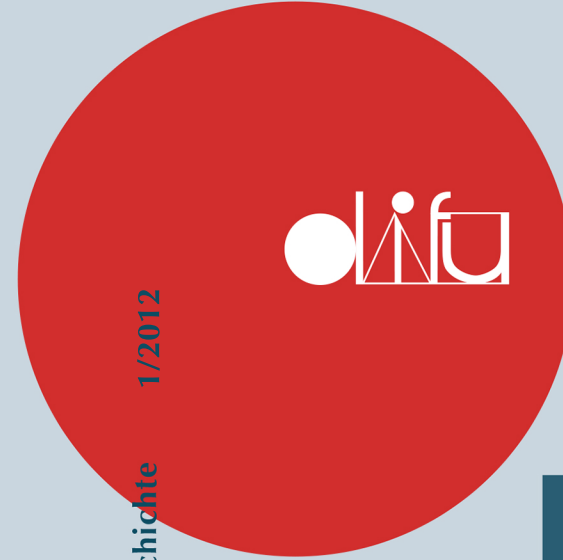




Informationen  
zur modernen  
Stadtgeschichte

Themenschwerpunkt

Industriestädte -  
neue Perspektiven



1/2012

1/2012

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

IMS

# Informationen zur modernen Stadtgeschichte

---

2012  
Verlagsort: Berlin

1.Halbjahresband

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

in Verbindung mit  
Stefan Fisch, Antjekathrin Graßmann, Adelheid von Saldern,  
Hans Eugen Specker und Clemens Wischermann

## Themenschwerpunkt

### Industriestädte – neue Perspektiven

Verantwortliche Herausgeber:  
Martina Heßler/Clemens Zimmermann

#### **LEITARTIKEL**

*Martina Heßler/Clemens Zimmermann*

*Einführung: Neue Potenziale historischer Industriestadtforschung..... 6*

#### **BERICHTE UND AUFSÄTZE ZUM THEMA**

*Heinz Reif*

Städte und Städteagglomerationen der Montanindustrie in  
Deutschland, 1840-1914..... 15

*Anne Volkmann/Uwe-Jens Walther*

Aufstieg und Fall der Stadt Flint, Michigan... end of story?..... 29

*Christoph Bernhardt*

Zur Spezifik und historischen Verortung sozialistischer Industriestädte... 45

*Rolf Sachsse*

Kamerafahrt und Panoramablick. Repräsentationen von Industriestädten  
in fotografischen Bildbänden und Werbefilmen der 1950er und  
1960er Jahre..... 55

*Susanne Stein*

Ein Wald rauchender Fabrikschornsteine. Rückblicke auf die  
chinesische „Produktionsstadt“ der 1950er Jahre..... 69

*Katja Schmidpott*

Neue Perspektiven der historischen Industriestadtforschung in Japan .... 87

## **LEITZREZENSION**

*Richard Rodger*

Fordlandia. The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City,  
London und New York/Crows Nest 2012 (Greg Grandin)..... 104

## **FREIE ARTIKEL**

*Konstanze Sylva Domhardt*

Individuum und Stadtgemeinschaft: Die Nachbarschaftsidee in den  
amerikanischen Stadtentwürfen von Walter Gropius..... 108

*Susanne Dengel*

Die Stunde der Kulturpolitiker. Städtische Kulturpolitik und ihre  
Neuerfindung in den langen 1970er Jahren..... 128

*Peter Payer*

Gefährdete Ohren. Lärm und Großstadtkritik am Beispiel von Wien  
um 1900..... 144

## **ALLGEMEINE BERICHTE**

*Philipp Strobl*

Tagungsbericht: Conference in World History – The Role and Function  
of the Global City, in Innsbruck am 3. und 4. November 2011..... 163

*Georg Wagner-Kyora*

Tagungsbericht: Danni bellici e ricostruzione dei monumenti e dei centri storici nel caso italiano e tedesco (1940–1955) / Kriegzerstörungen und Wiederaufbau von Bauwerken und historischen Stadtzentren in Italien und Deutschland (1940–1955), in Brescia vom 23. bis 25. November 2011..... 167

*Celina Kress/Joachim Trezib/Karin Wilhelm*

Tagungsbericht: Neue Städte für einen neuen Staat. Edgar Salin und das „Israelprojekt“ der List Gesellschaft vom 2. bis 4. Dezember 2011 in der Vertretung des Landes Niedersachsen in Berlin ..... 172

*Claudia Schröder*

Tagungsbericht: DFG-Workshop „Rethinking Urban Violence in Middle Eastern Cities“, Zentrum Moderner Orient (ZMO) in Berlin vom 8. bis 10. Dezember 2011..... 175



## Editorial zu Heft 1/2012

Liebe LeserInnen, liebe AbonnentInnen,

Mit diesem Heft stellt sich die IMS, wie bereits mehrfach angekündigt, in neuem und erweiterten inhaltlichen Format vor: Neben dem bewährten Prinzip eines Schwerpunktthemas für jedes Heft wird ab sofort eine Rubrik mit drei bis vier nicht mit diesem Thema verbundenen Artikeln das Angebot erweitern. Damit wird die IMS flexibler und auch für jüngere StadthistorikerInnen zugänglicher, deren aktuelle Forschungen nicht immer kurzfristig Teil eines Schwerpunktthemas werden können. Wir freuen uns, dass unter den in Heft 1/2012 aufgenommenen ‚freien Artikeln‘ auch ein Beitrag ist, der zunächst als Vortrag auf der GSU-Nachwuchstagung im September 2011 in Darmstadt vorgestellt wurde – er stammt von Susanne Dengel - und somit gewissermaßen aus der Nachwuchsförderung der GSU hervorgegangen ist. Die Erweiterung und Verbesserung des Angebots, zu der das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) sein Einverständnis gegeben hatte, hat natürlich auch ihren Preis: Das Jahresabonnement wird ab 2012 für 2 Hefte 19 Euro, der Bezug eines Einzelheftes 12 Euro kosten. Für GSU-Mitglieder ist der Bezug der Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten. Angesichts der Steigerung des Umfangs um bis zu 50% (von durchschnittlich 120 auf 180 Seiten) und der Tatsache, dass der Bezugspreis der IMS seit über 10 Jahren unverändert geblieben ist, ist das eine maßvolle Preiserhöhung.

Damit die neue Rubrik mit Leben gefüllt und die Vielseitigkeit der modernen Stadtgeschichte angemessen reflektiert wird, rufen wir unsere Leserinnen und Leser weiter dazu auf, geeignete Manuskripte an die Redaktion einzusenden. Die dort veröffentlichten Beiträge werden einem Peer-Review-Verfahren unterzogen, um die IMS auch als Publikationsort für jüngere wie für etablierte Wissenschaftler noch attraktiver zu machen. Die Betreuung dieser Rubrik liegt in den Händen von Friedrich Lenger. Bitte reichen Sie also geeignete Beiträge ein an:

Prof. Dr. Friedrich Lenger, Historisches Institut, Justus-Liebig-Universität Gießen  
Otto-Behaghel-Str. 10, D-35394 Gießen  
Friedrich.Lenger@geschichte.uni-giessen.de

Für die Redaktion

Dieter Schott (Darmstadt), Christoph Bernhardt (Berlin), Friedrich Lenger (Gießen)

## **Einleitung: Neue Potenziale historischer Industriestadtforschung**

„Industriestädte verschwinden nicht einfach wie Goldgräberstädte“ schreibt Heinz Reif treffend in diesem Themenheft. Vielmehr entwickeln sie immer wieder, so Reif, „Überlebenskraft“. Sie waren und sind wichtiger Teil der Geschichte der Moderne. Sie waren und sind stets an die Konjunkturen ihrer Industrien gekoppelt. Als Orte der Produktion sind sie untrennbar mit Industrialisierungsprozessen verbunden. Sie erlebten und erleben Phasen des Wohlstands und Wachstums, der Stagnation, teils des Niedergangs oder der Transformation. In ihnen lebt(e) und arbeitet(e) seit dem 19. Jahrhundert ein Großteil der Bevölkerung in den Industriegesellschaften. Arbeiterkulturen prägten Stadtteile oder ganze Städte. An ihren vielfältigen Geschichten lassen sich zugleich viele Facetten der Industriemoderne beobachten und erzählen.

Gleichwohl erlahmte das Interesse der Stadtgeschichte an Industriestädten seit den 1990er Jahren im Kontext einer neuen Dominanz der Kulturgeschichte und anderer Konjunkturen der Geschichtswissenschaft. Gleiches lässt sich, nicht zufällig, für die Geschichte der Produktion und der Industrialisierung feststellen. Dieses Themenheft möchte dem gegenüber die Potenziale einer neuen Industriestadtforschung aufzeigen, indem zum einen die Synergieeffekte von Stadt-, Produktions- und Industrialisierungsgeschichte nutzbar gemacht, zum anderen deren räumliche, global-, wirtschafts-, kultur- und mediengeschichtliche Perspektiven aufgezeigt werden.<sup>1</sup> Gleichwohl hätte eine zukünftige Industriestadtforschung an die Arbeiten der 1970er und 1980er Jahre anzuknüpfen, die sich nicht nur auf den historisch neuen Typ der Industriestadt bezogen, sondern zugleich die moderne Urbanisierungsforschung begründeten. Gefragt wurde, und hier lag ein entscheidender methodischer Schritt, nicht nur nach der Entwicklung einzelner Städte, sondern nach den syste-

<sup>1</sup> Vgl. Martina Heßler und Clemens Zimmermann, Perspektiven historischer Industriestadtforschung. Neubetrachtungen eines etablierten Forschungsfelds, in: Archiv für Sozialgeschichte 51 (2011), S. 661-694.

matischen und übergreifenden Prozessen, die neue Typen von Stadt hervorbrachten und ihre innere Gestalt grundlegend veränderten. So ging es um neue Verkehrsmittel und neue Ausmaße der Mobilität, das Anwachsen agrarischer Bevölkerung und ihre Motive, teils in Industriezentren und Städte abzuwandern; es ging um die Entstehung der „Leistungsverwaltung“, soziale Verwerfungen in den neuen industriellen Agglomerationen, innerhalb deren sich Stadtwerdung vollzog, und um Verschiebungen der gesamten Städtelandschaft. So gingen Industriestadt- und Urbanisierungsforschung miteinander einher, wenngleich sich später zeigen sollte, dass bei der Ausbildung dieses Paradigmas manche Einseitigkeit unterlief.

Die Industriestadtforschung hat damit nicht nur bis heute wichtige Erkenntnisse zur Genese monostruktureller Schwerindustrieregionen und -städte, zu ihren Strukturmerkmalen und -defiziten, zu ihrer demographischen Dynamik und politischen Verfassung vermittelt. Der Klassiker ist hier immer noch Jürgen Reuleckes Urbanisierungsgeschichte.<sup>2</sup> Sie hat auch weit über die Geschichte der Industriestädte hinaus Beiträge zur Geschichtswissenschaft und zur allgemeinen Stadtforschung geleistet. Hier sollte in Zukunft wieder angeknüpft werden.

### *Problemlösungs- und Wandlungsstrategien von Industriestädten*

Reifs Bemerkung, dass Industriestädte nicht einfach verschwinden, ist für die zukünftige Industriestadtforschung von besonderer Relevanz. Schließlich stehen Industriestädte derzeit tatsächlich im Verdacht zu verschwinden. So suggeriert es jedenfalls die Konzentration der jüngsten stadtgeschichtlichen Forschung auf Deindustrialisierungsprozesse und Schrumpfung.<sup>3</sup> Gerade für Ostdeutschland dominiert – neben der Betrachtung der Besonderheiten der sozialistischen Stadt<sup>4</sup> – der Blick

<sup>2</sup> Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt am Main 1985; vgl. auch Wolfgang Krabbe, *Kommunalpolitik und Industrialisierung. Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert*, Stuttgart 1985; Heinz Reif, *Die verspätete Stadt: Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846 -1929*, 2 Bände, Köln 1992/3.

<sup>3</sup> Vgl. Sigrun Kabisch, Matthias Bernt und Andreas Peter, *Stadtumbau unter Schrumpfungbedingungen. Eine sozialwissenschaftliche Fallstudie*, Wiesbaden 2004; Philipp Oswalt (Hrsg.), *Schrumpfende Städte*, 2 Bände, Ostfildern 2005; Philip Oswalt und Timo Rienitz (Hrsg.), *Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities*, Ostfildern 2006; Tammo Grabbert, *Schrumpfende Städte und Segregation: eine vergleichende Studie über Leipzig und Essen*, Berlin 2008; Karina M. Pallagst, Thorsten Wiechmann und Cristina Martinez-Fernandez (Hrsg.), *Shrinking cities: international perspectives and policy implications*, London 2010; Justin B. Hollander, *Sunburnt cities: the Great Recession, depopulation, and urban planning in the American sunbelt*, Abingdon und New York 2011.

<sup>4</sup> Christoph Bernhardt und Heinz Reif (Hrsg.), *Sozialistische Städte zwischen Herrschaft und Selbstbehauptung. Kommunalpolitik, Stadtplanung und Alltag in der DDR (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung 5)*, Stuttgart 2009.



auf die schrumpfende Stadt. Auch Geschichten von Autostädten wie Detroit oder Flint, in denen Teile der Stadt reagrarisert werden und die Bewohner mitten in der vormaligen Industriestadt Obst und Gemüse für den Eigenbedarf oder den Verkauf anpflanzen, nähren die Vorstellung vom traurigen Ende der Industriestädte. Hierbei ist aber unverkennbar, dass regionale Phänomene, etwa wie in Ostdeutschland, verallgemeinert und – schon in der Frühen Neuzeit bekannte – Rhetoriken des Niedergangs gepflegt werden, obwohl Schrumpfungsprozessen an einem Ort Wachstum an anderen Orten gegenüberstehen.<sup>5</sup>

Heinz Reif weist in seinem Beitrag weiter darauf hin, dass die Stadtgeschichtsschreibung lange ein Negativbild von Industriestädten mitproduzierte und insbesondere deren problematischen Aspekte betonte. Dagegen plädiert er dafür, die Fähigkeit der Städte, Probleme zu lösen und Veränderungen zu begegnen, näher zu betrachten. Diese Forderung lässt sich gleichermaßen für die Debatte um schrumpfende Städte erheben, die häufig ein pessimistisches, deprimierendes Bild zeichnet. Denn: der Typus der Industriestadt verschwindet nicht einfach. Vielmehr gilt es, die Reaktionen und Konzepte der Industriestädte, die sich in Krisen befinden, differenziert zu betrachten. Häufig befinden sie sich nicht im Niedergang, sondern in Transformationsprozessen, wie beispielsweise die Stadt Wolfsburg, die eine erstaunliche Fähigkeit der Krisenbewältigung aufweist und dabei die klassische Industriestadt mit dem Neuaufbau einer „Event-Autostadt“ verbindet.<sup>6</sup> Zudem mehren sich die Stimmen, die Krisen der Industriestädte als Chance bzw. schlichtweg als Wandel zu begreifen.<sup>7</sup> Schließlich tragen die transformierten Industriestädte das Erbe der industriellen Vergangenheit in sich. Nirgends bemerkt man dies deutlicher als bei den „sozialistischen“ Industriestädten, von denen Christoph Bernhardt in diesem Heft berichtet. In einer Erweiterung der räumlichen Perspektive der etablierten Stadtforschung und im Zuge der Wiedereroberung eines komplettierten europäischen Geschichtsbildes liegen inzwischen beachtliche Ergebnisse zur Industriestadt im Sozialismus vor. Ausgehend von den ersten utopisch aufgeladenen Projekten in der Frühen Sowjetunion zieht sich deren Geschichte weit in die Nachkriegszeit hinein. Industriestadtgründung war auch in der DDR ein zentrales Thema. Bernhardt

<sup>5</sup> Vgl. Axel Schildt und Dirk Schubert (Hrsg.), *Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart*, Dortmund 2008; Philip R. Hoffmann-Rehnitz, *Rhetoriken des Niedergangs: zur Wahrnehmung städtischer Schrumpfungsprozesse in der Frühen Neuzeit*, in: Angelika Lampen und Armin Ozwar (Hrsg.), *Schrumpfende Städte: ein Phänomen zwischen Antike und Moderne*, Köln 2008, S. 145-180.

<sup>6</sup> Vgl. Anette Harth u.a., *Stadt als Erlebnis: Wolfsburg. Zur stadtkulturellen Bedeutung von Großprojekten*, Wiesbaden 2010.

<sup>7</sup> Vgl. John Gallagher, *Reimagining Detroit: opportunities for redefining an American city*, Detroit 2010, und den Beitrag von Anne Volkmann und Uwe-Jens Walther zu Flint in diesem Heft.

zeigt, wie das Verhältnis von „Werk“ und „Stadt“ durchaus vergleichbar mit westlichen Beispielen, die zentrale analytische Achse in diesem Untersuchungsfeld darstellt. Aufgrund des hohen Ressourcenverschleißes, der Pfadabhängigkeit von entstandenen wirtschaftlichen und sozialen Monostrukturen, sowie wegen des Zurückbleibens einer diversifizierten kulturellen Entwicklung erwiesen sich die sozialistischen Industriestädte nach 1990 nur noch bedingt als überlebensfähig. Endgültig entschieden ist ihre Zukunft aber nicht. Die erste Forderung für zukünftige Industriestadtforchung wäre daher, den Blick weg von einer Problemgeschichte der Industriestädte hin zu deren Entwicklungs- und Überlebensfähigkeit zu richten.

### *Globale Perspektiven*

Zum zweiten korrigiert nicht zuletzt eine globale Perspektive, besonders der Blick auf die derzeit massiv wachsenden (Industrie)Städte in Asien, die Vorstellung vom Verschwinden der Industriestädte. Allerdings sind, gegen das bisherige plakative Bild der boomenden Industriestädte im asiatischen Raum, die den schrumpfenden Städten im Westen gegenüberstehen, weitaus feinere Konturen zu zeichnen. Denn, wie in diesem Themenheft die Beiträge zu China von Susanne Stein und zu Japan von Katja Schmidtpott klar machen, ist diese Vorstellung zu einfach. Vielmehr, so verdeutlichen die beiden Autorinnen, lassen sich in China wie in Japan gleichermaßen ein Strukturwandel und eine Krise der Industriestädte beobachten, insbesondere bei Städten mit altindustrieller Industrie. Gleichzeitig wachsen jedoch neue Industriestädte. Auch hier sei wiederum auf „Autostädte“ wie Changchun oder Toyota-Stadt verwiesen.

Eine *Globalgeschichte von Industriestädten* meint globale Vergleiche solch gleichzeitiger und analoger oder doch verschieden stattfindender Entwicklungen.<sup>8</sup> Weiter impliziert sie neben dem Vergleich eine transnationale Perspektive, also der Zirkulation der Konzepte und der wechselseitigen Beeinflussungen, wie sie beispielsweise im Beitrag von Susanne Stein zu chinesischen „Produktionsstädten“ deutlich werden.

Darüber hinaus gilt es, den Zusammenhang von ökonomischen Globalisierungsprozessen und Stadtentwicklung, also die Reaktionen und Wandlungsprozesse *in* den Städten selbst, in den Blick zu nehmen. In soziologischen Forschungskontexten wurden mit der in den 1990er Jahren und teils bis heute geführten Debatte um „Weltstädte“ und „global cities“ grundlegende Veränderungen des Gewichts und

<sup>8</sup> Vgl. Martina Heßler, Die Geschichte von Autostädten in globaler Perspektive. Plädoyer für eine global orientierte Zeitgeschichtsschreibung, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 1 (2011), S. 91-100.

der wirtschaftlichen Funktionen einzelner herausragender Metropolen markiert und reflektiert. Wenig hat die Stadtforschung bislang allerdings thematisiert, wie sich, ganz konkret wann für wen und von welchen Akteuren wahrgenommen, globaler Wettbewerb in industriell geprägten Groß- und Mittelstädten vollzog. Die Debatte um die „global cities“ war vielmehr, an wenigen herausragenden Beispielen auf die Phänomene eines internationalisierten Finanzkapitalismus und gespaltener Arbeitsmärkte fixiert<sup>9</sup>, weniger auf die städtischen Reaktionsmuster auf ökonomische Globalisierungsprozesse. Indes ist es eine zentrale Frage, wie städtische Akteure und Industrieunternehmen mit welchen Konsequenzen für Urbanität, Soziabilität, Finanzen und Raum von Städten auf Globalisierung seit den 1980er Jahren reagierten, – teils erfolgreich, wie das Beispiel Wolfsburg zeigt; demographisch stabil, aber mit Arbeitsplatzverlusten etwa in Ingolstadt und Rüsselsheim, um erneut den besonderen Typ der „Autostadt“ anzusprechen.

Globalisierung impliziert weiter auch Arbeitsmigration und damit einen Aspekt, der Industriestädte wesentlich prägte. Gerade Industriestädte waren immer Migrationsstädte, sei es die Migration vom Land in die Stadt im 19. Jahrhundert, sei es die „Gastarbeiter“-Zuwanderung der 1960er und 70er Jahre in der Bundesrepublik oder die Zuwanderung der 1980er Jahre, die Schmidtpott in ihrem Beitrag über japanische Industriestädte erwähnt – ein Forschungsfeld, das erst im Entstehen begriffen ist.

### *Die „ökonomische Grundierung“ der Industriestadtforschung*

Globalisierungsprozesse verweisen auch auf die grundsätzliche Verflochtenheit ökonomischer und städtischer Prozesse. Industriestadtforschung muss, wie Reif in seinem Beitrag in diesem Themenheft fordert, „ökonomisch grundiert“ bleiben. Denn immer wieder wurde betont, dass Industrialisierungsprozesse für die Stadtentwicklung eine ebenso bedeutende Rolle spielten, wie umgekehrt die Stadt für die Industrialisierung, ohne dass hier von synchronen Prozessen auszugehen ist. Für China verdeutlicht Susanne Stein in ihrem Beitrag den engen Zusammenhang zwischen der Industrialisierung und der Entwicklung von „Produktionsstädten“, die im sozialistischen Entwicklungsprogramm explizit den „Konsumentenstädten“ gegenübergestellt wurden.

