätsstiftende Bedeutung für das Gemeinwesen wahren. JERZY LITWIN (Gdańsk) widmete sich dem spezifischen Schiffstyp der „Berlinka“ als unentbehrlichem Transportmittel zwischen Elbe und Oder und namensgebend letztlich zur preußischen Hauptstadtversorgung sowie zugleich unentbehrlichem Topos der hierauf Bezug nehmenden Malerei. Den Aspekt der Katastrophenträchtigkeit erläuterten in umweltgeschichtlicher Frage- und Wahrnehmungsperspektive PIOTR OLIŃSKI (Toruń) anhand der Weichselhochwässer des 16. bis 18. Jahrhunderts in vier Typen nach Lambor kategorisiert, sowie WOLFGANG WÜST (Erlangen) an süddeutschen Beispielen dieser Epoche im Spiegel von medialer Kommunikation, ordnungsstaatlichen und sozialmoralischen Deutungsmustern sowie frühen Versuchen technischer Beherrschung. Drei Beiträge konkretisierten die Relation von Fluss, Stadt und Herrschaft: ELLINOR FORSTER (Innsbruck) präsentierte in mikro- und alltagsgeschichtlichem Forschungsansatz, in welcher Weise politische Grenzziehungen, so nach dem Ersten Schlesischen Krieg 1742 zwischen Österreich und Preußen entlang der Ströme Neiße und Oppa, mittelbar die Lebenswelten der Grenzflussbewohner beeinflusst haben. LINA SCHRÖDER (Würzburg) spürte dem Hafen des heute meist vergessenen Ortes Marktstef am Main nach, ein ambitioniertes, im frühen 18. Jahrhundert begonnenes Projekt der Markgrafen von Brandenburg-Ansbach, das jedoch niemals seine städtebauliche Vervollständigung erleben, geschweige denn wirtschaftliche Überlegenheit gegenüber den anderen Anrainer-Territorien entwickeln sollte. Die erst spät, nämlich im mittleren 19. Jahrhundert einsetzende systematische Wassergesetzgebung im Zeichen zunehmender Wirtschaftsnutzung und diesbezügliche juristisch-administrative Gestaltungsspielräume erläuterte FELIX GROLLMANN (München) anhand des bayerischen Gesetzeswerkes von 1852 und seiner praktischen Anwendung in der Hauptstadt München.

Die geschichtlich bisher ungekannte großmaßstäbliche Überformung der städtischen Flusslagen zu Großhäfen mit Industrieanlagen in der Neuzeit skizzierten in auffallender Überstimmung ANDREAS MARTIN (Dresden) für die Elbstadt aus ästhetischer Sicht, JANUSZ GOŁASZEWSKI (Wrocław) für das preußi-

sche Breslau um 1900 und schließlich MÁTÉ TAMÁSKA (Budapest) anhand städtebaulicher *patterns* im aufschlussreichen Vergleich von Görlitz, Teschen und Komorn. Ein bedenkenswertes Gegenbeispiel der städtebaulichen Eliminierung durch Verrohrung und Überbauung des örtlichen Flüsschens Peltew illustrierte ALEKSANDER ŁUPIENKO (Warszawa) am Beispiel des k. u. k. Lemberg, wo schließlich in der öffentlichen Meinung um 1900 das Fehlen des Gewässers samt Aulandschaft im Weichbild wie auch korrespondierend das Fehlen eines bürgerlichen Stadtbades beklagt wurden. Die Zusammenhänge von Fluss- und dazugehörigen Städtenetzen griff JOHANNES SANDER (Würzburg) bezüglich des hoch- bis spätmittelalterlichen Kunsttransfers entlang von Rhein und Main auf, aufgrund quellenmäßig schwerer Nachweisbarkeit eher kritisch fragend. SASCHA BÜTOW (Magdeburg) belegte an archivalisch erhärteten Beispielen der kleineren Elbzuflüsse Jeetzel, Aland und Stepenitz deren Zubringerfunktion für die Hansestadt Hamburg im Mittelalter. Im Themen- und Problemaufriss legte die Tagung zahlreiche Entwicklungsstränge in der historisch wechselnden Korrelation von Stadt und Fluss frei, bot hierzu Anregungen und Forschungsimpulse und akzentuierte in methodischer Hinsicht die Perspektive des überregionalen, insbesondere ostmitteleuropäischen Vergleichs. Dass die Thematik einen Nerv aktuellen Forschungsinteresses traf, belegten nicht zuletzt die anregenden Diskussionen zu jedem der Beiträge.