Entgegen der Schrumpfungsdebatte, die dieses auf Wachstum gerichtete Zusammenwirken von Stadt und Industrie tendenziell als historisches Phänomen betrachtet, ist zu betonen, dass sich trotz der Substanzverluste deutscher Industrie (z.B. Textilindustrie, Bergbau, Stahl) gerade in der Bundesrepublik ein industrieller Kern

<sup>9</sup> Vgl. Saskia Sassen, *Cities in a World Economy*, Thousand Oaks 2006.

erhalten hat, der neuerdings entscheidend zur Krisenabsicherung beitrug. Auch dies sollte ein Thema der Stadtgeschichte sein: die Persistenz von Industriestädten; man denke an die starke Position der Region Stuttgart, die von ihrer Vielgestaltigkeit von klassischer Industrie und High-Tech-Industrien profitieren kann.<sup>10</sup> Diese Perspektive auf Persistenz von Industriestädten sowie auf die Mischung klassischer Industrien mit High-Tech-Industrien oder Kreativwirtschaft sollte weitergeführt und nach einem neuen Typus Industriestadt gefragt werden. Ein Beispiel ist die Region Rhein-Neckar mit Mannheim und Ludwigshafen, wo Transport, Industrie wie Kulturwirtschaft gleichermaßen eine bedeutende Rolle spielen. Weitere Beispiele für wirtschaftliche Strategien des Stadtumbaus und erfolgreiche qualitative, räumliche Umorganisationen wie in Bremen oder Sheffield wurden mit dem Begriff der „Phoenix Cities“ belegt. Ein weiteres Beispiel ist Turin, wo sich nach den gravierenden Einbußen bei der Beschäftigung in der Textil- und Autoindustrie (z.B. Sinken der Fiat-Beschäftigten in den 1990er Jahren um die Hälfte) eine bedeutende Restrukturierung der Beschäftigung vollzogen hat. Durch neue Kulturökonomien, Dienstleistungsbereiche, wirtschaftliche Effekte von Technologieparks und Belebung von Wohnquartieren gewann die Stadt eine neue Attraktivität und ist – neben einem fortbestehenden, bedeutenden industriellen Sektor in ihren Zentralitätsfunktionen auf nationaler und internationaler Ebene gestärkt.<sup>11</sup>

Hinsichtlich der Frage nach dem Verschwinden oder der Persistenz von Industriearbeit bietet die bereits 1954 von Fourastié konstatierte Verschiebung industrieller Tätigkeiten „zur Vorbereitung, Planung, Beobachtung, Forschung, kurz zum Denken“<sup>12</sup>, mithin also die Tertiärisierung der Produktion, in ihren Auswirkungen auf die Stadtentwicklung ein großes Forschungspotential. Die wachsende Bedeutung von Dienstleistungen und Produzentenwissen für die industrielle Produktion selbst, Forschung und Entwicklung, Design, Marketing, die inzwischen wesentliche Teile von Industrieclustern darstellen, sind Teil des Wandels von Industriestädten. Dadurch veränderten sich qualifikatorische Merkmale der Bevölkerungen von Industriestädten. Diese wurden bislang in der historischen Forschung kaum untersucht, obwohl doch die massiv wachsende Verwissenschaftlichung der Produkti-

<sup>10</sup> Vgl. Stefan Krätke, *Europas Stadtsystem zwischen Metropolisierung und Globalisierung*, Berlin 2007. Insofern sollte die historische und aktuelle Stadtforschung auch stärker Beiträge der Wirtschaftsgeographie wahrnehmen, s. Paul J. J. Welfens (Hrsg.), *Cluster- und Innovationsdynamik in Europa: neue Perspektiven der Automobil- und IKT-Wirtschaft*, Stuttgart 2011; Susanne Albrecht, *Arbeitsmärkte in großstädtischen Agglomerationen: Auswirkungen der Deregulierung und Flexibilisierung am Beispiel der Regionen Stuttgart und Lyon*, Münster 2005.

<sup>11</sup> Vgl. Anne Power, Jörg Plöger und Astrid Winkler, *Phoenix Cities. The fall and rise of great industrial cities*, Bristol 2010, besonders S. 219-241.

<sup>12</sup> Jean Fourastié, *Die große Hoffnung des 20. Jahrhunderts*, Köln, Frankfurt 1986 [1954]. S. 277.

onsarbeit sowie der Tätigkeiten in Kultur- und Medienindustrien die soziale Struktur der Städte massiv veränderte.

Kurzum: die Stadtgeschichte sollte die Frage nach industrieller Produktion mit den Phänomenen der Tertiärisierung und Kulturalisierung der Stadtwirtschaft in Zusammenhang bringen.

### *Industriestädte und Raum*

Der bereits mehrfach thematisierte wirtschaftliche Strukturwandel beeinflusst die Topographie der Städte sowie ihre Raumstruktur. Mit der Entstehung von sogenannten High-Tech-Industrien in den 1980er Jahren entstand beispielsweise in der Bundesrepublik ein Süd-Nord-Gefälle: Moderne High-Tech-Industrien siedelten sich in München und Stuttgart an und führten zu neuer Prosperität in diesen Städten, während die altindustriellen Stadtregionen vor immensen Problemen standen. Auch in globaler Perspektive sind solche Verschiebungen zu untersuchen.<sup>13</sup>

Gerade die räumliche Struktur der Industriestädte ist stark von Unternehmen und deren Produktionsweisen bestimmt. Die immense Größe der Produktionsstandorte, teils ihre Angewiesenheit auf Rohstoffe wie beispielsweise bei den Bergbaustädten, bestimmte die Topographie der Städte sowie den Stadtraum wesentlich mit. Entscheidungen, die Produktion aus der Stadt in suburbane Gebiete zu verlagern, wie in Detroit in den 1950er Jahren sowie in Flint (vgl. Volkmann/Walther in diesem Heft), veränderten die Stadtstruktur teils auf fatale Weise, da – wie eindrücklich für Detroit beschrieben wurde – eine Bevölkerungsabwanderung mit der Verlagerung der Produktion einherging und insbesondere sozial Schwache in den Städten zurückblieben.<sup>14</sup>

Sind dies alles raumstrukturelle Fragestellungen, die ein eher klassisches Methodenrepertoire bedingen, ist auffallend, dass die Industriestadtforschung, jedenfalls die historisch orientierte, bislang auf Aspekte der Raumeignung so gut wie nicht eingegangen ist. Es wird kaum die symbolische Dimension der räumlichen Struktur behandelt, wenn auch ansatzweise bei den Forschungen zu den sozialistischen Städten.<sup>15</sup> Die Kategorie des „Raums“ in ihrer kulturgeschichtlichen Deutung impliziert aber, ständigen Veränderungen und der Pluralität wahrgenommener Räume und Raumbeziehungen nachzugehen. Hierzu liegt eine paradigmatische Studie zu Recklinghausen von Sandra Schürmann vor. Die Autorin widmet sich in dieser den

<sup>13</sup> Heßler, Geschichte von Autostädten, 2011.

<sup>14</sup> Thomas J. Sugrue, *The Origins of the Urban Crisis*. Princeton 2005 (1. Aufl. 1995).

<sup>15</sup> Vgl. die einschlägigen Titel bei Heßler und Zimmermann, *Perspektiven*, 2011, S. 663, 668-671, 674, 678.

„ursprünglichen“ Raumerfahrungen älterer Bürgerinnen und Bürger, diskursiven Prozessen um räumliche Veränderungen und dem wahrgenommenen Verhältnis von sich kommerzialisierendem Zentrum und teils eine ländlich-traditionelle Anmutung behaltenden Stadtperipherien.<sup>16</sup> Solche Stadtvorstellungen sind ohne den gleichzeitigen Blick auf die medialen Vermittlungen nicht zu klären.

### *Kultur-, kommunikations- und mediengeschichtliche Ansätze*

Mit der fundamentalen Aufwertung der Erfahrungs-, Symbol- und Wahrnehmungsdimension sowie der Mediengeschichte in den letzten Jahren geht auch die historische Industriestadtforschung zum 20. Jahrhundert neuen analytischen Interessen nach, etwa der Repräsentation von Industriestädten nach innen und außen und Erfahrungen von Bewohnerinnen und -bewohnern bei dem Aufbau und der Schrumpfung der Stadtgesellschaften. Jüngere Arbeiten widmeten sich der „Kultur“ von Experten in größeren Städten und untersuchten deren Ordnungsvorstellungen; diese Ansätze sollten künftig auch in die Industriestadtforschung Eingang finden.<sup>17</sup> Außerdem sind die Innovationsstrategien auf der Basis kulturwirtschaftlicher Leitprojekte (zum Beispiel Restrukturierung von Hafengebieten als Zone von Erlebnis-tourismus, Museen in Manchester oder Bilbao) weiter zu beachten, die Bemühungen um Branding, die freilich inzwischen bei allen Stadttypen festzustellen sind.<sup>18</sup> Großes Forschungspotential bieten insbesondere die Repräsentationsmuster von Industriestädten, ihre Leitbilder und ihre Selbstdarstellung, die sich in verschiedenen Medien und Medienverbänden äußerten, so in Bildbänden und Dokumentarfilmen, Events, Festivals und öffentlichen Massenmedien, auf Plakaten und Internetpräsenzen.<sup>19</sup> Es ist davon auszugehen, dass die Inhalte und Formen solcher medialer Präsenzen und die Vorstellungen von jeweiliger Modernität auch auf den Städtebau und die Stadtpolitik jeweiliger Akteure zurückwirkten. Ebenso stellten sich Ak-

<sup>16</sup> Sandra Schürmann, *Dornröschen und König Bergbau. Kulturelle Urbanisierung und bürgerliche Repräsentationen am Beispiel der Stadt Recklinghausen (1930-1960)*, Paderborn 2005.

<sup>17</sup> Vgl. Thomas Etzemüller, *Die Ordnung der Moderne. Social Engineering im 20. Jahrhundert*, Bielefeld 2009; Timo Luks, *Der Betrieb als Ort der Moderne: zur Geschichte von Industriearbeit, Ordnungsdanken und Social Engineering im 20. Jahrhundert*, Bielefeld 2010.

<sup>18</sup> Jörn Weinhold, *Port Culture: Maritime Entertainment and Urban Revitalisation*, in: Martina Heßler und Clemens Zimmermann (Hrsg.), *Creative Urban Milieus. Historical Perspectives on Culture, Economy, and the City*, Frankfurt am Main und Chicago 2008, S. 179-205.

<sup>19</sup> Vgl. Heßler und Zimmermann, *Perspektiven*, 2011, S. 676-680; Lutz Philipp Günther, *Die bildhafte Repräsentation deutscher Städte. Von den Chroniken der frühen Neuzeit zu den Websites der Gegenwart*, Köln, Weimar und Wien 2009; Katrin Minner, *Lost in Translation? Städtische Selbstdarstellung in Stadt(werbe)filmen der 1950er bis 1970er Jahre*, in: Clemens Zimmermann (Hrsg.), *Stadt und Medien. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Köln 2012, S. 205-222.

teure medial dar, inszenierten sich selbst. Das Spezifische für industriell geprägte Städte (zum Beispiel Betonung oder aber Nicht-Zeigen der ortsansässigen Industrie) ist also bei Weitem noch nicht systematisch erforscht worden, ebenso sollten inoffizielle und ‚private‘ Dokumente und Praktiken einbezogen werden. Einen weiterführenden Beitrag dazu leistet in diesem Heft Rolf Sachsse. Er verweist insbesondere auf die mediale Vielfalt der Industriestadtrepräsentationen, zeigt die Wechselbezüge der Genres Bildband und Film, die wiederum an ein historisch gebundenes Medienregime gebunden sind. Ferner betont Sachsse den werbenden Charakter solcher medialer Repräsentationen, das ausgesprochene (sozialpolitische) Harmonie- und Fortschrittskonzept, das aus den Bildern der Industriestadt ersichtlich wird – ein denkwürdiger Kontrast zu der Feindlichkeit des 19. Jahrhunderts der „Coketown“ gegenüber, wie sie hier Heinz Reif rekapituliert hat.

Künftige Industriestadtforschung kann demnach, so hier die These, auf vorhandenen Ansätzen zu der Genese monostruktureller Schwerindustrieregionen und -städte, zu ihren Strukturmerkmalen und -defiziten, zur demographischen Dynamik und politischen Verfassung basieren. Sie sollte sich, so die weitere These, zentral mit Akteurskonstellationen, inneren räumlichen Veränderungen und eher sich langsam verändernden Selbstverständnissen und Umstrukturierungspolitiken beschäftigen. Dass dabei nicht mehr wie ehemals ein rein nationaler Rahmen zugrunde gelegt werden kann, sondern Interdependenzen und Internationalisierung von Produktion deutlich stärker als die frühere Forschung berücksichtigt werden sollten, erscheint evident. Schließlich ist es die Aufgabe historischer Industriestadtforschung, an aktuelle Erkenntnisse zur Tertiarisierung und Kulturalisierung von Tätigkeiten in ‚alten‘ Industriestädten anzuknüpfen und ihnen eine historische Dimensionierung zu geben. Längerfristig zurückreichende ‚Pfade‘ und Akteurskonstellationen und medial vermittelte Selbstverständnisse solcher Industriestädte wie auch Einflüsse globalen Konkurrenzdrucks, technologischer Wandlungen und Effizienz Anpassungen durch Neustrukturierungen der räumlichen Produktionsgebiete sollen in historischer Perspektive untersucht werden.

**Prof. Dr. Martina Heßler, Professorin für Neuere Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte, Helmut-Schmidt-Universität Hamburg, mhessler@hsu-hh.de;**  
**Prof. Dr. Clemens Zimmermann, Lehrstuhl für Kultur- und Mediengeschichte, Universität des Saarlandes, cl.zimmermann@mx.uni-saarland.de**

## **Städte und Städteagglomerationen der Montanindustrie in Deutschland, 1850 – 1914**

Der Zusammenhang von Industrialisierung und Stadt löst überwiegend negative Assoziationen aus, die auch heute noch häufig zu dem Befund führen, dass Industriestädte, zumal die schwerindustriellen Städte des 19. Jahrhunderts, eigentlich keine richtigen Städte gewesen seien. Zu diesen Urteilen hat die Stadtforschung – jenseits der normativ verzerrenden konservativen Stadtkritik – mit zwei problematischen Prämissen lange Zeit beigetragen: Zum einen wurden Industrialisierung und Stadtentwicklung als synchron ablaufende Prozesse verstanden, obwohl die Industriestädte doch überall der viel schnelleren Industrialisierung nur mehr oder weniger stark verzögert nachzufolgen vermochten. Zum anderen wurde zumeist die Eigendynamik des Städtischen, genauer: die Fähigkeit dieser Städte und ihrer Bevölkerungen, auf die Herausforderungen des ausbeutenden Industriekapitals produktiv-reformorientiert zu reagieren, viel zu lange unterschätzt. Beides soll hier, wie der Weg zu komplexeren, aufschlussreicheren Untersuchungsmodellen, mit einem Durchgang durch die Ansätze, mit denen man die Geschichte der schwerindustriellen Städte in Deutschland in der Vergangenheit zu entschlüsseln versucht hat, kurz dargestellt werden.

*„Höllengegend“ - Die Last des normativen Blicks*

Im Verlauf des 19. Jahrhunderts intensivierte und differenzierte sich die kritische Wahrnehmung der Stadt. Bis dahin hatten allein Großstädte wie Paris und London die von Krisen- und Verlusterfahrungen wie Zukunftsängsten geplagte Einbildungskraft der Stadtkritiker zu Schreckensvisionen stimuliert: Die Stadt als Moloch, als neues Babylon, als Zentrale Mammons, in welcher die gleichermaßen denaturierenden wie entzivilisierenden Gesetze des Asphaltschungels und krank machende Dünste ihr zerstörerisches Werk verrichteten. In dem Maße, in dem die Industrie



sich vom Land in die Städte verlagerte und zugleich in beispielloser Weise wuchs, erregten neue, hoch problematische Erscheinungsformen des Städtischen die Aufmerksamkeit der Stadtkritik. An englischen, aber auch an deutschen Verhältnissen entwickelten Schriftsteller, insbesondere zahlreiche England bereisende Techniker und Beamte, Lehrer und Geistliche, Mediziner und politische Journalisten, das klassische Negativbild der Industriestadt. Hier sah man eine von der Industrie verwüstete Naturlandschaft und eine von ihr produzierte formlose, wuchernde, durch ein Inferno von Emissionen überlastete Stadt. Diese schien die Menschen, die von der Industrie in Massen zusammengezogen worden waren, und langfristig die Gesellschaft insgesamt zu zerstören. Die Reihe der Publikationen, die diesem Stereotyp Dauer und einen schnell wachsenden Kanon an Schreckbildern verlieh, ist bis heute unübersehbar.<sup>1</sup> Sie reicht von Friedrich Engels „Briefen aus dem Wuppertal“ (1838) und seiner auf Manchester konzentrierten Schilderung der „Lage der arbeitenden Klassen in England“ (1845), über Erfolgsromane von Charles Dickens (Hard Times, 1854) und Elisabeth Gaskell (North and South, 1855) bis zu den zahllosen, dem Natur- und Heimatschutz verpflichteten, überwiegend mittelständischen Autoren. Auch diese bereisten seit den 1890er Jahren, Zerstörung im Blick und Entzivilisierung dokumentierend, die Industriegebiete. Von der Montanindustriestadt Oberhausen im Ruhrgebiet zeichnete einer von ihnen, Wilhelm Schäfer, 1907 seinen Lesern das folgende düstere Bild:

„Hier ist der Mensch und seine Wohnung dem Wahn des Mehrverdienstes geopfert. In trauriger Öde zwischen Fabriken und Zechen eingeeengt, ziehen die schwarzen Straßen zwischen schwarzen Häusern dahin. Der elende Ziegelbau mit rußig angelaufenem Zement scheint hier die einzige Bauart. Überall Schienen! Man kann es nicht begreifen, was all die Bahnen sollen [...]. Und immer ein Geruch von nasen Schornsteinen in der Luft: eine Höllengegend!“<sup>2</sup>

Die Wirkung dieses krassen Schwarz-Weiß-Stereotyps klang selbst in der historischen Stadtforschung des 20. Jahrhunderts nach, wenn es in der großen Stadtstudie von Lewis Mumford<sup>3</sup> in einem eher kleinen, unmittelbar auf Dickens „Coketown“ Bezug nehmenden Kapitel zur Industriestadt heißt: „Der Industrialismus, [...] die größte schöpferische Kraft des 19. Jahrhunderts, schuf die unwürdigste städtische

<sup>1</sup> Vgl. Harold L. Platt, *Shock Cities. The Environmental Transformation and Reform of Manchester and Chicago*, Chicago 2005; Christian Engeli, *Die Großstadt um 1900. Wahrnehmungen und Wirkungen in Literatur, Kunst, Wissenschaft und Politik*, in: Clemens Zimmermann und Jürgen Reulecke (Hrsg.), *Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900*, Basel 1999, S. 21-51.

<sup>2</sup> Wilhelm Schäfer, *Der Niederrhein und das bergische Land* (1. Auflage 1907), 3. Auflage 1939, S. 86-87.

<sup>3</sup> Vgl. hierzu und zum Folgenden das „Coketown“-Kapitel in: Lewis Mumford, *Die Stadt. Geschichte und Ausblick*, 2 Bände, München 1979 (1. Aufl. 1961), hier Bd. 1, S. 519-557.

Umwelt, welche man bis dahin kannte“ (S.520). Kurz darauf spricht er sogar vom „Verbrechen des Industrialismus“ (S. 519).

Die normativen Raster dieses einseitig auf Defizite fokussierten Blicks und der Aufladung des so Wahrgenommenen mit einer Fülle von Negativbildern erschließt sich am besten über die Metaphern und Kernbegriffe solcher Texte. Die riesen-, haufen- und massenhaften Züge der Industriestädte signalisierte den Beobachtern, die solche Städte durchweg ‚von außen‘ schilderten und an der Sicht der dort lebenden Menschen nur wenig Interesse zeigten, vor allem eine Furcht erregendes Chaos: das Fehlen jeglichen sozialen Gleichgewichts und einer aus der Mitte, aus dem „Herzen der Stadt“ heraus „organisch“ entwickelten Ordnung; „die brutale Preisgabe von Leben und lebendiger Umwelt“ aus rücksichtsloser Profitgier; ein ödes Gleichmaß der Fabrikarbeit und des engen, monotonen, unhygienischen Wohnens (S. 535); eine Abstumpfung aller Sinne; die Abnahme elementarer „Geschmacksunterscheidung“ (S. 549), was Ernährung, Wohnungseinrichtung, Sensibilität für Farben wie das Schöne insgesamt angeht; und in der Konsequenz: die Unterdrückung jeglichen Strebens nach Individualität durch übermächtige Strukturen des Kollektiven.

Das Maßstab gebende Leitbild dieser kulturkritischen Stadtwahrnehmung war und blieb selbst noch bei Mumford, „die körperschaftlich geordnete mittelalterliche Stadt“ (S. 529): eine kompakte, räumlich klar begrenzte, harmonisch in die Natur eingegliederte Stadtgestalt, einprägsame bauliche Dominanten und Stadtsilhouetten, übersichtlich arrangierte, auf ein Zentrum bezogene Stadträume, kurz: die individuelle, und damit in der Wahrnehmung von innen wie von außen ganzheitlich erfahrbare und dadurch schöne Stadt.