**Dr. Winfried Romberg, Professur für fränkische Kirchengeschichte und Kirchengeschichte der neuesten Zeit, Universität Würzburg,
romberg.theologie@uni-wuerzburg.de**

T E R M I N E

1. Halbjahr 2019

15. Januar CfP: *The Future of the City*
The Journal of Philosophical Criticism (JPC)
<https://www.journalpc.org>
27. – 28. Januar Workshop (CfP): *Organized Labor, the City, and the Grassroots: Towards a History of Urban Social Movements (c. 1860s-1960s)*
Dr. Philipp Reick, Hebrew University
Jerusalem, Israel
<https://www.facebook.com/Workshop2019/>
7. – 8. Februar Konferenz: *Urban Infrastructures: Criticality, Vulnerability and Protection*
Research Training Group KRITIS (TU Darmstadt)
Darmstadt
<https://www.kritis.tu-darmstadt.de/conference2019>
7. – 8. Februar Konferenz: *Worlds of Cultural Heritage(s): History and Politics*
Patrimónios de Influência Portuguesa, Universidade de Coimbra
Coimbra, Portugal
<http://www.patrimonios.pt/call-conference-worlds-cultural-heritages-heritages/>
8. – 10. Februar Forum: *Die Stadt als Ort jüdischen Lebens in der Frühen Neuzeit*
Interdisziplinäres Forum „Jüdische Geschichte und Kultur in der Frühen Neuzeit“, Akademie Diözese Rotenburg-Stuttgart
Stuttgart-Hohenheim
<https://www.forum-juedische-geschichte.de/>

7. – 10. März
 Konferenz: *Shadow Places. Urban Strategies of Dealing with Painful Pasts*
 Humboldt-Universität Berlin, Zentrum für Zeithistorische Forschung Potsdam, Deutsches Historisches Institut Warschau
 Warschau, Polen
<https://www.hsozkult.de/event/id/termine-37643>
4. – 5. April
 Konferenz: *Voices of the City: People, Identity and Place 1600 to the present* (UHG conference 2019)
 Queen's University Belfast
 Belfast, Nordirland
<http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/uhg>
2. – 4. Mai
 Tagung: *Urbane Muße. Materialitäten, Praktiken, Repräsentationen*
 Albert-Ludwigs Universität Freiburg, Sonderforschungsbereich 1015: Muße. Grenzen, Raumzeitlichkeit, Praktiken.
 Freiburg im Breisgau
https://www.sfb1015.uni-freiburg.de/news_events/news/cfp-urbane-musse-materialitaeten-praktiken-repraesentationen-02-04-mai-2019
16. – 17. Mai
 Workshop: *Anders Wohnen. Großsiedlungen und die Konstruktion von Differenz seit den 1970er Jahren*
 Forschungsstelle für Zeitgeschichte (Hamburg), Fachgebiet Neuere Geschichte (TU Darmstadt)
 Hamburg
<https://www.zeitgeschichte-hamburg.de>
23. – 25. Mai
 Tagung: *Internationale Städtetagung 2019*
 Verein Forum Stadt – Netzwerk historischer Städte e.V. Nördlingen
<http://forum-stadt.eu/,Lde/start/Fachtagung.html>