Die Industrie, insbesondere der industrielle Bergbau, schuf dagegen „Coketown“, nach Mumford eine Art Nicht-Stadt, Lebensort von „verdornen, denaturierten Menschenhaufen“: „Nacht breitete sich über die Kohlenstadt aus. Ihre vorherrschende Farbe war schwarz“ (S. 548). Die schnelle Expansion des Bergbaus habe „überall in der Gesellschaft einen allgemeinen Verlust an Form zur Folge“ [gehabt]: „eine Entwürdigung der Landschaft und eine nicht minder brutale Ordnung der gemeinschaftlichen Umwelt“ (S. 524). Zwar räumt Mumford ein, „dass bei dem Tempo, in dem die westliche Welt industrialisiert wurde, das Problem, wie man angemessene Städte bauen sollte, nahezu unlösbar war“ (S. 546). Aber der für die historische Stadtforschung wesentlich interessanteren Frage, wie aus dem künstlichen, kargen Nukleus von Fabrik und Arbeitersiedlung doch noch Städte eigener Art, Industriestädte und sogar Industrieregionen hervorgehen konnten, widmete er, wie auch andere Autoren, lediglich einige wenig aufschlussreiche Buchseiten, da er geringe Verbesserungen bestenfalls als von Wissenschaft und die Hygienebewegung

bewirkt sah. Für diese Stadtkritik der kulturellen Verzweiflung konnte eine Stadt, die sich wegen ihrer eigenen, das heißt genuin schwerindustriellen Bau- und Raumnutzungsdynamik nicht mehr mit dem Leitbild der kompakten, körperschaftlichen, schönen Stadt vermitteln ließ, zwar ein Stück weit repariert, letztlich aber keine richtige Stadt mehr werden.

### *Industriestadtforschung – Analytische Zugriffe*

Jenseits dieser kulturpessimistischen Tradition der Industriestadt Wahrnehmung entwickelte sich aber schon früh ein anderer, kühlerer Blick auf die von der Industrie hervorgebrachten neuen Städte, zwar ebenfalls nicht frei von normativen Voreinstellungen und dem Desinteresse an den Erfahrungen derer, die hier wohnten, aber doch mit einem entschieden analytischen Interesse daran, den spezifischen wirtschaftlichen und sozialen Ursachen wie Folgen solcher Stadtbildungen näher zu kommen, mit neuen fachwissenschaftlichen Fragestellungen und Untersuchungsmethoden. Den Anfang machte hier der „Nationalökonom“ Werner Sombart mit seiner ökonomischen Theorie der Industriestadt als Produkt des modernen Kapitalismus. Als Resümee seines bis etwa zum Ersten Weltkrieg reichenden statistischen Überblicks konstatierte er lakonisch Eigenart und Entstehungsursache der Industriestadt: Sie sei „eine [...] mächtige Anhäufung von Menschen, die der Industrie ihr Zusammenleben und ihren Unterhalt verdanken“.<sup>4</sup>

Sombarts bis heute die Industriestadtforschung leitende Kernfrage lautete: Wie konnten aus diesen extrem schnell, ja explosiv gewachsenen Industriestandorten richtige Städte werden? Dem Typus der „Bergbau- und Hüttenstadt“, insbesondere der oberschlesischen Stadt Königshütte, galt dabei seine besondere Aufmerksamkeit. Mit dem Eintritt in die kapitalistische Epoche sei die Industrie zur Städtebildnerin geworden. Das Maximum an städtebildender Kraft erkannte er dabei der Bergbau- und Hüttenindustrie zu. Diese habe nicht nur bei besonders günstiger Entwicklung das Potenzial, Großstädte zu bilden, sondern als einzige Industrie in sich auch eine Tendenz zur Produktion gänzlich neuer Städte-Agglomerationen: Städte-Landschaften.

Wie gelingt nun aber der Aufstieg dieser „Anhäufung von Menschen“ zur Stadt oder gar zur Großstadt? Sombart unterscheidet zunächst zwischen dem bloßem In-

<sup>4</sup> Werner Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, Bd. 3, 1. Halbband, Berlin 1955, S. 401. Sombart publiziert seine Theorie der Industriestadt erstmals 1907, vgl. Werner Sombart, *Der Begriff der Stadt und das Wesen der Städtebildung*, in: *Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik* 25 (1907), S. 1-9. Ich folge hier im Wesentlichen der Zusammenfassung in: Wolfgang Hofmann, *Werner Sombarts Theorie der industriellen Städtebildung und die Entwicklung der Siemensstadt*, in: Michael Grüttner u.a. (Hrsg.), *Geschichte und Emanzipation. Festschrift für Reinhard Rürup*, Frankfurt a.M. 1999, S. 570-598.

dustriestandort, der „industriellen Teilstadt“, und der ökonomisch und sozial differenzierten „industriellen Vollstadt“. Erstere ist eine fast reine Arbeiterstadt. Ihr erstaunlich schnelles Bevölkerungswachstum verdanke sie der in Zeiten günstiger Konjunktur geradezu explosiven Steigerung der Produktion, die, zumal im lange Zeit wenig technisierten, arbeitsintensiven Bergbau, ganz überwiegend nur durch ständig steigende Belegschaftszahlen zu erreichen gewesen sei. Solche Anlagen, in denen jenseits der eng um ihr Werk gruppiert wohnenden Arbeiter nur das Minimum an Direktoren und Werksbeamten wohnte, das zur Leitung der Produktionsanlagen unverzichtbar gewesen sei, nannte Sombart „Städtegründer“.

Zur „industriellen Vollstadt“ konnte die „industrielle Teilstadt“, deren Schicksal ansonsten die Stagnation oder die Eingemeindung sei, aber nur aufsteigen, wenn sie hinzugewinnen würde, was jene schon hätte: die „Städtefüller“. Hier verweist Sombart zum einen auf den für seine Analyse grundlegenden Unterschied, dass in der industriellen Vollstadt, im Vergleich zur Teilstadt, der Unternehmensprofit vor Ort verausgabt werde, da hier die Unternehmer, deren Kapitalgeber, das Leitungspersonal der Betriebe und insgesamt eine große Zahl mehr oder weniger vermögender Bürger wohnten, die ihr Einkommen in der Stadt verzehrten. Als weitere die Städtebildung vorantreibende, die Stadt „füllende“ Faktoren, die selbst den Aufstieg zur Großstadt ermöglichen könnten, nennt Sombart: die Ausdifferenzierung der Industrie vor Ort, das heißt die vertikale wie horizontale Diversifizierung der Produktion in den Großunternehmen; die Etablierung von Zulieferindustrien und Handwerksbetrieben sowie komplementären oder gar völlig neuen Industriezweigen; die volle Ausschöpfung des lokalen Arbeitskräfteangebots, vor allem der Arbeitskräfte der Frauen vor Ort; den Ausbau der öffentlichen und privaten Versorgungsfunktionen, insbesondere ein Konsum- und Dienstleistungsangebot für die wohlhabenderen Bewohner der Stadt; und schließlich die Übernahme von zentralörtlichen Funktionen für das Umland durch die Platzierung übergeordneter staatlicher Einrichtungen und überlegener Handels-, Finanz-, Kultur-, Bildungs- und anderer Angebote in der Stadt. Das heißt: Letztlich machte die Tertiärisierung den Unterschied zwischen der industriellen Teil- und der industriellen Vollstadt.

Die stadthistorische Forschung hat das Sombart'sche Konzept der Industriestadt-bildung erst nach dem zweiten Weltkrieg weiterentwickelt. Drei dieser Ergänzungen seien im Folgenden, da für unser Thema von Bedeutung, kurz vorgestellt. Anknüpfend an Sombart haben Gunter Ipsen und nach ihm Wolfgang Köllmann – etwas überzogen – die Industrie zur „eigentlichen Städtegründerin der Neuzeit“ erhoben, zugleich aber, als historische Demographen, den Blick von der industriellen Produktion auf das Wachstum der Erwerbsbevölkerung vor Ort, genauer: auf das Verhältnis von (zu einem erheblichen Teil vom Lande „importiertem“) Geburtenüber-

schuss in der Stadt zum Wanderungsgewinn gelenkt:<sup>5</sup> Das für die Bevölkerungsdynamik entscheidende Element der Großstadtbildung war, so Köllmann, die Zuwanderung. Für die Bergbau- und Hüttenstadt bedeute dies konkret den Nachfragesog der Montanindustrie nach Arbeitskräften auf den regionalen, nationalen und internationalen Arbeitsmärkten. Mag auch dies nur einen Teil des Vorgangs erklären, wichtig bleibt, dass Köllmann hiermit auf die Wanderungsbewegungen und auf die vom schwerindustriellen Arbeitsmarkt produzierten spezifischen Belegschafts- wie Bevölkerungsstrukturen in den Industriestädten aufmerksam gemacht hat.

Da Sombart als Ökonom vor allem die industriellen Produktionsanlagen im Blick hatte, blieben in seiner Theorie der Industriestadt die Rolle und die Leistung der politischen Gemeinde unberücksichtigt. Diese Lücke wurde seit den 1960er Jahren, in einem ersten Schritt von einer stark verwaltungsgeschichtlich orientierten historischen Stadtforschung geschlossen, die auf den engen Zusammenhang von Industriestadtbildung, genuin industriestädtischen Problemlagen und den Aufstieg einer dem kommenden Wohlfahrtsstaat vorarbeitenden Leistungsverwaltung aufmerksam gemacht hat.<sup>6</sup>

Gegen diesen Forschungsansatz, der in der Tat bisweilen etwas zu engagiert das hohe Lied des Reformbürgertums, der staatlichen Bürokratie und der bürgerlichen Selbstverwaltung mit ihren innovativen Bürgermeistern und beamteten Beigeordneten gesungen hatte, wandte sich, konzentriert auf die Städtebildung im Ruhrgebiet, mit starken, beeindruckenden Sprachformeln und Begriffsbildungen seit den 1970er Jahren eine ‚Schule‘, die der dortigen, montanindustriell verursachten Städtebildung eine rücksichtslose, sozialdarwinistische Aneignung des Bodens und Ausbeutung seiner Ressourcen („ökologische Verwüstung“), eine einseitig schwerindustrielle Prägung des Raums, eine Zersiedelung durch „gestaltlos wuchernde Konglomerate von Arbeits- und Wohnstädten“ und letztlich eine dem dort wirkenden Geflecht von Interessengegensätzen, Inkompetenzen und Verhinderungsstrukturen geschuldete „Unfähigkeit zur Stadtentwicklung“ attestierte, welche die Berg- und Hüttenarbeiter dieses preußischen „Wilden Westens“, wollten sie hier (über)leben, zur Ausbildung kleinräumiger, milieuhafte verdichteter, „selbsttätiger Solidarstrukturen“ zwang.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Wolfgang Köllmann, Der Prozeß der Verstädterung in Deutschland in der Hochindustrialisierungsphase, in: ders., Bevölkerung in der industriellen Revolution, Göttingen 1974, S. 125-139, hier: S. 125; ders., Zur Bevölkerungsentwicklung ausgewählter deutscher Großstädte in der Hochindustrialisierungsphase, in: ebd., S. 140-156, hier: S.141: „Die industrielle Gesellschaft entstand in der Wanderung“.

<sup>6</sup> Vgl. die Überblicksdarstellungen von Wolfgang R. Krabbe, Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, Göttingen 1989, und von Jürgen Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt a.M. 1985.

<sup>7</sup> Vgl. Lutz Niethammer, Umständliche Erläuterungen der seelischen Störungen eines Communalbau-

Die gravierenden Folgen einer „defizitären Urbanisierung“, die Mängel der montan-industriellen Industriestadtbildung, die bis heute noch in vielen Bereichen das Erscheinungsbild dieser Städte bestimmen, sind unbestritten.<sup>8</sup> Doch birgt dieses Interpretament, das weder von den normativ verzerrten Chaosbildern der frühen Industriestadtforschung noch von Bergarbeiternostalgie gänzlich frei ist, mehrere – seinerzeit nicht immer vermiedene – Gefahren. Es verliert Mumfords und Sombarts Hinweis, dass es für die Lösung dieses industriell verursachten und völlig neuen Städteproblems seinerzeit keine Vorbilder gab, ebenso aus den Augen wie die Einsicht, dass Stadtentwicklung unter diesen Bedingungen, jenseits der zweifellos prägenden Machtstrukturen, tagtägliche Kommunalpolitik in Form von Patchwork-Arbeit war. Die aufkommende Leistungsverwaltung konnte auf die kumulativ wachsenden Problemlagen günstigenfalls Schritt für Schritt reagieren, was aber durchaus mit einer langfristigeren Planungsperspektive vereinbar war, welche die Standards und Muster rezipierte und durchsetzte, welche die Zeit anbot und die als einigermassen erprobt galten.

In der Fixierung auf die ins Auge fallenden Defizite wird übersehen, dass zumindest die Industriegemeinden, die unter diesen schwierigen Bedingungen schon vor 1914 den Städtestatus errangen, auch Orte der Innovation, Werkstätten moderner Städtestandards, Zentren dynamischer Ausdifferenzierung neuer Institutionen, Kristallisationskerne eines eigenen Städtestolzes und einer vitalen, Verantwortung übernehmenden, die Stadtentwicklung zunehmend reflektierter steuernden *Community* sein konnten, Wohn- und Lebensorte, deren innere Kohärenz und Integrationskraft trotz aller Konflikte schon vor 1914 so weit fortgeschritten waren, dass sie die schweren Krisen der 1920er Jahre relativ ungefährdet bewältigen konnten.<sup>9</sup>

Eine Geschichte montanindustrieller Städtebildung, genauer: der Entstehung von Städten infolge industrieller Verwertung von Kohle und Erzen, welche dem Anspruch beider Forschungsansätze, Leistungsverwaltung und defiziente Urbanisierung, gerecht werden will, bedarf einer doppelten Grundlage: zum einen der Kenntnis der Faktoren, die als Ursachen oder Folgen die hier ablaufenden Prozesse der Städtebildung entscheidend bestimmt haben; zum anderen einer differenzierten Typologie der entstehenden Industriestädte und Industriegemeinden, die es erst

meisters, oder: die Unfähigkeit zur Stadtentwicklung, Frankfurt a.M. 1979; Detlev Vonde, Revier der großen Dörfer. Industrialisierung und Stadtentwicklung im Ruhrgebiet, Essen 1989; und Franz Josef Brüggemeier, Leben vor Ort. Ruhrbergleute und Ruhrbergbau 1889-1919, München 1983.

<sup>8</sup> Den schnell Konjunktur gewinnenden Begriff der „defizitären Urbanisierung“ verwandte, so weit ich sehe, zuerst Horst Matzerath in seiner Pionierstudie: Urbanisierung in Preußen 1815-1914, 1 Band und 1 Kartenschuber, Stuttgart 1985, hier: S. 340.

<sup>9</sup> Dieser Perspektive folgt meine Studie: Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929, 2 Bände, Köln 1993.

möglich macht, Erfolge und Misserfolge, Leistungen und Grenzen, kurz: die Eigenart der einzelnen Städte genauer zu bestimmen und ihnen das graue Gesicht des vorwiegend negativ kodierten Kollektivphänomens zu nehmen.

### *Faktoren der schwerindustriellen Städtebildung*

Schaut man auf die Entwicklung des Städtewesens in den wichtigsten montanindustriellen Regionen Deutschlands, dem Ruhrgebiet, Oberschlesien und dem Saarland, so waren es vor allem sechs Vorgänge, die diese „Reviere“ prägten:

1. Die Städte und Gemeinden der Montanindustrie entstanden über den Rohstofflagern (Kohle und Erze). In Gründung wie Entwicklung waren sie entscheidend vom Anschluss an die Netze des Schienen- und Wassertransports abhängig, aber auch vom Zugang zu umfassenden Wasservorräten für Bevölkerung und Industrie.

2. Produktionssteigerung war in diesen Industrien primär durch Belegschaftswachstum zu erreichen. In langfristig günstigen Konjunkturphasen versammelte sich so um Zeche, Hütte und Fabrik eine extrem schnell wachsende, überwiegend aus ländlichen Gebieten zuwandernde Gemeindebevölkerung, für welche Mobilität ein Mittel zur Sicherung und Besserung von Lebenschancen war. Die Sesshaftwerden am Ort eine häufig nur im langfristigen Prozess zu bewältigende Herausforderung war.

3. Die von ihrer bisherigen alltagsweltlichen Normalität abweichenden Grunderfahrungen der Menschen, waren solche der Heterogenität und der Disproportionalität: Vielfalt der Erfahrungen mit „Anderen“ und „Fremden“ in der alltäglichen Begegnung mit Menschen unterschiedlichster Herkunftsregionen; das Fehlen bzw. die Schwäche einer Orientierung gebenden stadtbürgerlichen Leitkultur; bis dahin völlig unbekannte Geschlechter- und Altersstrukturen; die Verflüssigung oder gar Verkehrung tradierter Religionsverhältnisse; extreme Ungleichgewichte in den Berufsstrukturen und der sozialen Schichtung; streng organisierte Großbetriebe mit einem der agrarischen Herkunftswelt fremden, künstlichen Zeit- und Arbeitsrhythmus; Arbeiteranteile in Städten wie Gemeinden von 60% und mehr; Arbeitsplätze fast nur für Männer, nicht aber für Frauen aus der Arbeiterschaft; ein im Unterschied zur Fertigungsindustrie sich eher mühsam und begrenzt entwickelnder tertiärer Bereich (Handwerk, Handel, private und öffentliche Dienstleistungen), und als Folge von diesem allem eine eher schwach bleibende bürgerliche Mittelschicht.

4. Die Montanindustrie setzte ‚ihre‘ Städte und Gemeinden durch die belastende Inanspruchnahme von Boden und Luft, vor allem aber durch die von ihr vor Ort konzentrierten Arbeitermassen, unter einen hohen sozialen, organisatorischen und planerischen Problemdruck. In vielen Fällen blieb die Sicherung eines Minimums

an gemeindlichen Leistungsstandards und die Bewältigung der sich hier kumulierenden proletarischen Lebenskrisen, abgesehen von solidarischer Selbsthilfe zunächst der bürgerlichen Philanthropie und der kirchlichen Caritas überlassen, und im Wohnbereich – ganz in deren eigenem Interesse – den Großbetrieben. Eine ‘Produktion von Stadt\*’ allein durch Kapital und Markt war aber in Preußen-Deutschland, im Unterschied zum Beispiel zu den USA, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht mehr möglich. Kommunale und staatliche Interventionen traten, zunächst in der Schulfrage, neben diese privaten Unterstützungssysteme und haben diese dann, Dominanz und ‚Allzuständigkeit‘ beanspruchend, recht schnell Schritt für Schritt ersetzt.

5. Das Steueraufkommen der montanindustriellen Gemeinden beruhte vorwiegend auf den bescheidenen Arbeiterlöhnen und dem Einkommen der relativ mäßig besteuerten Angehörigen der Mittel- und Oberschicht vor Ort. Die Probleme wuchsen stets schneller als die kommunalen Haushalte. Die Bauern, Hausbesitzer und Industriebürger, die lange Zeit die Gemeindeversammlungen dominierten, waren nahezu aus Prinzip gegen Ausgabensteigerungen und reagierten auf Versuche der Kreditfinanzierung geradezu allergisch. So war es für diejenigen, die über ihre partikularen Interessen hinaus an der Fortentwicklung zur Stadt und der Gestaltung einer städtischen Zivilgesellschaft arbeiteten, sehr schwer, sich die dazu erforderlichen Handlungsspielräume zu erarbeiten.

6. Jenseits des Drucks der überlokalen, nationalen Öffentlichkeit stand einer solchermaßen gebremsten Stadtentwicklung mit der Zeit im Wesentlichen nur eine Ressource zur Verfügung, die sich aus der Schnittmenge zwischen den Interessen zweier städtischer Eliten an der Stadt bildete: Industriebürger und die Bürger des aufkommenden Dienstleistungssektors bildeten eine Synthese aus einer industriebezogenen Sozial-, Sozialhygiene- und Wirtschaftspolitik, zu der die Unternehmer, Manager und Techniker der großen Werke viel Know-how und das Bürgertum eine Politik der City-Bildung, der geplanten Stadtgestaltung und Stadterneuerung, kurz: eine Steigerung städtischer Zentralität zugunsten des Bürgertums, des Handels und des aufkommenden Dienstleistungsbereichs in den Hauptgeschäftsstraßen, beisteuern konnten. Die Leistungsschwerpunkte dieser Städte findet man in Folge dessen zumeist im Bereich der sozialen wie städtetechnischen Infrastrukturen, relativ spät zum Teil in der Stadtplanung, nur selten dagegen auf den Feldern der Kultur und der ästhetischen Gestaltung des Stadtbildes. Gleichwohl: Die Tendenz, der Stadt der Montanindustrie neue planerische und selbst ästhetische Qualitäten zu verleihen, ist gleichwohl um 1900 fast überall zu beobachten.



## *Eine Typologie der schwerindustriellen Städtebildung*

Der Weg zur „industriellen Vollstadt“, die Vermeidung der in der Regel eher unerwünschten Eingemeindung, war in diesen Regionen, zumal seit den 1890er Jahren, als die Regierungen, jenseits der schieren Bevölkerungszahl, zunehmend strengere Maßstäbe an Bürgerlichkeit, infrastrukturelle städtische Standards und Steuerungsfähigkeit der antragstellenden Gemeinden anlegten, durch viele nur schwer wegzuräumende Steine blockiert. Zur möglichst konkreten Erfassung der in den schwerindustriellen Konurbationen ablaufenden Urbanisierungsprozesse, die eine Vielzahl unterschiedlichster Industriegemeinden hervorbrachten, hat die Ruhrgebietsforschung eine Stadttypologie entwickelt, welche fünf Typen unterscheidet:<sup>10</sup>

1. Die auf Kontinenten wie Amerika oder Australien relativ häufig, in Europa dagegen kaum nachweisbaren Exploitationsstädte, die nach der Ausbeutung ihrer Rohstofflager aufgegeben und zu Geisterstädten wurden.

2. Die schwerindustriell überformten vorindustriellen Klein- und Mittelstädte, deren Zentralitätsfunktionen sich in der Industrialisierung stark erweiterten (höhere Schulen, Verwaltungsämter und Gerichte, Banken, Großkaufhäuser oder Konzernzentralen); also jene schwerindustriellen Städte, die nach Sombart das Potenzial zur Großstadt hatten.

3. Neue, reine Industriestädte ohne vorindustrielle Kerne mit begrenzt bleibenden Zentralitätsfunktionen, die aber aufgrund einer starken Bergbau- und Hüttenindustrie das Potenzial zu einem eigenen Weg zur Stadt besaßen.

4. Neue Industrie- und Landgemeinden, im günstigsten Fall angebunden an ein Dorf der vorindustriellen Agrar- und Waldlandschaft, häufig aber allein um Zeche und Hütte herum gewachsen, mit kaum festzustellenden Zentralitätsfunktionen und nur geringen Chancen, den Status einer Vollstadt zu erreichen. Ihr Schicksal war zumeist die Eingemeindung und damit der Abstieg zum Stadtteil an der Peripherie einer angrenzenden leistungsfähigeren, kreisfreien Industriestadt, oder aber das dauerhaft kreisabhängige „Industriedorf“.

5. Die industrielle Modellstadt, Ergebnis einer bewussten, häufig sozialutopisch aufgeladenen Auseinandersetzung mit den Problemen der schwerindustriell produzierten Stadt, die die Defizite bisheriger Städtebildung durch Industrialisierung zu vermeiden suchte und eine sozialharmonische industrielle Gemeinschaftsbildung anstrebte.

<sup>10</sup> Ich folge hier, nur wenig ergänzt, der Typologie, die von Magnus Dellwig in Auseinandersetzung mit Überlegungen von Jürgen Reulecke und Hans Heinrich Blotevogel entwickelt worden ist, vgl. Magnus Dellwig, *Kommunale Wirtschaftspolitik in Oberhausen*, 2 Bände, Oberhausen 1996, hier: S. 34- 51; Jürgen Reulecke, *Urbanisierung*, 1985, S. 40-47.

## *Städteagglomerationen der Montanindustrie*

Schon Werner Sombart hatte auf ein weiteres, ins Auge fallendes Merkmal montan-industrieller Städtebildungsprozesse aufmerksam gemacht: Bergbau und Hüttenwesen prägten nicht nur die innere Stadtwerdung, die Raumstrukturen ihrer Städte, in sehr spezifischer Weise. Sie kreierte in der Regel auch Ansammlungen, Agglomerationen einer Vielzahl äußerlich – zumindest auf den ersten Blick – gleichartiger Städte, Industrie-Stadtlandschaften, Konurbationen als weitere neue Erscheinungsform des Städtischen: die Stadtregion.<sup>11</sup> Im Kern liegen diesem Phänomen die Kohle, genauer: riesige Kohlefelder zugrunde, die – im Unterschied zu den traditionellen und einigen neueren Bergbaustädten wie zum Beispiel Penzberg bei München – nicht zu einer punkt-, sondern einer flächenmäßigen Erschließung führten. Im Ergebnis legte sich so ein weit gespanntes Netz aus einer Vielzahl von Abbaupunkten der Kohle, die zu Städten oder Gemeinden heranwuchsen, über die gesamte Fläche der Kohlenlagerstätte. Die Hüttenwerke, die diesem Zwang zur Standortwanderung nicht unterlagen, wurden dort, wo sie zuerst am Ort waren, zu Städtegründern, und dort, wo sie zu den Kohlebergwerken hinstießen, lediglich zu Motoren beschleunigten Bevölkerungswachstums. Dort aber, wo den Bergwerken keine Hütten mehr nachfolgten, also in der Mehrzahl der Fälle, war die Kohle allein die Gründerin von Industriegemeinden oder (seltener) von Industriestädten.<sup>12</sup>

Das Neue an diesen Agglomerationen war, dass die Konzentration der Bevölkerung nicht von einem Kern aus gesteuert wurde, sondern sich in einem relativ offenen Urbanisierungsfeld polyzentral, also auf eine Vielzahl von Konzentrationspunkten verteilte. In traditionaler Sicht, zum Beispiel in der Sicht des Forschungs- und Ordnungskonzepts der ‚zentralen Orte‘, erweckt dies leicht den Eindruck von Wildwuchs und Chaos, da das hier zugrunde gelegte Ordnungsmodell – Städte mit ihrem jeweils eigenen Umland, das von der Stadt mit den in ihr konzentrierten Dienstleistungen versorgt wird – nicht greift. Will man gleichwohl mit dem Konzept der zentralen Orte der Eigenart dieser Konurbationen näher kommen, dann

<sup>11</sup> Das hierauf bezogene Analysekonzept der Raumbildung wurde in Deutschland zunächst in der Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie sowie in der Planungswissenschaft verwandt; über den angelsächsischen *spatial turn* vermittelt, hat es aber zunehmend auch in der Geschichtswissenschaft an Gewicht gewonnen. Vgl. Klaus Tenfelde, Raumbildung als ökonomischer, sozialer und mentaler Prozess, in: Ders. (Hrsg.), Raumbildung als mentaler Prozess. Schwerindustrielle Ballungsregionen im Vergleich, Bochum 2008, S. 5-20.

<sup>12</sup> Jürgen Reulecke sieht zu Recht in der Kombination von Hütte und Zeche am selben Ort die günstigste Konstellation für eine schwerindustrielle Städtebildung; doch gab es nicht nur im nördlichen Ruhrgebiet zahlreiche allein der Kohle geschuldete Entwicklungen vom Zechenstandort zur Stadt. Vgl. ders., Schwerindustrie und Städtegründer: Das Ruhrgebiet und das Siegerland im Vergleich, in: Ferdinand Oplig (Hrsg.), Stadt und Eisen, Linz 1992, S. 37-55, hier: 38-39.

führt dies zu der Einsicht, dass sich in diesen Agglomerationen mehrere, besonders leistungsfähige Städte ein bereits stark verstädtertes Umland gleichsam teilen, und zwar ungleichgewichtig, was zu einer Hierarchisierung der Städte und Gemeinden der industriellen Städtelandschaft in Ober-, Mittel- und Unterzentren führte. Zur Konturierung eines klar und durchgreifend funktional geordneten Städtesystems wird man mit einer solchen Umformung des Konzepts der zentralen Orte gleichwohl nicht kommen. Sinnvoller wäre es, Ulrich Auf der Heide folgend<sup>13</sup>, auf die montanindustriell produzierten Stadtregionen das Modell der „Städtevergesellschaftung“ anzuwenden, und sich damit auf die spezifischen Beziehungsmuster zu konzentrieren, die sich hier zwischen den Städten entwickelten. Bei diesem Ansatz fragt man danach, über welche rationalen Orientierungs- und Handlungsmuster die hier nahe beieinander liegenden Städte und Gemeinden ihr Verhältnis zueinander geregelt haben, aus welchen Gründen und mit welchen räumlichen Folgen. Auf diese Weise geraten nicht nur die hier praktizierten kommunalpolitischen Strategien (vor allem Konkurrenz versus Interessenausgleich, Verträge, Zweckverbände, Zusammenschlüsse, Gesinnungsgemeinschaften, 'Eingemeindungsimperialismus') in den Blick, sondern auch deren Ursachen. Jenseits der gängigen Verdikte der Zersiedlung und der ‚Kirchtumspolitik‘ könnte so durch Entschlüsselung der jeweiligen Eigenlogik montanindustrieller Städtelandschaften ein tieferes Verständnis für den Habitus der in diesen Stadtregionen versammelten Städte gewonnen werden.

### *Die ganze Geschichte erzählen: Städte und Räume der Montanindustrie*

Die von der Montanindustrie produzierten Siedlungsformen haben die hergebrachten Vorstellungen von Dorf und Stadt als geordneten, organisch gewachsenen, sozial wie baulich gestalteten Ganzheiten geradezu zertrümmert. Lutz Niethammer, wie auch Detlev Vonde<sup>14</sup> und Franz Josef Brüggemeier arbeiteten, konzentriert auf die Städtebildung im Ruhrgebiet, mit starken, beeindruckenden Sprachformeln und Begriffsbildungen seit den 1970er Jahren die negativen Aspekte der montanindustriellen Städtebildung pointiert heraus: eine rücksichtslose, sozialdarwinistische Aneignung des Bodens und die Ausbeutung seiner Ressourcen, die einseitig schwerindustrielle Prägung des Raums und dessen Zersiedlung. Insbesondere die Veröffentlichung Niethammers über die "Unfähigkeit zur Stadtentwicklung" wurde in der historischen Disziplin sehr bekannt.<sup>15</sup> In dieser Studie verband Niethammer die Schil-

<sup>13</sup> Ulrich Auf der Heide, Städtetypen und Städtevergesellschaftungen im rheinisch-westfälischen Raum, Köln 1977.

<sup>14</sup> Detlev Vonde, Revier der großen Dörfer: Industrialisierung und Stadtentwicklung im Ruhrgebiet, Essen 1989.

<sup>15</sup> Lutz Niethammer, Umständliche Erläuterung der seelischen Störung eines Communalbaumeisters in

derung der persönlichen Überforderung des Kommunalbaumeisters Heinrich Voßkühler im Industriedorf Borbeck bei Essen mit einer Analyse der sozialstrukturellen und politischen Verwerfungen dieser Gemeinde. Er hob ab auf "gestaltlos wuchernde Konglomerate von Arbeits- und Wohnstädten" und die ausbleibende Stadtentwicklung, die dem dort wirkenden Geflecht von Interessengegensätzen, Inkompetenzen und Verhinderungsstrategien geschuldet war. So seien, wie Franz Josef Brüggemeier meinte, die Berg- und Hüttenarbeiter dieses preußischen 'Wilden Westens', wollten sie hier (über-)leben, zur Ausbildung kleinräumiger, milieuhaft verdichteter "elementarer Solidarstrukturen" gezwungen gewesen. Neue, differenzierte Industriestadt- und Raumtypologien könnten zumindest einige Entwicklungsstränge aus diesem wirren Geflecht unterschiedlichster Wirkungsfaktoren und Akteurskonfigurationen herausfiltern.

Da es seinerzeit keine Vorbilder, nicht einmal städtebauliche Visionen dafür gab, wie Montanindustrie und Stadt miteinander zu vermitteln waren, orientierte man sich auch in den Industrierevieren, allen entgegenstehenden Erfahrungen zum Trotz, weiterhin am stark normativ aufgeladenen Bild der alten Stadt. Einzelne städtische Raumgestaltungen, Gebäude und symbolische Artefakte hielten diese Norm im Bewusstsein großer Teile der Bevölkerung wach, galten diesen als sichtbarer Anspruch an die künftige Fortentwicklung ihrer Stadt. In dem Maße aber, in dem Unternehmen, Behörden und Fachöffentlichkeit und auch ein Teil der Bürgermeister ihren Blick über das Lokale hinaus erweiterten, entfaltete sich daneben, mit deutlichen Anfängen schon vor 1914, ein neues Einheit und Identifikation stiftendes Projekt: die Integration des gesamten industrialisierten Raums durch zukunfts-trächtige Netzstrukturen. Der Bevölkerung dieser Reviere 'bescherte' diese sich überstürzende Entwicklung aber nicht nur eine langfristig zwischen Großbetrieb, Wohnort und Revierzugehörigkeit oszillierende Identität, sondern ein ganzes Bündel innovativer, wegweisender raumplanerischer Problemlösungen über die Region hinaus.

Die großen montanindustriellen Städte-Landschaften waren um 1900 Hauptorte städtischer Krisenlagen und Herausforderung an die Organisation städtischen Lebens. Sie waren damit zugleich gleichsam ‚Laboratorien‘ der neuen Städteagglomerationen, in denen Modelle zur Bewältigung dieser Herausforderungen entwickelt und erprobt wurden: Raumorientierte Problemdefinitionen, raumübergreifende technische Netzwerke und weit in den Raum ausgreifende Großprojekte. Vor allem im Ruhrgebiet war der Weg in die Moderne, der Weg vom lokalen Pragmatismus zu kreativen Raumlösungen nach einem ‚großen Plan‘, schon vor 1914 unumkehrbar beschritten. Auch diese helle Seite gehört zur Geschichte der ‚schwarzen Reviere‘.

Preußens größtem Industriedorf oder die Unfähigkeit zur Stadtentwicklung, Frankfurt am Main 1979.

## *Ausblick*

Die Städte der Schwerindustrie, selbst jene, die am Ende des 19. Jahrhunderts als hoch defizitär galten, bestehen bis heute, und haben sogar den Wegzug ‚ihrer‘ Industrie überlebt. Industriestädte entfalten Überlebenskraft. Sie verschwinden nicht einfach wie Goldgräberstädte. In dem Maße, in dem sie gegen Ende des 19. Jahrhunderts ihre Handlungsmöglichkeiten erkannten und nutzten, entwickelten sie sich zu Gegengewichten der anfangs nahezu unbehinderten Dynamik des Industriekapitals und seiner Interessen an einer schnellen Exploitation von Mensch, Siedlung und Landschaft. Diese Geschichte, die extremen industriellen Belastungen von Mensch und Umwelt, aber auch die nur mühsamen, konfliktreichen und schrittweise bewältigten Gegensätze zwischen Schwerindustrie und Stadt, haben sich in den schwerindustriellen Regionen besonders tief und sichtbar in den Boden, die Bauten, das kommunalpolitische Agieren, vor allem aber in die Mentalität der hier lebenden Menschen eingeschrieben.

Die Frage stellt sich, ob das gegenwärtig präferierte Politikkonzept der post-fordistischen ökonomischen Revitalisierung dieser schrumpfenden Industrie-Stadt-Regionen, die hier dargestellten Stärken und Schwächen zu integrieren vermag. Einer ganz überwiegend ästhetisierenden, industriekulturellen ‚Aufbereitung‘ wird dies schwerlich gelingen. Und wieder würden dann, wie um 1900, die industriell am meisten belasteten, besonders ‚defizitären‘ Städte mit ihren Menschen, die Kosten der neuen marktkapitalistischen Verwertungslogik in besonderem Maße zu tragen haben. Um diesen Prozess zu verfolgen, wird die Industriestadtforschung, allen Erweiterungen zum Trotz, wohl auch weiterhin ökonomisch grundiert bleiben müssen.

**Prof. Dr. Heinz Reif, Center for Metropolitan Studies Berlin,  
heinz.reif@metropolitanstudies.de**

## Aufstieg und Fall der Stadt Flint, Michigan... end of story?

*“For a city that was the birthplace of the modern automobile and only three decades ago the home of the largest car maker in the world, Flint has fallen mightily”<sup>1</sup>*

### *Einleitung*

Flint im US-amerikanischen Bundesstaat Michigan galt einst als Prototyp einer *Vehicle City*. Mittlerweile hat der dramatische Verlust der industriellen Basis die Stadt zum Inbegriff des Niedergangs gemacht. Verfall, Leerstand, Brachflächen und soziale Verwerfungen innerhalb der Bewohnerschaft kennzeichnen heute weite Teile der Stadt. Flint ist ein besonders drastisches und instruktives Beispiel einer schrumpfenden Stadt innerhalb der altindustrialisierten Region des *Rustbelts* im Nordwesten der USA. Anders als Detroit wird die Stadt bisher jedoch lediglich vereinzelt als Fallbeispiel für Forschungen<sup>2</sup> oder in der Lehre herangezogen<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Justin B. Hollander, *Sunburnt Cities: the Great Recession, Depopulation, and Urban Planning in the American Sunbelt*, Milton Park/New York 2011.

<sup>2</sup> Vgl. George F. Lord und Albert C. Price, *Growth Ideology in a Period of Decline: Deindustrialization and Restructuring, Flint Style*, in: *Social Problems* 39:2 (1992), S. 155-169; Steven P. Dandaneau, *A Town Abandoned: Flint, Michigan, Confronts Deindustrialization*, Albany 1996; Andrew R. Highsmith, *Demolition Means Progress: Urban Renewal, Local Politics, and State-Sanctioned Ghetto Formation in Flint, Michigan*, in: *Journal of Urban History* 35:3 (2009), S. 348-368; Hollander, *Sunburnt Cities*, 2011.

<sup>3</sup> Aus einem Lehrkontext heraus entstand auch dieser Beitrag: In den letzten Jahren (2008-2010) nahmen zwei Studienprojekte der Technischen Universität (unter Leitung von Prof. Dr. Uwe-Jens Walther und Dipl.-Ing. Anne Volkmann) und der Humboldt Universität Berlin (unter Leitung von Prof. Dr. phil. habil. Christine Hannemann) die Stadt Flint zum Ausgangspunkt, um aus stadtplanerischer und soziologischer Perspektive einerseits die dramatischen Schrumpfungsprozesse in einer US-amerikanischen Stadt zu untersuchen und andererseits im Zusammentreffen mit Akteuren aus unterschiedlichsten Disziplinen (von Lokalpolitikern und Planern über Politik- und Planungswissenschaftler bis hin zu Nachbarschaftsorganisationen) neue Ansätze des Umgangs mit dieser Situation zu diskutieren. Dabei stellte sich auch die Frage nach einer Vergleichbarkeit der Situation und einer Übertragbarkeit der Handlungsansätze aus dem US-amerikanischen Kontext auf die deutsche Schrumpfungsdebatte. Dies ist zunächst aufgrund des jeweils spezifischen räumlichen und sozialen, demographischen und politischen Kontextes sowie der spezifischen Akteurskonstellationen nur mit starken Einschränkungen möglich, dennoch

Flint und Detroit trennen ca. 100 km. Beide Zentren der Automobilindustrie sind eng verbunden mit den Unternehmen General Motors, Chrysler und Ford, deren Aufstieg und Niedergang. In Flint, dem eigentlichen historischen Zentrum der Automobilindustrie, wirkten früh traditionelles Handwerk, Zulieferer, Erfinder und Unternehmer zusammen und entwickelten neuartige Produkte und Produktionsformen. Hier formierte sich in den 1930er Jahren der Kern der US-amerikanischen Gewerkschaftsbewegung. Von hier gingen schließlich auf Dauer prägende Impulse auf eine fordistische Siedlungs- und Lebensweise, Kunst und Architektur aus. Umso drastischer ist der starke Verfall der Stadt seit den 1960er Jahren. Es ist der Wandel von einer *booming company town* zur *shrinking city*, der keineswegs abgeschlossen ist. Wie kam es dazu? Welche Auswirkungen zeigen sich im Erscheinungsbild der Stadt? Wie gehen die Akteure damit um? Gibt es Anzeichen, dass der bisherige Verlauf des Niedergangs sich ändern lässt?

*Flint – Von der single industry town der Automobilindustrie zur company town*



**Abb. 1:** Flint – The Vehicle City

Wie viele Automobilstädte ist Flint ein Produkt des 20. Jahrhunderts. Der Weg zur Automobilherstellung war kurz und begann mit dem Kutschenbau durch die örtlichen Unternehmer *Dort* und *Durant*. Nachdem Josiah Dallas Dort auf Europabesuchen den Verbrennungsmotor kennenlernte, wurde in Flint damit

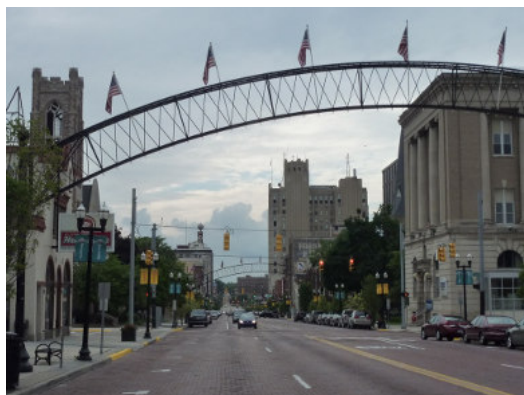
begonnen, diese neue Technologie mit der traditionellen Kutsche zu kombinieren. Die Verbindung von Verbrennungsmotor und Wagenkarosse begründete den Stammbaum des Automobils und damit das Profil der zukünftigen Automobilstadt Flint als *single industry town*. Bald hatten Durant und Dort mit *Buick* ihre Konkurrenten *Ford*, *Oldsmobile* und *Cadillac* aus dem Rennen geschlagen. Autoren wie Green rücken Flint in die Nähe einer *company town*,<sup>4</sup> weil das im Jahr 1908 gegründete Unternehmen General Motors (GM) die Stadt bald nahezu dominierte.<sup>5</sup>

konnten in der Diskussion mit lokalen Akteuren beidseitig Anregungen für einen Weg des *smart decline* als Antwort auf die gleichermaßen in Teilen der USA als auch in Deutschland drängenden Schrumpfungprobleme diskutiert werden.

<sup>4</sup> Hardy Green, *The Company Town. The Industrial Edens and Satanic Mills that Shaped the American Economy*, New York 2010, S. 148.