11. – 12. Juni
 Konferenz: *The Pursuit of Global Urban History: A Dialogue Between Two Fields*
 Global Urban History Project/Centre for Urban History, Leicester
 Leicester, England
<https://www.connections.clio-online.net/event/id/termine-37127>
24. – 26. Juni
 Konferenz/CfP: *Exploring the Transnational Neighbourhood: Integration, Community, and Co-Habitation*
 Humanities Institute (University College Dublin), Institute of Modern Languages Research (University of London)
 Dublin, Republik Irland
<http://www.ucd.ie/humanities/news/newsarchive/name,425146,en.html>
27. – 29. Juni
 Konferenz: *“Cities in Global Contexts and The Caribbean as Crossroads”* (28th Annual Conference on the World History Association jointly with the Global Urban History Project)
 San Juan, Puerto Rico
<http://www.thewha.org>

2. Halbjahr 2019

2. – 6. Juli
 Seminar: *Cities as Assemblages* (XXVI International Seminar on Urban Form 2019)
 Cyprus Network of Urban Morphology
 Nicosia, Zypern
<http://cyprusconferences.org/isuf2019/call-for-papers/>
29. – 31. Juli
 Workshop (CfP): *“Beyond the Metropolis: Jews and Settler Cities”*
 University of Cape Town, Pennstate University, University of Michigan
 Kapstadt, Südafrika
 (for proposals: kaplan-centre@uct.ac.za)
<http://www.kaplancentre.uct.ac.za/>

21. – 25. August Konferenz: *Boundaries in/of Environmental History*
(10th Biennial ESEH-Konferenz)
European Centre for Environmental History, Talinn
University
Talinn, Estland
<http://eseh.org/event/next-conference/>
18. – 20. September Konferenz/CfP: *Florence “city of the arts” and the French:
a creation of myth*
Universität Sorbonne
Florenz, Italien
<https://arthist.net/archive/19208>
26. – 27. September Konferenz/CfP: *Diasporas in the City: memories, represen-
tations and institutions. Mediterranean Europe 14th-18th cen-
tury.*
Mathieu Grenet (INU Champollion/Framespa), Pauline
Guéna (Sorbonne Université), Catherine Kikuchi
(UVSQ), Serena di Nepi (Sapienza)
Rom, Italien
<https://mediterrapolis.hypotheses.org/683>
18. + 21. November Tagung: *Die Entstehung einer Hauptstadtregion zwischen
Köln, Düsseldorf und Brüssel. Die Bonner Republik.*
Institut "Moderne im Rheinland" und Forschungs-
gruppe „Bonner Republik“ (Heinrich-Heine-Universi-
tät Düsseldorf), Landschaftsverband Rheinland
Düsseldorf (18.11.) und Bonn (21.11.)
<https://www.hsozkult.de/event/id/termine-38401>

AUTOREN DES THEMENSCHWERPUNKTES UND DER FORUMSBEITRÄGE

Themenschwerpunkt:

Jörn Eiben, Dr. phil., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Neuere Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte von Prof. Dr. Martina Heßler an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg. Zu seinen Forschungsschwerpunkten zählen: deutsche Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Stadtgeschichte, Neue Kulturgeschichte, Geschlechtergeschichte, Visual History und Körpergeschichte.

Joern.eiben@gmail.com

Christoph Bernhardt, Prof. Dr., ist Historiker, Leiter der Abteilung „Historische Forschungsstelle/Wissenschaftliche Sammlungen“ am Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung Erkner und apl. Professor an der Humboldt-Universität zu Berlin. Seine Forschungsschwerpunkte sind die europäische Stadt- und Umweltgeschichte. Letzte Publikationen (als Hrsg.): Spatial Dimensions of Governance in 20th Century Political Struggles. Historical Social Research, Special Issue 42/2 (2017); Gebaute Geschichte: Historische Authentizität im Stadtraum. Göttingen 2017 (mit Martin Sabrow und Armin Saupe).