<sup>5</sup> Vgl. Hollander, *Sunburnt Cities*, 2011; Jon C. Teaford, *Cities of the Heartland. The Rise and Fall of the*

Der Aufstieg der Automobilindustrie machte Flint zu einer rasch wachsenden Stadt. Ihr Bevölkerungswachstum war rasant: Waren es im Jahr 1900 noch 13.000 Einwohner, stieg diese Zahl bis 1920 auf fast 92.000 an und erreichte 1960 knapp die Grenze von 200.000. General Motors stellte zu dieser Zeit etwa 80% der Jobs in Flint.<sup>6</sup> Dass GM bereits in den 1920er Jahren die Konzernzentrale nach Detroit verlagerte, tat seiner großen Bedeutung für den lokalen Arbeitsmarkt und die Stadtentwicklung keinen Abbruch, da die Produktionsstätten zunächst vorwiegend in Flint verblieben. Flint lebte von den Steuereinnahmen durch GM. Alles, was dem Unternehmen GM zum Vorteil gereichte, sicherte der Stadt Stabilität und Prosperität durch Massenkonsum – der sozialregulative Kern des Fordismus.<sup>7</sup>



**Abb. 2:** Die einstmals belebte Hauptstraße

Auch städtebaulich prägte GM Flint. Die drei großen, unübersehbaren Produktionsstandorte *Buick City*, *Chevy in the Hole* und *AC Spark Plug* liegen in direkter Nähe zur Innenstadt. Weiterhin gibt es die von Stiftungen finanzierten Standorte des öffentlichen und kulturellen Lebens der Stadt. General Motors und einzelne Unternehmerpersönlichkeiten wie Durant, Dort und später Mott bemühten sich früh, ein lebendiges kulturelles Angebot in Flint zu ermöglichen und

der Bevölkerung Zugang zu Bildung zu verschaffen. Ein noch heute zu besichtigendes eindrucksvolles Beispiel ist die Kulturmeile, aufrechterhalten durch die Unterstützung der Mott-Foundation; zu ihr gehören ein Museum der Industriekultur, das Konzerthaus, ein Kunstmuseum, ein Planetarium sowie ein Theater. In direkter Nachbarschaft befindet sich die Bildungsstätte *Mott Community College*. Flints räumliche Verbundenheit mit der Automobilindustrie zeigte sich über die Industrie- und Kulturstätten hinaus vor allem auch in dem Nebeneinander von Arbeitsstätten und Wohnorten.

industrial Midwest, Bloomington und Indianapolis 1993; Maryann Keller, *Rude Awakening: The Rise, Fall, and Struggle for Recovery of General Motors*, New York 1989.

<sup>6</sup> Vgl. Teaford, 2010.

<sup>7</sup> Vgl. Dandaneau, *Town Abandoned*, 1996.





**Abb. 3:** Denkmal für den Sitdown Strike

Das Verhältnis zwischen den Beschäftigten und dem Konzern General Motors war teils sehr konfliktreich und entfaltete auch über Flint hinaus seine Wirkung. Hier nahm der industriepolitische Charakter des Fordismus Gestalt an. Aus den dramatischen Auseinandersetzungen im Verlauf des *Great Sitdown Strike* 1936/37 ging die noch junge Gewerkschaft der Automobilarbeiter (*United Automotive Workers* – UAW) ge-

stärkt hervor; sie behielt über Jahrzehnte diese starke Stellung in der Automobilindustrie und trug maßgeblich zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen bei (Abb. 3). Trotz der Schärfe dieser Auseinandersetzungen blieb jedoch die Identifikation der Bevölkerung von Flint mit der Automobilindustrie sehr hoch.<sup>8</sup>

### *From prosperity to decline: Verlust von Arbeitsplätzen und Bevölkerung*

So bemerkenswert wie der Aufstieg von General Motors und der Stadt Flint war auch ihr Niedergang. Bereits die Verlagerung von Produktionsstandorten in das Umland der Stadt Flint nach dem zweiten Weltkrieg brachten der Stadt deutliche Verluste an Steuereinnahmen<sup>9</sup>, stärkere Folgen hatten seit den 1970er Jahren dann die Automatisierung des Produktionsprozesses sowie eine zunehmende Verlagerung der Produktionsstätten ins Ausland. Mit den massenhaften Entlassungen bei General Motors ging eine Abwanderung von Arbeitskräften aus der Stadt einher. Die Zahl der Beschäftigten in Flint sank seit 1970 von knapp 70.000 auf etwa 40.000, davon sind aktuell nur noch etwa 6.000 Personen im Produktionssektor beschäftigt.<sup>10</sup> Alle Versuche, die Arbeitsplatzverluste bei GM durch Jobs im Dienstleistungsbereich zu kompensieren, schlugen mehr oder weniger fehl. Heute ist offiziell

<sup>8</sup> Vgl. Teaford, *Cities of the Heartland*, 1993.

<sup>9</sup> Vgl. Highsmith, *Demolition*, 2009, S. 348-368.

<sup>10</sup> Hollander, *Sunburnt Cities*, 2011; U.S. Census Bureau, *Selected Economic Characteristics: 2005-2009; Flint City, Michigan*, URL: [http://www.factfinder.census.gov/servlet/ADPTable?\\_bm=y&geo\\_id16000-US2629000&-qr\\_name=ACS\\_2009\\_5YR\\_G00\\_DP5YR3&-vom 23.11.2011](http://www.factfinder.census.gov/servlet/ADPTable?_bm=y&geo_id16000-US2629000&-qr_name=ACS_2009_5YR_G00_DP5YR3&-vom 23.11.2011).

knapp ein Fünftel der BewohnerInnen arbeitslos<sup>11</sup>, inoffiziell wird der Anteil mit 40% angegeben. Insgesamt lebt ein Drittel der EinwohnerInnen Flints unterhalb der Armutsgrenze, bei den unter 18-Jährigen ist es sogar über die Hälfte.<sup>12</sup>

Die Stadt verliert weiterhin an Bevölkerung. Wurden im Jahr 2000 noch 124.943 BewohnerInnen gezählt, so sank ihre Zahl im aktuellen Zensus von 2010 um 18% auf 102.434.<sup>13</sup> Gegenüber dem Bevölkerungshöchststand von fast 200.000 im Jahr 1960 ist die Bevölkerung damit um knapp 50% zurückgegangen.<sup>14</sup> Die Ursachen dafür liegen neben der Schließung von Produktionsstätten und dem damit einhergehenden Verlust von Arbeitsplätzen auch in einer fortgesetzt starken Suburbanisierung. Während Flint seit 30 bis 40 Jahren beständig Einwohner verliert, büßt das umliegende *Genesee County* im gleichen Zeitraum kaum oder keine Bewohner ein.<sup>15</sup> Zwischen 1990 und 2000 konnten, abgesehen von einigen Ausnahmen, noch fast alle Bereiche des *Genesee County* Zuwanderung verzeichnen.<sup>16</sup> Den Schrumpfungsprozess verstärkt seit 2006 zusätzlich die Finanz- und Immobilienkrise. Die hohe Zahl von dadurch ausgelösten Zwangsvollstreckungen führt zu weiteren sozialen Verwerfungen, Abwanderung und Leerständen in der Stadt.

Auch die soziale und ethnische Zusammensetzung der Bevölkerung spiegelt die Geschichte Flints. Zu den Hochzeiten der Automobilindustrie zog Flint vor allem afroamerikanische Bevölkerungsgruppen aus den Südstaaten der USA an. Afroamerikaner sind noch heute mit einem Anteil von 56,6% die größte Bevölkerungsgruppe, gefolgt von der weißen Bevölkerung mit 37,4%.<sup>17</sup> Die Zuwanderung floss zunächst in die innerstädtischen Wohngebiete nahe den Produktionsstandorten. Viele Faktoren führten dann zu einer zunehmenden Entmischung und Verfestigung einer sozialräumlichen Segregation: die andauernde Zuwanderung von *low income*-Gruppen, diskriminierende Planungsinstrumente wie das *redlining* und finanzielle Anreize für die einkommensstärkeren Haushalte, in das suburbane Umland zu ziehen. Im Ergebnis waren bereits in den 1960er Jahren einige innerstädtische Quartiere fast ausschließlich von Afroamerikanern bewohnt.<sup>18</sup> Mit der ethnischen Segre-

<sup>11</sup> U.S. Census Bureau, Selected Economic Characteristics, 2011.

<sup>12</sup> Ebd.

<sup>13</sup> U.S. Census Bureau, State and County Quick Facts: Flint, Michigan, URL: <http://quickfacts.census.gov/qfd/states/26/2629000.html> vom 23.11.2011.

<sup>14</sup> Teresa Gillotti und Daniel Kildee, Land Banks as Revitalization Tools: The Example of Genesee County and the City of Flint, in: Karina Pallagst u.a. (Hrsg.), *The Future of Shrinking Cities*, Berkeley 2009, S. 139-148.

<sup>15</sup> Vgl. ebd.

<sup>16</sup> Vgl. Myron Orfield und Thomas Luce, *Genesee County Metropatterns: A Regional Agenda for Community and Stability in Genesee Count, Michigan*, Minneapolis 2003.

<sup>17</sup> U.S. Census Bureau, State and County Quick Facts, 2011.

<sup>18</sup> Vgl. Highsmith, *Demolition*, 2009, S. 348-368.

gation geht eine Einkommenssegregation einher. Die Gebiete mit dem höchsten Armutsanteil und gleichzeitig dem höchsten Anteil afroamerikanischer Bevölkerung konzentrieren sich vor allem im Norden der Stadt in der Nähe zu den historischen Werksstandorten.<sup>19</sup> (Abb. 8). Dieses sozialräumliche Muster ist bis heute stabil und hat sich sogar noch verstärkt.<sup>20</sup>

In Flint lässt sich begreifen, wie umfassend das Prinzip des Fordismus nicht nur ökonomisch und gesellschaftspolitisch, sondern auch kulturell wirksam war und bis heute nachwirkt. Lebenslang oder über viele Jahrzehnte bei General Motors zu arbeiten war in Flint Mitte des letzten Jahrhunderts zur Normalbiographie geworden. Darauf richteten sich auch die individuellen Lebensplanungen und Perspektiven aus. Heute bietet sich einem Großteil der Bevölkerung in der Stadt kaum noch die Chance auf einen Arbeitsplatz.

### *Auswirkungen der Schrumpfung auf die Stadtgestalt*



**Abb. 4:** *New Pastoral Landscape?*

Der Niedergang der Stadt Flint zeigt sich am dramatischsten im städtebaulichen Erscheinungsbild. Leerstand, Verfall, Vandalismus und Brachflächen bestimmen viele Bereiche der Stadt. Ehemals vitale Wohngebiete im Norden und Osten wurden zum Ort von Prostitution, Kriminalität und Drogenhandel, die sich in die leerstehenden Gebäude einnisteten. Teils werden die leerstehenden Häuser, um dies zu verhindern, mutwillig von AnwohnerInnen in Brand gesetzt -

wenn nicht die EigentümerInnen selbst durch Brandstiftung dem zuvor kamen, um die Versicherungsprämie einzustreichen. Besonders in den nördlichen Stadtgebieten summieren sich Leerstände und brachgefallenen Grundstücke zuweilen zu zusammenhängenden Straßenblöcken. Die Achse der betroffenen Bereiche zieht sich aber von Norden nach Süden durch die gesamte Stadt (Abb. 7). Kommentatoren suchen nach neuen Begriffen zwischen Stadt und Land, Ghetto und Hafen, um diese

<sup>19</sup> Nathan Geisler, Shana Hu Chuang-Chung Greenstein und Cisco Minthorn, u.a., *Adversity to Advantage: New Land Uses in Flint*. Unveröffentlichte Abschlussarbeit, Ann Arbor 2009.

<sup>20</sup> Orfield und Luce, *Geneese County*, 2003.

neuartige und noch ungewohnte Form der Stadt-Landschaft zu beschreiben: „In some places of the city, the rapid departure of people has resulted in a *new pastoral landscape* where houses were once packed tightly together. In others, the derelict structures that once housed people now serve as a deterrent to investment and a haven for criminals. In each neighborhood, a certain percentage (often larger) of the population has no place else to go. Together, the desperately poor huddle together and are stuck in an economic ghetto.”<sup>21</sup>



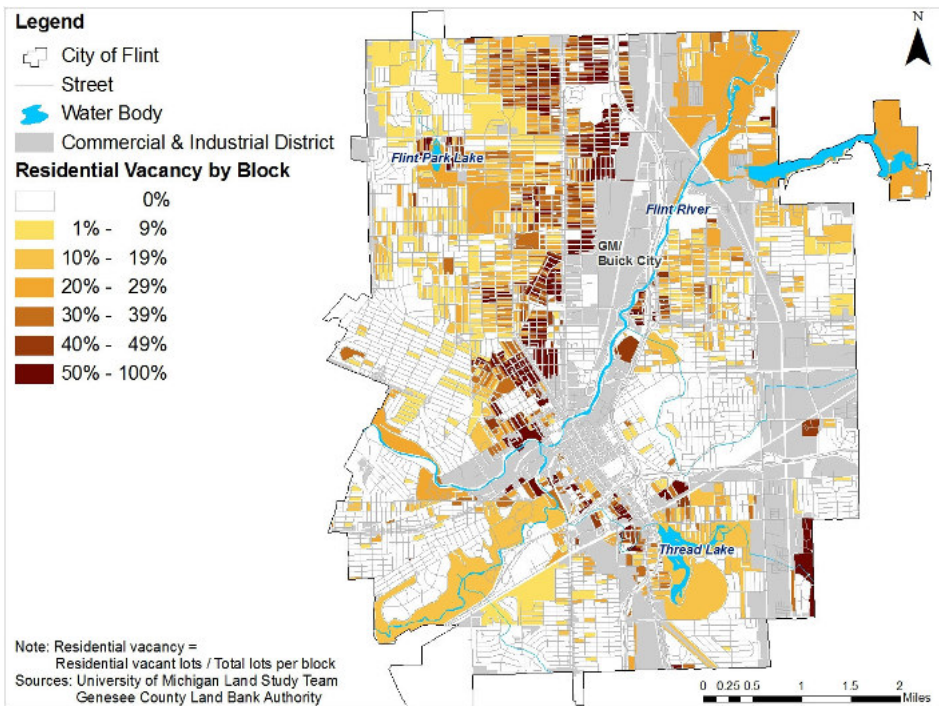
**Abb. 5:** *Community Gardening.*



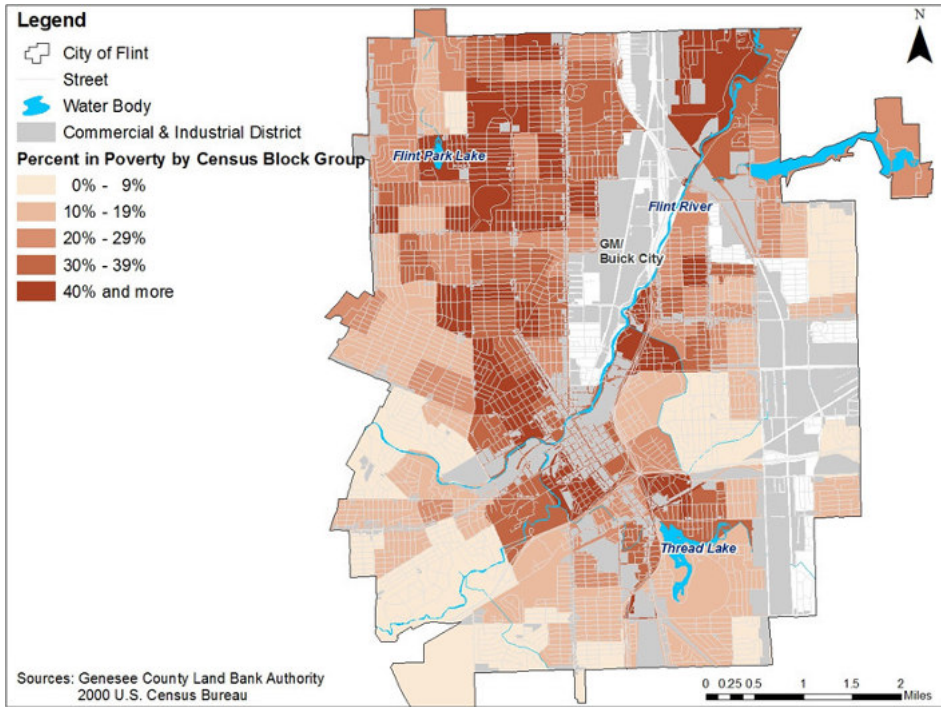
**Abb. 6:** *Haus unter dem ‚Schutz‘ der Landbank.*

<sup>21</sup> Hollander, *Sunburnt Cities*, 2011, S.32.

Nicht selten zieren jedoch auch gepflegte Rasenflächen leere Abrissgrundstücke, was verwundern mag, aber durchaus Gründe hat. Zum Teil nehmen sich Nachbarn der brachgefallenen Grundstücke an und pflegen diese – im Sinne der Aufwertung ihres Quartiers, aber auch, um der Abwertung des eigenen Grundstücks entgegen zu treten. Oder die *Genesee County Land Bank*, die hier als *bad bank* fungiert, übernimmt die grundlegende Pflege der Grundstücke. Vereinzelt werden Brachflächen zu Nachbarschaftsgärten oder Parkanlagen („*community gardening*“) oder für landwirtschaftliche Zwecke umfunktioniert (Abb. 5,6). Wenn man Nutzen und Nachteile der Leerstände bilanziert, scheinen die verbleibenden BewohnerInnen dem Überfluss an Raum jedoch nur wenige positive Aspekte abgewinnen zu können. Die überschüssigen Flächen ohne entsprechende Nutzungsnachfrage, die typisch sind für strukturell schrumpfende Städte, werden in Anbetracht der angespannten sozialen Situation in Flint eher zu einer potenziellen Gefahr.



**Abb. 7:** Wohnungsleerstand.



**Abb. 8:** Anteil der Armutsbevölkerung

Neben den Leerständen in den Wohngebieten dominieren die umzäunten großflächigen Industriebrachen weiterhin das Stadtbild (Abb. 9-11).



**Abb. 9:** Industriebrache Buick City.



**Abb. 10:** Industriebrache Fisher Body Plant.



**Abb. 11:** Industriebrache Chevy in the Hole.

Mit den ehemaligen Produktionsstandorten Buick City, Chevy in the Hole und der Fisher Body Plant liegen drei große, mit Betonplatten versiegelte Industrieflächen in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt. Buick City, die größte der Flächen, erstreckt sich über 3 Straßenkilometer – hier wird auf einem sehr kleinen Areal des Geländes noch produziert. Der Boden ist hier, wie auch auf den anderen Flächen, zum großen Teil kontaminiert, da einst Öl und Chemikalien entsorgt wurden. Sie drohen, mit dem Regeneintrag in das Grundwasser zu sickern, die Betonversiegelung soll das weitere Einsickern der Giftstoffe verhindern. Mitten durch den städtebaulich besonders exponierten Bereich Chevy in the Hole verläuft der betonierete Flusslauf des Flint River, der nun renaturiert und in eine Parklandschaft eingebettet werden soll.

### *Andauernde Wachstumsorientierung unter Schrumpfungsbedingungen*

Während die Wachstumskurve von Wirtschaft und Bevölkerung in Flint schon 1960 abknickte, blieb und bleibt der Wachstumsgedanke noch für Jahrzehnte stark in Stadtpolitik und -planung verankert. Dem *decline*, so die sich hartnäckig haltende Hoffnung, würde bald der nächste *boom* folgen. Die Planungen zur Stadtentwicklung im Jahr 1960 gingen von einem weiteren Bevölkerungswachstum auf 250.000 EinwohnerInnen in den folgenden Jahren aus.<sup>22</sup> Die EntscheidungsträgerInnen in Politik und Stadtentwicklung setzten weiterhin auf wachstumsorientierte Großprojekte, die unter den gegebenen Umständen irrational und unangemessen erscheinen mussten. Die zum großen Teil öffentlich aufgebrachtten Kosten überschritten die Summe von 600 Millionen Dollar und bewegten sich damit in keinem Verhältnis zu Größe und Bedeutung der Stadt.<sup>23</sup>

Mithilfe der *Tourismusförderung* sollte die schwindende industrielle Basis durch Dienstleistungen kompensiert werden. In der Hoffnung, Flint in einen internationalen Konferenz- und Tourismusstandort zu verwandeln, wurde 1979 in der Innenstadt für knapp 30 Millionen Dollar das Hyatt-Hotel errichtet. Anfang der 1990er Jahre musste es nach dem Bankrott für etwa 8 Millionen Dollar wieder verkauft werden und wurde mittlerweile zu einem Studentenwohnheim für die benachbarte Universität umgenutzt. Neben einer Konzentration öffentlicher Mittel und Einrichtungen in der Innenstadt, wofür das Hyatt-Hotel stellvertretend steht, war die *AutoWorld*, ein Themenpark zum Automobil, das umfassendste touristische Großprojekt. Für etwa 80 Millionen Dollar gebaut, öffnete dieser Themenpark 1984 seine Tore. Nach anfänglich großen Erwartungen, so den Tourismussektor in der Stadt zu

<sup>22</sup> Vgl. Gilotti und Kildee, Land Banks, 2009.

<sup>23</sup> Vgl. Lord und Price, Growth Ideology, 1992.

etablieren, zeigten sich sehr schnell massive finanzielle Probleme. Innerhalb von zwei Jahren rutschte *AutoWorld* in den Bankrott und wurde wieder geschlossen, nicht ohne auch die Stadt Flint an den Rand des Ruins zu treiben.<sup>24</sup>

*Infrastrukturelle Großinvestitionen* für Industrieunternehmen wurden nicht allein für, sondern auch von General Motors selbst angestoßen. 1984 weckten Pläne von GM zur Revitalisierung und zum Umbau der Buick City große Hoffnungen auf ein Wiedererstarken der einstigen Bedeutung als Industriestandort: „creating not only a new manufacturing facility, but a new city as well.“<sup>25</sup> Tatsächlich errichtete GM ein neues Werk nach dem japanischen Vorbild flexibler Autoproduktionsanlagen und die Stadt gewährte in Erwartung neuer Arbeitsplätze einen Steuererlass für die Neuinvestition.<sup>26</sup> Die Anlage gab in den späten 1980er Jahren noch 28.000 Arbeitern ein Einkommen, ihre Produktivität sank jedoch schnell bis GM die Anlage 2005 wieder schloss. Auch die Hoffnung auf eine Ansiedlung weiterer Unternehmen auf dem Gelände erfüllte sich bis dahin nicht.

Flints Versuche, mit dem dualen Ansatz aus Tourismusförderung und Infrastrukturprojekten an die alten Wachstumspfade anzuknüpfen oder auf neue Dienstleistungen umzustellen, unterscheiden sich nicht von den gängigen Reaktionen in den alten Industriestädten des Mittleren Westens der USA und anderswo. Die starre inhaltliche Ausrichtung der Projekte an der industriellen Vergangenheit erscheint als Pfadabhängigkeit: Dandaneau bezeichnet sie als „Flint's experience of dependent deindustrialization“<sup>27</sup> Als tragende Kräfte dieser Politik schlossen sich in Flint die Funktionselemente der lokalen Wirtschaft und Stadtgesellschaft, der Politik und der Mott-Foundation zu sogenannten „*local growth coalitions*“, Wachstumskoalitionen zusammen.<sup>28</sup>

Flint teilt mit vielen anderen Industriestädten die Herausforderung, aus dem alten Denken und alten Rezepten der Wirtschaftsförderung herauszukommen und ihr Gemeinwesen den neuen Anforderungen entsprechend umzubauen. Die neuere US-amerikanische Forschung zu altindustrialisierten Städten in den USA kann mittlerweile systematisch an vergleichenden Fallstudien zeigen, wie stark Umfang und Qualität der Vernetzung der lokalen sozialen und wirtschaftlichen Eliten darüber

<sup>24</sup> Vgl. Ebd.

<sup>25</sup> Russell Miller, Buick City. Hope for Flint?, in: Management Review, March 1985, S. 43-37; Miller zitiert aus einem Interview in der Zeitschrift Management Review den einstigen Projektleiter von GM, Herbert Stone, mit den Worten: „If we're looking for a starting point for the long-term re-industrialization of America, it could well be in Flint, Michigan – in the events taking place there right now which are creating not only a new manufacturing facility, but a new city as well.“

<sup>26</sup> Vgl. Lord und Price, Growth Ideology, 1992.

<sup>27</sup> Vgl. Dandaneau, Town Abandoned, 1996, S.227.

<sup>28</sup> Lord undPrice, Growth Ideology, 1992.



entscheiden, ob solche neuen Wege gefunden und erfolgreich beschrritten werden:<sup>29</sup> Das „rebuilding of industrial regions“ erweist sich als vielfach geprägt von Regeln und Routinen der Akteure, ihren „cultural tool kits“<sup>30</sup> – das heißt ihren Deutungen und Lösungsrepertoires. In Flint scheinen die alten Akteure der Wachstumskoalition nach wie vor maßgeblich für die Orientierung der Stadtpolitik zu sein. Auch nach 1980, wo sie in manch anderen altindustrialisierten Städten bereits minorisiert waren, wurden sie nicht „just another group of public relations management“<sup>31</sup>, sondern blieben vielmehr das majoritäre Steuerungszentrum des politischen und wirtschaftlichen Lebens der Stadt. Ähnlich argumentieren jedenfalls mit Flint eng vertraute WissenschaftlerInnen von der University of Michigan wie A. Price<sup>32</sup>, die *growth coalition* in Flint sei zwar inzwischen kleiner, bestünde aber wirkungsmächtig weiter – angeführt von der *Mott Foundation* – und hielte beständig am Wachstumsparadigma fest. Gleichzeitig sendet aber das Stadtoberhaupt mit einer Rhetorik des Wandels und der harten Wirklichkeit erste Signale für einen Umschwung im Denken. So spricht der Oberbürgermeister von Flint, Dayne Walling, in seinem *State of the City Address 2010* von Flint als einer „city in a season of change“ und fügt hinzu: „This is the hard truth. It is also a reason for hope.“<sup>33</sup>

### *Akteure einer Stadtentwicklung unter veränderten Vorzeichen*

Ob die neue Rhetorik in ein konsequentes Umdenken und -lenken wie in manch anderen altindustrialisierten Städten mündet, entscheiden in Flint viele alte und wenige neue Akteure. Einfluss und Handlungsspielraum der gewählten *Stadtregierung* und ihrer Verwaltung gingen zurück. Die Einnahmen der Stadt sanken allein zwischen 2009 und 2010 um fast 10%. Die schwindenden Finanzmittel sind vor allem zurückzuführen auf sinkende Steuereinnahmen sowie einen Rückgang bei den kommunalen Abgaben und den bundesstaatlichen Zuwendungen. Die Ausgaben für Polizei und Feuerwehr nehmen im Haushalt der Stadt über ein Drittel ein.<sup>34</sup> Vor diesem angespannten finanziellen Hintergrund schreckte auch die Stadtverwaltung

<sup>29</sup> Sean Safford, *Why the Garden Club Couldn't Save Youngstown. The Transformation of the rust belt.* Cambridge und London 2010.

<sup>30</sup> Ann Swindler, *Culture in Action: Symbols and Strategies.* In: *American Sociological Review* 51:2 (April 1986), S. 273-286.

<sup>31</sup> Safford, *Why the Garden Club*, 2010, S. 14.

<sup>32</sup> Expertengespräch am 18.06.2010

<sup>33</sup> Dayne Walling, *State of the City Address*, 2010, URL: <http://www.cityofflint.com/mayor/pdf/022510SOC.pdf>, vom 11.11.2011.

<sup>34</sup> Vgl. *City of Flint, Citizens' Guide to Local Unit Finances – Flint – Genesee 2011*, URL: [http://www.cityofflint.com/dashboard/Citizens\\_Guide.pdf](http://www.cityofflint.com/dashboard/Citizens_Guide.pdf) vom 11.11.2011.

nicht vor Überlegungen zurück, ganze Stadtteile in Flint von der Grundversorgung (z.B. der Müllabfuhr) ‚abzuhängen‘. Da solche Pläne aber großen Widerstand hervorriefen, wurden sie recht schnell wieder aufgegeben. Aktuell versucht die Stadt zumindest im Bereich der Stadtplanung wieder an Bedeutung zu gewinnen. Erstmals seit über 50 Jahren soll die Neuaufstellung eines Masterplans Chancen zur Neuorientierung schaffen. Die Erstellung des Masterplans wird vom Ministerium für Wohnen und Stadtentwicklung (U.S. Department for Housing and Urban Development) mit insgesamt 1,57 Millionen Dollar unterstützt und soll unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit und relevanter Akteure sowie mit der fachlichen Unterstützung von externen Consultants stattfinden.<sup>35</sup>

Zu den finanziell und ideologisch einflussreichen Akteuren in der Stadtentwicklung gehört insbesondere die private Stiftung *Mott Foundation*. Sie war der Kern der alten Wachstumskoalition und bleibt Kern der zukünftigen Veränderung. Die traditionell durch die Unternehmerfamilie Mott – Teilhaber von GM – getragene Stiftung fördert heute mit einer eigenen Förderschiene für die Stadt Flint Projekte in einem breiten Themenspektrum. Sie unterstützt die Einrichtungen an der Museumsmeile, die Universität und das *Mott Community College*, nachbarschaftliche Einrichtungen und soziale Angebote sowie die *Land Bank*. Allein im Jahr 2010 flossen über 33 Mio. Dollar Fördermittel an Einrichtungen und Initiativen in Flint.<sup>36</sup> Auch unter den veränderten Vorzeichen der Stadtentwicklung in Flint liegt ein Großteil der Hoffnung auf der Mott Foundation, die durch die Unterstützung der „institutionellen Ankerpunkte“ neue Stadtentwicklungs- und ökonomische Perspektiven schaffen kann.<sup>37</sup> Ein besonders wirksames Beispiel dafür ist die *Land Bank*:

Die *Genesee County Land Bank* stieg jüngst zu einem der einflussreichsten Akteure im Stadtentwicklungsprozess Flints auf. Von der *Mott Foundation* teilfinanziert, hat sie bundesweit große Aufmerksamkeit erfahren und wurde zum Modell für Kommunen mit ähnlichen Problemlagen. Die *Land Bank* hat sich vom Verwalter zwangsvollstreckter Grundstücke zu einem aktiven Planungsakteur entwickelt. Ermöglicht wurde dies durch eine Gesetzesänderung des Staates Michigan im Jahr 2003, die sie ermächtigte, zwangsvollstreckte Grundstücke wesentlich schneller zu

<sup>35</sup> City of Flint, City of Flint Planning Commission to begin Master Planning Consultant Interviews, URL: <http://www.cityofflint.com/news/newsreleasedetail.asp?ID=197> vom 11.11.2011.

<sup>36</sup> Vgl. Charles Steward Mott Foundation, 2010 Annual Report: Striking a Balance. Supporting Innovative Ideas Versus Sustaining Basic Needs, URL: <http://www.mott.org/files/publications/AR2010.pdf> vom 30.01.2011.

<sup>37</sup> The Economist, Smaller is more beautiful. Many Other Cities are Battling Problems Almost as Acute as Detroit's, URL: <http://www.economist.com/node/21533417/print> vom 22.11.2011.

ihrem Eigentum zu machen als dies vorher der Fall war.<sup>38</sup> Seit 2002 erwarb und teilweise revitalisierte die *Land Bank* so über 4.000 Wohn- und Gewerbegrundstücke und Immobilien, sie war damit zeitweilig im Besitz von bis zu 11% der Grundstücke in Flint.<sup>39</sup> Die Grundstücke liegen überwiegend im Norden der Stadt. Mit unterschiedlichen Programmen nimmt sich die *Land Bank* dieser Flächen und Immobilien an und versucht zugleich, der Zwangsvollstreckung weiterer Grundstücke vorzubeugen. Neben dem Abriss leerstehender Gebäude, der vereinzelter Sanierung von Häusern und sogar Neubau ist beispielhaft das Programm *Adopt-a-lot* zu nennen. Es legalisiert Eigeninitiative und gibt EinwohnerInnen die Möglichkeit, eine Patenschaft für leerstehende Grundstücke zu übernehmen, diese zu bewirtschaften bzw. als sogenannte Nachbarschaftsgärten zu pflegen. Damit soll der wachsende Pflegeaufwand für Brachflächen, der ansonsten zu einem Großteil von der *Land Bank* getragen wird, verringert werden.<sup>40</sup> Ihr umfangreicher Flächenbesitz und die unterschiedlichen Programme machen die *Land Bank* zum wichtigen – wenn nicht sogar dem wichtigsten – Planungsakteur in einer Stadt, in der die Stadtverwaltung zeitweilig ihr Planungsamt aufgelöst hatte.

#### *Ausblick: Auf der Suche nach einer neuen Identität*

Auf der Suche nach ihrer Zukunft sieht sich die Stadt Flint ständig von ihrer Geschichte konfrontiert. Das Schicksal Flints ist – wenn auch besonders drastisch – exemplarisch für andere altindustrielle Städte im Rustbelt wie Detroit, Cleveland, Youngstown oder Pittsburgh. Ob ihr der erhoffte *turnaround* gelingen wird, hängt auf bizarre Weise auch von der Selbst- und Fremdwahrnehmung der Stadt ab, die in den letzten Jahrzehnten gerade durch Zerrbilder der Zerstörung stark Schaden nahm: „Few places in America are so reviled as Flint, Michigan.“<sup>41</sup>

Welche ambivalente Botschaften selbst solche Filme aussenden, die über das Schicksal der Stadt in bester Absicht aufklären möchten, ist im Film *Roger and Me* von Michael Moore aus dem Jahr 1989 zu besichtigen. Moore ist ein Sohn der Stadt, der hier seine Karriere als Journalist begann. In seinem Film beklagt er mit einer Art Hassliebe den Niedergang von Flint im vergangenen Jahrhundert und prangert General Motors für das Missverhältnis von wirtschaftlicher und politischer Macht in Flint an. Umstritten in Stil und Darstellungsweise gelang es Moore damit, das Schicksal Flints im Zuge der Deindustrialisierung in das Bewusstsein einer brei-

<sup>38</sup> Vgl. Gillotti und Kildee, *Land Banks*, 2009.

<sup>39</sup> Vgl. The Land Bank, *About us*, URL: <http://www.thelandbank.org/aboutus.asp> vom 22.11.2011; Christopher Swope, *The Man who owns Flint*, in: *Governing*, January 2008, S. 52-57.

<sup>40</sup> Vgl. The Land Bank, 2011.

<sup>41</sup> Hollander, *Sunburnt Cities*, 2011, S. 30.

teren Öffentlichkeit zu bringen – aber er lässt das Publikum mit Dokumenten der Trostlosigkeit zurück.<sup>42</sup>

Auch in der Presse sorgte Flint immer für radikale Schlagzeilen: „*US cities may have to be bulldozed in order to survive*“ titelte etwa die britische Zeitung *Telegraph* vom 12.09.2009; die *New York Times* (18.10.2009) bezeichnete Flint (im Artikel „*Amid Ruin of Flint: Seeing hope in a garden*“) als „*the toughest city in America*“ – ein zwiespältiger Spitzenplatz. Leitende Metaphern für den Niedergang sind Zerstörung und Ruinen: Cartoons wie „*Obama visits the midwest & mideast*“ zeichnen die Stadt als eine kriegszerstörte Kulisse, gegenüber der die Zerstörungen im Irak harmlos seien (siehe Abb. 12).

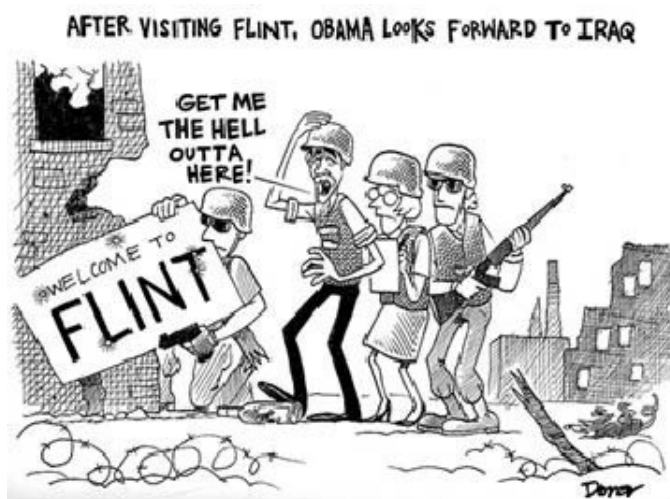


Abb. 12: *Obama visits the midwest & mideast.*

Die mediale Hypothek lastet schwer auf Flint. Aus der Teufelsspirale der Skandalisierung ist kaum zu entkommen. Doch mittlerweile mischen sich auch andere Töne in die Berichterstattung. Flint ist nicht mehr nur weit beachtetes negatives Fallbeispiel für städtische Schrumpfungprozesse, sondern mittlerweile auch Ideengeber für den Umgang damit. Diese Wende liegt sicherlich an unterschiedlichen Faktoren: neben einer allgemein gestiegenen Aufmerksamkeit in den USA für das Thema schrumpfende Städte gehen sowohl die *Land Bank* als auch die Stadtpolitik zunehmend offensiv mit der Schrumpfung um und suchen den Kontakt und Austausch

<sup>42</sup> Vgl. Dandaneau, *Town Abandoned*, 1996.

zu anderen Städten, zur Bundespolitik und zur Wissenschaft, wie erst im Februar 2011 auf einer Veranstaltung der *American Assembly* in Detroit. Auch innerhalb der Stadt Flint ist Bewegung festzustellen: Aktuell bereitet die *Planning Commission* in Flint einen neuen Masterplan vor, in dem sich erstmals mit der Stadtentwicklung unter veränderten Vorzeichen befasst wird. Gleichzeitig ist die Land Bank von einem Notverwalter nicht bedienter Hypotheken zu einem aktiven und leistungsfähigen Gestalter der Stadtentwicklung geworden.

Flint bleibt weiterhin auf der Suche nach einer Perspektive für die Stadtentwicklung, rückt aber erstmals vom eindeutigen Wachstumsparadigma ab. Ob damit der schwierige Weg eines *Shrinking Smart*<sup>43</sup>, also einer bewusst gestalteten Schrumpfung eingeschlagen wird, und auf welcher Basis und mit welchen Ergebnissen dieser Weg realisierbar wäre, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden. Die Geschichte der Stadt ist jedoch keineswegs zu Ende geschrieben: man wird von Flint hören.

*Autorin und Autor bedanken sich bei den Gesprächspartnern in Flint, Ann Arbor und Detroit, die sich im Juli 2010 Zeit für ausführliche Expertengespräche nahmen. Besonderer Dank geht an Albert Price und seine Kollegen und Kolleginnen an der Universität Michigan in Flint, weiterhin an Dayne Walling und David Solice (Stadt Flint) sowie an Christine Kelly von der Land Bank in Flint.*

**Anne Volkmann, Raumordnung und Planungstheorie, TU Dortmund, ane.volkmann@tu-dortmund.de;**  
**Prof. Dr. Uwe-Jens Walther, Stadt- und Regionalsoziologie, TU Berlin**

**Abbildungsnachweise:**

**Abbildungen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11: eigene Aufnahmen**

**Abbildung 7, 8: Genesee County Land Bank**

**Abbildung 12: David S. Donar: <http://politicalgraffiti.wordpress.com/>,**

**Zugriff am 23.11.2011**

<sup>43</sup> Karin Pallagst und Thorsten Wiechmann, Shrinking Smart? Städtische Schrumpfungprozesse in den USA, in: Norbert Gestring u.a. (Hrsg.) Jahrbuch Stadtregion Sozialwissenschaften, S. 105-127.

## Zur Spezifik und historischen Verortung sozialistischer Industriestädte

Die sozialistischen Industriestädte repräsentieren in mehrfacher Hinsicht einen besonderen Pfad in der globalen Geschichte der Urbanisierung: Zum einen wurden diese Städte in einem Gesellschaftssystem entwickelt, in dem die umfassende staatliche Planung und forcierte Industrialisierung zum Kern der Staatsdoktrin zählten, zum anderen verkörpern sie in gewisser Weise einen Höhepunkt wohlfahrtsstaatlicher Politik auf lokaler Ebene in der spezifischen Variante der sozialistischen „Fürsorgediktatur“.<sup>1</sup> Ihre daraus resultierende Bedeutung als paradigmatische Orte des „fordistischen 20. Jahrhunderts“<sup>2</sup> schlug sich ganz praktisch in einer massiven Privilegierung dieses Stadttyps innerhalb des sozialistischen Planungssystems nieder. Je nachdem, ob Staat und Partei in einem bestimmten Fünfjahresplan dem Maschinenbau, der Chemieproduktion, der Energieerzeugung oder einem anderen Industriezweig Priorität einräumten, wurden neue Industrie- und Stadtstrukturen begründet oder bestehende massiv ausgebaut

Die Entwicklung der sozialistischen Industriestädte war dabei bekanntlich in besonderer Weise ideologisch geleitet, wie der ideen- und planungsgeschichtliche Zweig der Forschung umfassend nachgezeichnet hat. So gehörte das schon bei Engels formulierte und unter anderem von Lenin konkretisierte Ziel einer „Aufhebung des Gegensatzes zwischen Stadt und Land“ mit den Mitteln der Elektrifizierung und Industrialisierung zu den zentralen politischen und planerischen Glaubenssätzen.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Der von Konrad Jarausch geprägte Begriff zeigt an, dass die Legitimationssicherung durch staatlich garantierte Sozialleistungen für die sozialistischen Staaten von geradezu systemkonstituierender Bedeutung war, so dass zum Beispiel die DDR als „radikalierter Wohlfahrtsstaat“ (Jarausch) begriffen werden kann. Vgl. Konrad Jarausch, *Realer Sozialismus als Fürsorgediktatur. Zur begrifflichen Einordnung der DDR*, (1998), hier zitiert nach Historical Social Research. Historische Sozialforschung, Supplement No. 24 (2012), S. 249-272, insbesondere S. 265. Zur Anwendung des Konzeptes auf die Neuen Planstädte der DDR Christoph Bernhardt, *Laboratoires de l'État-providence industriel. Les villes nouvelles en RDA*, in: *Les Annales de la Recherche Urbaine* 98 (2005), S. 127-135. (<http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/IMG/pdf/17bernhard98.pdf>).

<sup>2</sup> Adelheid von Saldern und Rüdiger Hachtmann, *Das fordistische Jahrhundert: Eine Einleitung*, in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History*, Online-Ausgabe 6:2 (2009), URL: <http://www.zeithistorische-forschungen.de/16126041-Editorial-2-2009>.

<sup>3</sup> Vgl. die einflussreiche Darstellung von Edmund Goldzamt, *Städtebau sozialistischer Länder*. Soziale Pro-

Die ideengeschichtliche Linie von den Frühsozialisten Fourier und Owen über das Industriestadt-konzept Tony Garniers zu der um 1930 in der UdSSR geführten Kontroverse zwischen „Urbanisten“ und „Desurbanisten“, Milutins sozialistischem Idealstadtmodell „Sogorod“ (1930) und darüber hinaus hat einen Kanon von zeitgenössischen Selbstbeschreibungen und planungsgeschichtlichen Rekonstruktionen etabliert, dem hier jedoch nicht weiter nachgegangen werden soll.<sup>4</sup> Vielmehr werden im Folgenden, aufbauend auf früheren Arbeiten des Autors und mit einer Akzentuierung der Verhältnisse in der DDR, einige der grundlegenden Entwicklungslinien, Varianten und distinkten Merkmale der sozialistischen Industriestädte benannt, ohne damit eine umfassende stadtypologische Analyse unternehmen zu wollen.<sup>5</sup> Zu den distinkten Merkmalen gehörten, wie zu zeigen ist, das besondere Verhältnis zwischen Werk und Stadt, die spezifische Elitenzusammensetzung, soziale Schichtung, Flächennutzung und Vergesellschaftung im Alltag, und zu den grundlegenden Entwicklungslinien die bisher in der Literatur weitgehend vernachlässigten unterschiedlichen Urbanisierungspfade in den verschiedenen sozialistischen Ländern.