christoph.bernhardt@leibniz-irs.de

Clemens Zimmermann, Prof. Dr., vertritt seit 2000 das Fach der Kultur- und Mediengeschichte an der Universität des Saarlandes. Seine Promotionsarbeit widmete sich der ländlichen Gesellschafts- und Politikgeschichte im 18. Jahrhundert. Die Habilitationsschrift an der Universität Heidelberg thematisierte die Wohnungsreform im Kaiserreich. Seine derzeitigen Forschungsinteressen liegen in den Feldern der Mediengeschichte seit der Frühen Neuzeit, der Geschichte von populären Kulturen und der Stadt. Neueste Veröffentlichungen: Europäische Medienstädte 1500-2000, St. Ingbert 2017; Hrsg. mit Axel Schildt, Reich und Arm – Ungleichheit in Städten (= Moderne Stadtgeschichte 2/2017); Hrsg. mit Stephan Sander-Faes, Weltstädte, Metropolen. Megastädte – Dynamiken von Stadt und Raum von der Antike bis zur Gegenwart, Ostfildern 2018.

cl.zimmermann@mx.uni-saarland.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: Christof Dipper/ Manfred Efinger/ Isabel Schmidt/ Dieter Schott (Hrsg.), *Epochenschwelle in der Wissenschaft*. Beiträge zu 140 Jahren TH/TU Darmstadt, Darmstadt 2017.
schott@pg.tu-darmstadt.de

Christoph Strupp, Dr. phil., ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Forschungsstelle für Zeitgeschichte in Hamburg. Seine Forschungsschwerpunkte liegen in der Stadt- und Zeitgeschichte sowie der deutschen und niederländischen Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts.
strupp@zeitgeschichte-hamburg.de

Michael Röhrig ist Leiter des Stadtarchivs Völklingen. 2017 hat er seine geschichtswissenschaftliche Dissertation zu Krisen in Industriestädten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts am Beispiel Völklingens und Rüsselsheims abgeschlossen. Die Arbeit und der vorliegende Aufsatz entstanden im Rahmen des DFG-Projekts „Industriestädte – Krisen, Krisenwahrnehmungen und Entwicklungsalternativen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts“ am Lehrstuhl für Kultur- und Mediengeschichte der Universität des Saarlandes. Sein Forschungsschwerpunkt: Stadt- und Verkehrsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts.
michael.roehrig@voelklingen.de

Forum:

Stéphane Frioux ist außerordentlicher Professor/Privatdozent für Moderne Geschichte an der Universität Lyon 2, am Standort für historische Forschung in den Rhone-Alpen. Seine Forschungsinteressen liegen in der Stadt- und Umweltgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts mit dem Schwerpunkt auf dem Management von Umweltverschmutzung (Wasser, Luft, Boden). Letzte Veröffentlichungen: *Jalons pour une histoire environnementale contemporaine* », *Le Mouvement social*, n°262, janvier-mars 2018, S. 3-15. Charles-François Mathis, Stéphane Frioux, Michèle Dagenais et François Walter, « Vulnérabilités environnementales: perspectives historiques », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 16 n°3, décembre 2016,
<https://vertigo.revues.org/17993>.
Stephane.Frioux@univ-lyon2.fr

Armin Ozwar, Prof. Dr., ist Professor für Neuere und Neueste Geschichte der deutschsprachigen Länder an der Sorbonne Nouvelle/Universität Paris III. Forschungsschwerpunkte: Vergleichende Politik-, Sozial- und Kulturgeschichte Deutschlands und Frankreichs vom 18. bis ins 21. Jahrhundert, Moderne Stadtgeschichte, Religion und Politik, Politische Ikonographie. In Vorbereitung zum Druck: Das preußische Berlin. Von der beschaulichen Residenzstadt zur europäischen Metropole 1701-1914.

Armin.Owzar@sorbonne-nouvelle.fr