### *Auf dem Weg zur sozialistischen Stadt in der frühen Sowjetunion*

Die Geburtsstunde der sozialistischen Stadt schlug in den russischen Großstädten der frühen 1920er Jahre. Noch bevor mit dem ersten Fünfjahresplan von 1929 der Industrialisierungsprozess der Sowjetunion eingeläutet, die ersten größeren Neubauvorhaben und in der Folgezeit zunehmend größere Industrie- und Stadtgründungsprogramme projektiert wurden<sup>6</sup>, begannen die Bolschewiki mit der Revolutionierung der Rechtsverhältnisse und Lebensbedingungen im überkommenen Baube-

bleme, Berlin (DDR), S. 38-40.

<sup>4</sup> Allein die Bedeutung des Gartenstadtkonzeptes für die sozialistische Stadt wäre einer eigenen Betrachtung wert. Vgl. neben Goldzamt, ebd., der etwa auf die Gründung einer „Gesellschaft sozialistische Gartenstädte“ 1918 in der UdSSR hinweist (S. 40-41), auch die Ausführungen von Daniele Sibener Pensley, *The socialist city? A critical analysis of Neubaugebiet Hellersdorf*, in: *Journal of Urban History* 24:5 (1998), S. 563-602, hier: S. 578.

<sup>5</sup> Vorschläge für eine stadtypologische Verortung finden sich zum Beispiel bei Thomas Bohn, *Das sowjetische System der geschlossenen Städte. Meldewesen und Wohnungsmangel als Indikatoren sozialer Ungleichheit*, in: Friedrich Lenger und Klaus Tenfelde (Hrsg.), *Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion*, Köln 2006, S. 373-385, hier: S. 376, sowie bei Christoph Bernhardt und/ Heinz Reif, *Neue Blicke auf die Städte im Sozialismus*, in: Dies. (Hrsg.), *Sozialistische Städte zwischen Herrschaft und Selbstbehauptung : Kommunalpolitik, Stadtplanung und Alltag in der DDR*, Stuttgart 2009, S. 7-20, insbesondere S. 10-12.

<sup>6</sup> Harald Bodenschatz und Christiane Post (Hrsg.), *Städtebau im Schatten Stalins. Die internationale Suche nach der sozialistischen Stadt in der Sowjetunion 1929-35*. Berlin 2003.

stand der „altindustrialisierten“ Städte. Radikale Kollektivierung der Wohngebäude und des Alltags in Kommunalwohnungen unter Einsatz von Wandzeitungen, „Roten Ecken“ für die politische Diskussion und Indoktrination, Theateraufführungen und zahlreichen Erziehungs- und Aufklärungskampagnen zielten auf einen Umbau der Gesellschaft in Richtung der „sozialistischen Lebensweise“. <sup>7</sup> Die damit benannte Kernidee einer Erziehung zum „neuen Menschen“ durch die sozialistische Stadt blieb bis zum Zusammenbruch des Sozialismus wirkmächtig, auch wenn radikale Positionen aus der frühen Zeit, zum Beispiel zur Abschaffung der Familie, später zurückgenommen wurden. Die sozialistischen Programme zur Reform bzw. Revolutionierung der überkommenen Stadt konnten zu dieser Zeit noch als radikalisierte Variante sozialdemokratischer Wohnungsreformpolitik erscheinen, wie sie etwa in Frankfurt, Berlin und besonders konsequent in Wien verfolgt wurde. Wenn der Frankfurter Baustadtrat Ernst May 1930 mit einem großen Expertenstab in die Sowjetunion gerufen wurde – und dort mehr bewirkte als bislang vielfach bekannt ist <sup>8</sup> –, war dies auch Ausdruck der gemeinsamen Tradition sozialdemokratischer und sozialistischer Stadtpolitik. Die explizite Orientierung an Kernelementen des städtebaulichen Programms der Moderne, wie zum Beispiel der konsequenten Trennung der Flächennutzungen und Standardisierung im Wohnungsbau sowie an deren Protagonisten wie May, Taut und Le Corbusier war um 1930 noch vorherrschend, bevor es einige Jahre später zum Bruch kam.

### *Am Scheideweg: Moskau und Magnitogorsk um 1935*

Um 1935 wurden die Grundlagen für jene neue, janusköpfige Programmatik des sozialistischen Städtebaus gelegt, die die sozialistische Stadt bis zum Ende der Epoche prägen sollten. Zum einen vollzogen die Bolschewiki unter Führung des engen Vertrauten Stalins, des Politbüromitglieds und ersten Sekretärs des Moskauer Gebietsparteikomitees L. M. Kaganovic, ideologisch den Bruch mit dem Städtebau der Moderne, jagten die westlichen Experten aus dem Land und etablierten mit dem „sozialistischen Realismus“ eine scheinbar traditionalistisch ausgerichtete Architektur- und Planungsphilosophie. <sup>9</sup> Dabei bildeten in Moskau die traditionalistischen architektonischen Versatzstücke die Fassade für eine radikale Modernisierung der Stadt,

<sup>7</sup> Julia Obertreis, *Tränen des Sozialismus. Wohnen in Leningrad zwischen Alltag und Utopie 1917-1937*, Köln, Weimar und Wien 2004.

<sup>8</sup> Vgl. dazu jetzt: *Standardstädte. Ernst May in der Sowjetunion 1930-1933. Texte und Dokumente*, herausgegeben und eingeleitet von Thomas Flierl, Frankfurt 2012, sowie *Ernst May, 1886-1970. Neue Städte auf drei Kontinenten. Ausstellungskatalog Deutsches Architekturmuseum Frankfurt*, hrsg. von Claudia Quiring u.a., München 2011.

<sup>9</sup> Bodenschatz/Post(Hrsg.), *Städtebau im Schatten Stalins*, insbes. S. 96ff.



bei der mit großen Infrastrukturprojekten wie der U-Bahn und mit monumentalen sozialistischen Staatsbauten wie dem Palast der Sowjets die überkommene Stadt weitflächig vernichtet wurde – dies alles im Kontext einer extremen gesellschaftlichen Mobilisierung und Formierung im Zeichen stalinistischen Terrors.<sup>10</sup> Für die Genese der sozialistischen Industriestadt bedeutsamer wurde das zeitlich parallel vorangetriebene Projekt der Modellstadt Magnitogorsk am Ural, das faktisch, wenn auch nicht propagandistisch, weitgehend der städtebaulichen Philosophie einer Bandstadt der Moderne folgte.<sup>11</sup> Dies betraf vor allem die konsequente Separierung der Flächennutzungen von Industrie, Wohngebieten und dazwischen angelegten Grünzonen. Die Bau- und Sozialgeschichte von Magnitogorsk steht jedoch auch, wie unter anderem Kotkin gezeigt hat, für die starke Kluft zwischen offizieller Planungspropaganda und ungesteuerter Stadtentwicklung, die ihren Ausdruck unter anderem in weiträumigen Barackensiedlungen, elenden Wohnbedingungen und einer gewaltdurchtränkten Alltagskultur fand.<sup>12</sup> Aus urbanisierungsgeschichtlicher Sicht waren dies die Begleiterscheinungen eines „in seiner Dynamik einmaligen Verstädterungsprozesses“ (Bohn), in dessen Verlauf der Anteil der Stadtbevölkerung an der sowjetischen Gesamtbevölkerung bereits zwischen 1926 und 1939 von 17,4% auf 32,9% stieg!<sup>13</sup>

### *Tendenzen der sozialistischen Urbanisierung nach 1945*

Der forcierte Ausbau der Rüstungsproduktion im Zweiten Weltkrieg steigerte die im sozialistischen Industrialisierungsprogramm ohnehin angelegte Priorität der Schwerindustrie zusätzlich.<sup>14</sup> Mit der Einverleibung Osteuropas in das sowjetische Imperium nach 1945 bildeten sich unter dem gemeinsamen Dach einer nochmals forcierten Industrialisierung, die auch zur industriellen Überprägung der Hauptstädte Warschau, Bukarest, Sofia usw. führte<sup>15</sup>, länderspezifische Varianten sozialis-

<sup>10</sup> Dietmar Neutatz, *Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Grossbaustelle des Stalinismus (1897-1935)*. Köln 2001; Karl Schlögel, *Terror und Traum. Moskau 1937*. München 2008.

<sup>11</sup> Fehl, *Bodenschatz/Post* (Hrsg.): *Städtebau im Schatten Stalins*.

<sup>12</sup> Stephen Kotkin, *Magnetic Mountain. Stalinism as a civilisation*, Berkely, Los Angeles und London 1997.

<sup>13</sup> Thomas M. Bohn, „Von der Sowjetunion lernen heißt siegen lernen.“ Potemkinsche Dörfer und ostdeutsche Stadtplanung in der Nachkriegszeit, in Christoph Bernhardt und Thomas Wolfes (Hrsg.), *Schönheit und Typenprojektierung – Der DDR-Städtebau im internationalen Kontext*, Erkner 2005, S. 61-80, hier: S. 64.

<sup>14</sup> Vgl. dazu die empirischen Angaben bei Jörg Roesler, *Die Entwicklung der Hauptstädte der europäischen RGW-Länder als nationale Industriezentren vom Vorabend des zweiten Weltkrieges bis zum Ende der sechziger Jahre*, in: *Jahrbuch der Geschichte der sozialistischen Länder Europas*. 33 (1989), S. 165-184, hier: S. 180.

<sup>15</sup> Ebd., S. 186.

tischer Urbanisierung aus. In der Sowjetunion wurden, überwiegend zur Ausbeutung von Rohstoffvorkommen, ganze Städtenetze neu begründet, so zum Beispiel die sogenannten „Gasstädte“; in Ungarn führte die Industrialisierung der Landwirtschaft zur Gründung zahlreicher „Agrarstädte“.<sup>16</sup> In den bereits stärker industrialisierten und urbanisierten Ländern, insbesondere in der DDR und der Tschechoslowakei, blieb die *Neugründung* von Industriestädten auf relativ wenige, allerdings propagandistisch weithin bekannt gemachte Renommierprojekte beschränkt, wie z.B. Ostrava Kuncice, Eisenhüttenstadt oder das polnische Nowa Huta.<sup>17</sup> Auch in diesen Ländern bewirkte jedoch eine dezidiert raumpolitisch ausgerichtete, von Zentralen Plankommissionen koordinierte Wirtschaftsplanung grundlegende Veränderungen im bestehenden Städtensystem.

In der DDR wurde zum Beispiel eine frühere Handelsstadt wie Rostock mit Mitteln staatlicher Aufbau- und Schwerpunktprogramme ebenso zur Industrie-Großstadt um- und ausgebaut wie die von der Klein- zur Großstadt entwickelte Bezirksstadt Neubrandenburg, die Chemiestadt Schwedt oder die LKW-Stadt Ludwigsfelde im Süden von Berlin.<sup>18</sup> Städte anderen Typus hingegen, wie zum Beispiel Leipzig und Dresden, konnten von den großen staatlichen Sonderprogrammen wie dem 1958 für die DDR aufgelegten Chemieprogramm in geringerem Maße oder gar nicht profitieren und stagnierten zumindest zeitweise. Die Siedlungsstrukturen im Bezirk Halle wiederum wurden durch den mit dem genannten Programm geförderten Wohnungsbau stark verdichtet und ab 1960 die neue „Chemiearbeiterstadt“ Halle-Neustadt begründet.<sup>19</sup> Auch in anderen Regionen entwickelten sich branchenspezifische Industriecluster mit entsprechenden Siedlungsstrukturen heraus.<sup>20</sup>

<sup>16</sup> Barbara Engel (Hrsg.), *Die Zukunft der blauen Städte Sibiriens*, Cottbus 2002; Claude Chaline, *Les Villes dans le Monde*, Paris 1985, S. 24f.

<sup>17</sup> Vgl. Dagmara Jajesniak-Quast, Ein lokaler „Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe“: Eisenhüttenstadt, Kraków Nowa Huta und Ostrava Kuncice, in: Christoph Bernhardt und Heinz Reif (Hrsg.), *Sozialistische Städte*, S. 95-114.

<sup>18</sup> Vgl. Frank Betker, Rostock und Halle: Paradoxien von Wachstum und Schrumpfung in der DDR, in: Axel Schildt und Dirk Schubert (Hrsg.), *Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart*, Dortmund 2008, S. 131-144; Philipp Springer, *Verbaute Träume. Herrschaft, Stadtentwicklung und Lebensrealität in der sozialistischen Industriestadt Schwedt*, Berlin 2006; Brigitte Raschke, *Der Wiederaufbau und die städtebauliche Erweiterung von Neubrandenburg in der Zeit zwischen 1945 und 1989*, München 2005; Carsten Benke, *Ludwigsfelde • Stadt der Automobilbauer*. Diss. TU Berlin 2009.

<sup>19</sup> Celina Kress, *Mitteldeutsches Städteband. Planung und Entwicklung zwischen Halle und Weißenfels (1916-1990)*, in: Frank Betker, Carsten Benke und Christoph Bernhardt (Hrsg.), *Paradigmenwechsel und Kontinuitätslinien im DDR-Städtebau. Neue Forschungen zur ostdeutschen Architektur- und Planungsgeschichte*, Erkner 2010, S. 239-272, hier: S. 252-254.

<sup>20</sup> Vgl. Marion Paul, *Strukturwandel oder Strukturbruch? Zur Veränderung der regionalen Wirtschaftsstruktur in Sachsen und in der Region Zwickau*, in: Ulrich Bochum u.a., *Entwicklungspotential und -per-*

Die teilweise abrupten Wechsel in der Ausrichtung der staatlichen Programme und Investitionsvorhaben stürzten nach einer systeminhärenten Logik auch die zeitweise privilegierten Städte wie z.B. Eisenhüttenstadt in Abständen in Phasen der Stagnation, so dass die Daten zur Bevölkerungsentwicklung, Wohnungsbau usw. äußerlich fast „kapitalistischen“ Konjunkturzyklen ähneln.<sup>21</sup> Die staatliche Planpolitik hat im Übrigen nicht nur, wie Grundmann, Betker und andere gezeigt haben, die sozialräumlichen Disparitäten in der DDR eher verstärkt als verringert.<sup>22</sup> Sie brachten zudem bekanntlich gerade auch in den „boomenden“ Regionen und Städten wie dem „Chemiebezirk“ Halle oder dem „Energiebezirk“ Cottbus industrielle Monstrukturen hervor und verursachten dort gravierende Umweltschäden.

### *Werk und Stadt*

Die Industrie- und Betriebszentriertheit der DDR schlug sich auch darin nieder, dass insbesondere die Industriekombinate die Kommunalpolitik und das städtische Leben wohl noch stärker bestimmten, als das selbst bei großen kapitalistischen Unternehmen und „ihren“ Städten, wie z.B. VW in Wolfsburg oder Siemens in Erlangen der Fall war. Die direkten Zugriffsrechte auf einen Teil der von den Kommunen verwalteten Wohnungsbestände seitens betrieblicher Wohnungskommissionen einerseits, die Mitfinanzierung kommunaler technischer Infrastrukturen durch die Unternehmen andererseits – die teilweise in „Kommunalverträgen“ förmlich fixiert waren<sup>23</sup> – belegen die besondere Symbiose zwischen den beiden Partnern im Sozialismus. Nur in Umrissen erforscht ist eine dahinter stehende, für die Stadtentwicklung enorm bedeutsame informelle „Schattenwirtschaft“, bei der die Gemeinden mit Baumaterialien aus den Betrieben Schulen instand hielten, Sportanlagen bauten und zuweilen einzelne größere Bauvorhaben, wie z.B. Schwimmhallen, an den staatlichen Plänen vorbei errichteten. Umgekehrt bildeten die Kombinate vielfach städtische Funktionen aus und ersetzten sie teilweise geradezu, so zum Beispiel durch die Etablierung betrieblicher Kulturhäuser.

In stadträumlicher Hinsicht blieben, trotz des programmatischen Bekenntnisses zur räumlichen Trennung von Industrie- und Wohngebieten in den „16 Grundsät-

spektiven der Automobilregion Zwickau, Berlin und Zwickau 1992, S. 1-23; Ursula Schirmeister, Beispielplanung zur städtebaulichen und landeskulturellen Entwicklung des Ballungsraumes um Zwickau, in: Architektur der DDR 8 (1977), S. 497-499.

<sup>21</sup> Christoph Bernhardt, Entwicklungslogiken und Legitimationsmechanismen im Wohnungsbau der DDR am Beispiel der sozialistischen Modellstadt Eisenhüttenstadt, in: Bernhardt und Wolfes (Hrsg.), Schönheit und Typenprojektion, 2005, S. 341-366, hier: S. 343-345.

<sup>22</sup> Vgl. Betker, Rostock und Halle, 2008, S. 133-135.

<sup>23</sup> Vgl. Benke: Ludwigsfelde, S. 299ff.

zen des Städtebaus“ von 1950<sup>24</sup>, diese Flächennutzungen wohl vergleichsweise enger verflochten als in vielen „westlichen“ und bundesdeutschen Städten. Faktisch ging es darum, die beiden Funktionen gemäß der Programmatik der städtebaulichen Moderne und im Interesse der Schonung der Wohnbevölkerung vor schädlichen Emissionen zwar zu entflechten, dabei jedoch eine möglichst unschädliche räumliche Nähe zwischen ihnen zu behalten.<sup>25</sup> Eine solche Planungsphilosophie verringerte günstigenfalls nicht nur den Verkehrsaufwand zwischen Betrieb und Wohngebieten und trug dem lange Zeit relativ geringen Motorisierungsgrad der DDR Rechnung, sondern sie entsprach auch dem ebenfalls in den 16 Grundsätzen formulierten Bekenntnis zur kompakten Stadt (*avant la lettre*). Einen besonders prägnanten Ausdruck fand die industrialistische Grundorientierung des sozialistischen Städtebaus in einer Inszenierung des Werktores als zentraler Fluchtpunkt der großen Achsen eines regelhaft angelegten Straßenrasters in den neuen Planstädten.

### *Machtgefüge, sozialistische Eliten und Kommunalpolitik*

Das Machtgefüge in den sozialistischen Industriestädten war zunächst, wie in DDR-Städten, in verwaltungsrechtlicher Hinsicht durch die „Unterstellung“ der Stadtunter die Kreis- bzw. Bezirksverwaltung gekennzeichnet.<sup>26</sup> Der mit dem *Gesetz über die weitere Demokratisierung des Aufbaus und der Arbeitsweise der staatlichen Organe in den Ländern in der Deutschen Demokratischen Republik* vom 23. Juli 1952 etablierte zentralistische Staatsaufbau bestimmte die örtlichen Verwaltungen zum „lokalen Staatsorgan“, das jedoch zusätzlich den Vorgaben der Parteileitungen in Stadt und Bezirk unterworfen war. Dabei blieben die Stadtverordnetenversammlungen, als unter demokratischen Zeichen den politischen Willen der souveränen Stadtgesellschaft artikulierendes Organ, politisch bedeutungslos. Dass die Kompetenzen der städtischen Ebene seither generell stark beschnitten waren, lässt sich zum Beispiel daran ablesen, dass wichtige Standortentscheidungen für Wohnungsbauvorhaben auf bezirklicher Ebene fielen, die auch den Ausbau der städtischen Infrastruktur bestimmte, während die Stadtverwaltung primär für die Unterhaltung

<sup>24</sup> Vgl. Grundsätze des Städtebaus, hier zitiert nach dem Abdruck in Klaus Beyme u.a. (Hrsg.), *Neue Städte aus Ruinen. Duetscher Städtebau der Nachkriegszeit*, München 1992, S. 30f.

<sup>25</sup> Die seit den späten 1960er Jahren vollzogene Weitung dieser Konzeption in Richtung einer „extensiven Stadtentwicklung“ geriet in den 1980er Jahren bereits wieder in die Kritik Vgl. Christoph Bernhardt: *Planning urbanization and urban growth in the socialist period: The case of East-German Towns, 1945-1989*. In: *Journal of Urban History*, Vol. 32, 2005, No. 1,S. p. 104-119; Bernd Hunger u.a.: *Städtebauprognose DDR*, Berlin 1990.

<sup>26</sup> Vgl. Heinz Bartsch: *Aufgaben und Struktur der örtlichen Verwaltung*, in: Klaus König (Hrsg.): *Verwaltungsstrukturen der DDR*, Baden-Baden 1991.

von Bauten sowie die Zuweisung und Verwaltung des Wohnraums zuständig war. Die letztgenannte Kompetenz zeigt jedoch an, dass vor allem der Rat der Stadt gleichwohl über weitreichende Machtbefugnisse gegenüber der städtischen Zivilgesellschaft verfügte.

Zu den aufgrund institutionell gesicherter Machtbasis „starken Männern“ gehörten in den großen Städten vor allem die jeweiligen Parteisekretäre, Kombinatdirektoren und Vorsitzenden der Bezirksräte, deren Persönlichkeit und Vernetzung von erheblicher Bedeutung für eine mehr oder auch weniger gedeihliche Entwicklung der Stadt waren.<sup>27</sup> Es ist davon auszugehen, dass ein „guter Draht“ seitens der Stadtverwaltung zu den großen Industriebetrieben für die Aufrechterhaltung städtischer Funktionen im Sozialismus eine noch größere Rolle spielte als in marktwirtschaftlich regulierten Gesellschaften. Im Einzelfall konnten ihre Handlungsspielräume auch davon abhängen, inwieweit eine „diversifizierte“ Industriestruktur Interessenssätze zwischen verschiedenen Kombinaten entstehen ließ, die eine Stadtverwaltung eventuell ausnutzen konnte. Im Bauwesen verfügten neben dem Spitzenpersonal der Wohnungsbaukombinate die Stadtarchitekten bzw. die kommunalen Büros für Stadtplanung über einige Handlungsspielräume, besonders in der Stadtplanung.<sup>28</sup> Gegenüber den genannten neuen, „sozialistischen Eliten“ ging der Einfluss der alten Eliten aus dem traditionellen Stadtbürgertum, wie z.B. der Lehrer, Ärzte, Intellektuellen, und ganz zu schweigen von den Pfarrern, stark zurück.<sup>29</sup>

### *Muster sozialräumlicher Differenzierung und Aneignung*

Das von Partei und Staat geförderte Trugbild einer sozial weitgehend homogenen, proletarisch dominierten Stadtgesellschaft traf wohl noch nicht einmal auf die mythenumwobene, von einer großen Aufbruchstimmung getragene „Goldgräbersituation“ in den neu begründeten Werksiedlungen der unmittelbaren Nachkriegsjahre zu, wie zum Beispiel Eisenhüttenstadt. Zwar kam es hier und allgemein in den sozialistischen Industriestädten zweifellos zu einem starken Abbau sozialer Disparitäten sowie zu einer relativen Besserstellung einfacher Arbeiter im Lohngefüge, und die Wohnsegregation wurde zumindest in den Großwohnsiedlungen tatsächlich vielfach weitgehend aufgehoben. Andererseits blieben soziale Differenzierungen

<sup>27</sup> Vgl. exemplarisch: Jay Rowell: Der Erste Bezirkssekretär: Zur Scharnierfunktion der „Bezirksfürsten“ zwischen Zentrum und Peripherie, in: Michael Richter/Thomas Schaarschmidt/Mike Schmeitzner (Hg.) Länder, Gaue und Bezirke. Mitteldeutschland im 20. Jahrhundert, Dresden 2007, S. 213-230.

<sup>28</sup> Frank Betker, „Einsicht in die Notwendigkeit“. Kommunale Stadtplanung in der DDR und nach der Wende (1945-1994), Stuttgart 2005.

<sup>29</sup> Arnd Bauerkämper, Die Sozialgeschichte der DDR, München 2005; Peter Hübner (Hrsg.), Eliten im Sozialismus. Beiträge zur Sozialgeschichte der DDR, Köln, Weimar und Wien 1999.

und bestimmte Muster sozialräumlicher Segregation bestehen und auch im Stadtraum sichtbar. So war die Nutzung der Wohnungen von Arbeiterwohnungsgenossenschaften (AWG) im Regelfall an die Einlage einer Mindestsumme in der Genossenschaft gebunden, die sich nicht jede/r umstandslos leisten konnte oder wollte. Gerade in peripher gelegenen Industriestädten bildeten die Ingenieure eine Berufsgruppe von besonderer strategischer Bedeutung, für deren Bindung die Unternehmen und Städte sowohl besondere Anstrengungen im Wohnungsbau als auch bei Kulturangeboten unternehmen mussten.<sup>30</sup> Auch und gerade für die sozialistischen Industriestädte ist zudem stets die starke Eigendynamik der sozialkulturellen Aneignung der Städte durch ihre Bewohner in Rechnung zu stellen, die zum Beispiel in den vielfach unkontrolliert und gegen den Willen der Stadtverwaltung angelegten Kleingärten ihren Ausdruck fand.<sup>31</sup> Die Lebensrhythmen, Zeitmuster und alltäglichen Wege der Einwohner wurden nicht zuletzt tiefgreifend davon bestimmt, dass die Betriebe Funktionen des Einzelhandels übernahmen – so etwa bei Sonderverkaufsaktionen in Betriebsräumen – und eine breite Palette von Dienstleistungen vom Friseur bis zur Urlaubsreise anboten. Daraus begründete sich eine massive Privilegierung der Beschäftigten der großen Kombinate gegenüber anderen Stadtbewohnern und eine besonders weitreichende Identifikation der Beschäftigten mit ihrem Betrieb.

### *Schluss*

Wenn auch die sozialistischen Industriestädte seit dem Untergang des sie tragenden Gesellschaftssystems vielfach massiv von ökonomischem Niedergang und Bevölkerungsrückgängen betroffen sind,<sup>32</sup> prägen die seinerzeit etablierten Siedlungsstrukturen vielerorts weiterhin die Städte und Regionen Ostdeutschlands und Osteuropas. Im Sozialismus neu entwickelte Industriekerne und Großsiedlungen blieben trotz Rückbaus vielerorts ebenso erhalten wie bestimmte kleinräumige Muster der Flächennutzung, so etwa die relative Nähe von Gewerbestandorten zu den Stadtzentren, ein zentrumsnaher vielgeschossiger Wohnungsbau usw.<sup>33</sup> Je länger die sozialistische Periode zurückliegt und je mehr die Geschichte ihrer Städte einer kritischen Historisierung in transnationaler Perspektive unterworfen wird, desto mehr werden auch die sozialistischen Industriestädte ihr exotisches Kolorit verlieren und

<sup>30</sup> Vgl. zur Lage rund um Leuna nach dem Zweiten Weltkrieg Celina Kress, Wachstum und Schrumpfung in der Region Merseburg, in: Schildt und Schubert (Hrsg.), Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung, 2008, S. 115-130, hier: S. 124.

<sup>31</sup> Vgl. Ruth May, Planstadt StalinStadt. Dortmund 1999, S. 288-290.

<sup>32</sup> Vgl. Philipp Oswalt (Hrsg.), Schrumpfende Städte, 2 Bände, Stuttgart 2005.

<sup>33</sup> Vgl. dazu ausführlicher Bernhardt und Reif: Neue Blicke, 2009, S. 10-12.

als ein wichtiger Entwicklungspfad im Urbanisierungsprozess des 20. Jahrhunderts beschrieben werden. Zugleich wirken heute noch bis in die aktuelle Stadtpolitik hinein die Erfahrungen mit den sozialistischen Industriestädten nach, indem sie als Leitbild in den Köpfen lokaler Eliten und in Teilen der Bevölkerung mancherorts die Grundorientierungen und Richtungsentscheidungen in der Stadtentwicklung weiterhin beeinflussen.<sup>34</sup>

**PD Dr. Christoph Bernhardt, Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, bernhardt@irs-net.de**

<sup>34</sup> Manfred Kühn, Wachstum und Schrumpfung in der Industriestadt – Regenerierungsstrategien in Brandenburg an der Havel, in Schildt und Schubert (Hrsg.): Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung, 2008, S. 83-96, insbesondere S. 91-92.

## **Kamerafahrt und Panoramablick. Repräsentationen von Industriestädten in fotografischen Bildbänden und Werbefilmen der 1950er und 1960er Jahre**

„Wo Ordnung herrscht, entsteht Wohlbefinden. Durch eine glückliche Parzellierung gewinnen selbst die Arbeiterviertel hohe architektonische Bedeutung. All dies als Folge des Grundrisses.“<sup>1</sup> Was Le Corbusier am Modell der Cité Industrielle von Tony Garnier beschreibt, ist ein Bild. Man stelle sich folgendes vor: eine Filmkamera könnte hier ungehindert durch breite Straßenfluchten fahren, und ein Fotoapparat registrierte weite Panoramen mit der Silhouette einer Fabrik am Horizont. Der Text des Architekten entstand 1922, das utopische Modell des Städteplaners vor 1914, und die Kamerafahrten wie Panoramablicke vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg. Es gibt kaum ein Genre, das zwei Medien so nah und in enger Beziehung zueinander hat wirken lassen, wie die filmische und fotografisch in Bücher gefasste Darstellung von mittleren und großen Städten, hier speziell Industriestädten.

Beiden Medien ist eigen, dass sie in den letzten drei Jahrzehnten – vor allem durch technische Entwicklungen, die mit dem Begriff der Digitalisierung zusammen gefasst werden können – gravierende Veränderungen erfahren haben. Medienhistorisch sind die hier beschriebenen Prozesse demnach weitgehend abgeschlossen. Zwei kurze Vorgeschichten demonstrieren im Folgenden die Beziehung von Industrialisierung, medialer Darstellung sowie modernen Medien, in denen diese Repräsentation tatsächlich stattfand. Anschließend werden die beiden Medien Werbefilm und Bildband am Beispiel typischer Produzenten vorgestellt. Schließlich sei anhand einiger Fotobildbände der Autostadt Wolfsburg auf das Verschmelzen von Industrie und Stadt verwiesen.

<sup>1</sup> Le Corbusier, *Ausblick auf eine Architektur (Vers un architecture)*, Gütersloh Berlin 1969 (Paris 1922), S. 52.



## *Industrialisierung und Medialisierung bis 1914*

Als Industriestädte seien hier vorläufig diejenigen verstanden, deren Stadtgeschichte mit einem Industrialisierungsvorgang des 19. oder 20. Jahrhunderts zusammenhängt. Dieser Vorgang fand immer auch eine mediale Widerspiegelung und ist an die ökonomischen Geschichten von Städten wie Ländern gekoppelt. Visuell manifestierte sich die Industrie in Stahlstichen von Industriebetrieben auf Visitenkarten und Briefbögen<sup>2</sup>, in Portraits wie demjenigen, das Robert Howlett 1857 von Isambard Kingdom Brunel machte<sup>3</sup>, oder in großen Bildkatalogen industrieller Produkte, wie sie Nicolas Henneman und andere ab 1851 im Auftrag von Prince Albert produzierten.<sup>4</sup> Die manufaktuelle Herstellung mittlerer und großer Mengen von fotografischen Abzügen ermöglichte diverse Lösungen medialer Repräsentation industriellen Geschehens, von aufwändig produzierten Alben über großformatige Kartons als Geschenke an Kunden bis zu großen Auflagen kleinerer Bildkopien für Vertreter und Großhändler.<sup>5</sup>

Hinzu kam seit den 1890er Jahren, parallel zu der sich entwickelnden Bild-Drucktechnik im Autotypie-Raster, das Genre der meist in kleinen Auflagen verlegten, aber oft ebenfalls sehr aufwändig produzierten Firmenschriften.<sup>6</sup> Vor allem die Städte, denen an der Ansiedlung von Industriebetrieben lag, machten sich die gleichen Mittel zu Eigen, mit denen Industriebetriebe an die Öffentlichkeit gingen. Bereits 1863 lässt sich ein erster Bildband der Städte Elberfeld und Barmen im Wuppertal mit einigen eingeklebten Bildtafeln nachweisen.<sup>7</sup> Panoramen vom Kirch- oder Rathausturm wie das der neuen Stadt Grand Island im US-Bundesstaat Nebraska von J. R. Moeller aus dem Jahr 1885 dürfte in dieser Zeit so mancher Immobilienmakler auf dem Tisch liegen gehabt haben.<sup>8</sup> Noch um 1910 trug Walter Gropius

<sup>2</sup> Vgl. Bernd Korzus (Hrsg.), *Fabrik im Ornament, Ansichten auf Firmenbriefköpfen des 19. Jahrhunderts*, Münster 1980 (Ausstellungskatalog).

<sup>3</sup> Mark Haworth-Booth (Hrsg.), *The Golden Age of British Photography 1839-1900, Photographs from the Victoria and Albert Museum, London, with selections from the Philadelphia Museum of Art, Royal Archives, Windsor Castle, The Royal Photographic Society, Bath, Science Museum, London, Scottish National Portrait Gallery, Edinburgh, Millerton NY 1984*, S. 50, 61-65.

<sup>4</sup> Nancy B. Keeler, *Illustrating the 'Reports by the Juries' of the Great Exhibition of 1851. Talbot, Henneman, and Their Failed Commission*, in: *History of Photography* 6 3 (1982), S. 257-272.

<sup>5</sup> Vgl. Lisa Kosok (Hrsg.), *Industrie und Fotografie. Sammlungen in Hamburger Unternehmensarchiven*, Hamburg 1999 (Ausstellungskatalog).

<sup>6</sup> Vgl. Rolf Sachsse, *Firmenschriften*, in: Manfred Heiting und Roland Jäger (Hrsg.), *Autopsie. Deutschsprachige Fotobücher 1918-1945*, Göttingen 2012 (in Vorbereitung).

<sup>7</sup> Wilhelm Langewiesche (Hrsg.), *Elberfeld und Barmen. Beschreibung und Geschichte dieser Doppelstadt des Wuppertales, nebst besonderer Darstellung ihrer Industrie [...]*, Barmen 1863.

<sup>8</sup> Richard Pare (Hrsg.), *Photography and Architecture 1839-1939*, Montreal 1982, Tafel 106, S. 256-257.

als Mitarbeiter im Büro von Peter Behrens bei der AEG in Berlin zahllose Bildkarten als Werbung für die Investition in US-Häfen und –Getreidesilos zusammen, um daraus Vorträge über funktionale Architektur zu erstellen.<sup>9</sup>

Nahezu gleichzeitig kamen beide Medien der Darstellung von Industriestädten um 1910 in der deutschen Bevölkerung an: der Film und der fotografische Bildband. Ab 1908 verlegte Karl Robert Langewiesche seine „Blauen Bücher“, die stellvertretend für eine große Zahl anderer Publikationsreihen beanspruchen können, das illustrierte Buch in die Häuser selbst mäßig verdienender Bürger gebracht zu haben. Zur gleichen Zeit wanderten die Kinos aus dem Zelt oder Varieté in eigene Häuser. Mit der Kinoarchitektur etablierte sich zugleich ein Ritual der Vorführung von Spiel- und Kulturfilmen. Zu diesem Zeitpunkt, 1910, gründete Julius Pinschewer die erste deutsche Werbefilm-Produktionsgesellschaft. Er wurde in den 1920er Jahren ein früher Pionier des Städtetfilms und finanzierte unter anderem Arbeiten von Walter Ruttmann.<sup>10</sup> Doch noch gärten die medialen Prozesse in Film und Fotobuch; weder erschien ein Städtetfilm<sup>11</sup> noch – von einem Werk über den Hamburger Hafen<sup>12</sup> wie von einigen Firmenschriften abgesehen – ein Fotobuch zum Thema Industriestadt.

### *Industrialisierte Medien und Propaganda zwischen den beiden Weltkriegen*

In den 1920er und 1930er Jahren etablierten sich alle Gebrauchsformen audiovisueller Medien, die im Rückblick des 21. Jahrhunderts als analog zu bezeichnen sind. Für mindestens drei bis fünf Generationen von Menschen auf der Nordhalbkugel der Erde haben sie den sensitiven Apparat gesellschaftlicher Wahrnehmung geprägt.<sup>13</sup> Dasselbe gilt für die Wirkungsforschung jener Arten der Massenkommunikation, die als technisch vermittelte Medien zur Beeinflussung ganzer Nationen und Kontinente genutzt wurden.<sup>14</sup> Von besonderer Bedeutung ist hier die Konver-

<sup>9</sup> Vgl. William J. Brown, Walter Gropius and Grain Elevators, Misreading Photographs, in: History of Photography 17:3 (1993), S. 304-308.

<sup>10</sup> Vgl. Günter Agde, Flimmernde Versprechen. Geschichte des deutschen Werbefilms im Kino seit 1897, Berlin 1998, S. 20-23.

<sup>11</sup> Vgl. Uli Jung, Städtebilder und Lokalaufnahmen der Kaiserzeit. Ein auswertungsorientierter Zugang, in: Filmblatt 5 (2000:14), S. 9-15.

<sup>12</sup> Ludwig Meissner (Hrsg.), Hafen von Hamburg. Eine Rundfahrt durch die Hafenanlagen der Freien und Hansestadt Hamburg in 170 Heliogravüren nach photographischen Aufnahmen von Franz Schmidt und Otto Kufahl, Hamburg 1909.

<sup>13</sup> Siegfried Zielinski, Audiovisionen. Kino und Fernsehen als Zwischenspiele in der Geschichte, Reinbek 1989, S. 98-174.

<sup>14</sup> Grundlegend vgl. Frank Böckelmann, Theorie der Massenkommunikation, Das System hergestellter Öffentlichkeit, Wirkungsforschung und gesellschaftliche Kommunikationsverhältnisse, Frankfurt am

genz urbaner Darstellungen in Fotografie und Film; allerdings ist deren Beschreibung bislang fast nur im Kontext bildjournalistischer Publikationen wie illustrierter Zeitschriften und von wenigen Städtefilmen geleistet worden.<sup>15</sup>

1925 erschien Walther Günthers kleine Polemik „Städtefilm. Bemerkungen zu einer Seuche“ zum ersten Mal, erlebte zwei Auflagen und konnte damit vom Titel her ein Genre etablieren.<sup>16</sup> Als die erste Auflage erschien, war Adolf Trotz' erster Berlin-Film ins Kino gekommen.<sup>17</sup> Die zweite Auflage wurde 1928 parallel zu Walter Ruttmanns epochalem Opus „Berlin. Sinfonie einer Groszstadt“ publiziert, das in allen späteren Darstellungen der Filmgeschichte das Genre geradezu überrepräsentieren sollte.<sup>18</sup> Denn bis dahin waren schon zahllose Lichtbildreihen in Bildagenturen wie der von Fritz Stoedtner erschienen, die in öffentlichen Vorführräumen gezeigt wurden. Zunehmend wurden kurze Städtebilder als Filme gedreht, die sich ebenfalls als kulturelle Beigabe zu Filmvorführungen oder Lichtbildvorträgen großer Beliebtheit erfreuten.<sup>19</sup> Mit der Etablierung der UfA-Wochenschau 1925 wurden die kurzen Städtefilme immer mehr zum Bestandteil eines nachrichtlichen Informationsdienstes. Das erregte alsbald das Interesse vieler Städte: Gegenstand redaktioneller Information zu werden, war höchstes Gut der öffentlichen Aufmerksamkeit, wie Walter Lippmann und Edward Bernays in ihren vielfach rezipierten Büchern vermerkten.<sup>20</sup> Bis zum Zweiten Weltkrieg etablierte sich auf diese Weise ein dreifaches Schema des Genres Städtefilm: Selten waren Filme in Spielfilmlänge, häufig wurden kurze Filmsequenzen im Nachrichten-Kontext produziert, und der eigentliche Städtefilm entsprach dem Kulturfilm mit rund 15 bis 20 Minuten Länge.<sup>21</sup>

Doch für die visuelle (Selbst-)Repräsentation von Industriestädten brachte diese Filmwelle ebenso wenig wie der ebenso einsetzende Boom an Fotobildbänden. Jean-

Main 1975.

<sup>15</sup> Vgl. Franziska Bollerey, Die Großstadt – Mit den Augen von Künstlern, Literaten und Regisseuren, in: Werner Lippert (Hrsg.), Mit anderen Augen 1945 bis 1995, Düsseldorf Architektur aus Photographensicht, Köln 1995, S. 114-131 (Ausstellungskatalog).

<sup>16</sup> Walther Günther, Städtefilme. Bemerkungen zu einer Seuche, o.O. 1925; Walther Günther, Städtefilme, Berlin 1928.

<sup>17</sup> Jeanpaul Goergen, Die Angst vor dem Dokumentarischen. Die Stadt der Millionen. Ein Lebensbild Berlins (D 1925, Regie Adolf Trotz), in: Filmblatt 6 (2001:16), S. 11-20.

<sup>18</sup> Vgl. Lutz Philipp Günther, Die bildhafte Repräsentation deutscher Städte: Von den Chroniken der frühen Neuzeit zu den Web-Sites der Gegenwart, Köln und Wien 2009, S. 235-244.

<sup>19</sup> Vgl. Jeanpaul Goergen, Städtebilder und Lichtbildreihen, in: Filmblatt 6 (2001:16), S. 34-38. Zur Wochenschau vgl. [www.wochenschau-archiv.de](http://www.wochenschau-archiv.de) [31.12.2011].

<sup>20</sup> Vgl. Walter Lippmann, Public Opinion, New York 1922; Edward Bernays, Propaganda, New York 1928.

<sup>21</sup> Vgl. Peter Zimmermann, Zwischen Sachlichkeit, Idylle und Propaganda. Der Kulturfilm im Dritten Reich, in: Ders. und Kay Hoffmann (Hrsg.), Triumph der Bilder. Kultur- und Dokumentarfilme vor 1945 im internationalen Vergleich, Konstanz 2003, S. 59-73.

paul Goergen brachte das Städtefilm-Genre mit dem Titel „Behagliche Schönheit“ auf den Punkt, ein Begriff, der sich für die fotografischen Bildreihen der meisten Städte ähnlich anwenden lässt. Als etwa ein sonst so strenger Beobachter wie August Sander 1939 den Auftrag erhielt, die Stadt Viersen zu portraituren, kam ihm kaum mehr als die Idylle der romantischen Kleinstadt vor die Kamera, auch dies ein bereits eingeführter Titel.<sup>22</sup> Zwar erschienen zwischen 1925 und 1940 diverse Bildbände über deutsche Städte, darunter auch solche, die die industriellen Partien einer Stadt wie Lübeck oder Berlin schilderten. Doch waren diese Bücher eher kulturelle denn industrielle Selbstrepräsentationen. Die Bände über Jena, 1925 von Paul Wolff, und Lübeck, 1928 von Albert Renger-Patzsch fotografiert, sowie zu Dresden, 1929 von zahlreichen Modernisten des Gewerbes erstellt<sup>23</sup>, erschienen als Geschenke der Stadt an die Teilnehmer des jeweils dort tagenden Lehrerverbandes. Und wie im Film von Walter Ruttmann war auch das Berlin in Sasha Stones hinreißendem Bildband nur partiell ein industrielles, sondern ein allgemein großstädtisches, das die Industrie als Folie einbezieht, aber nicht die Stadt als Ganzes darüber definiert.<sup>24</sup>

Ein einziger Bildband des Jahres 1937 über die Stadt Essen – teilweise mit Fotografien von Albert Renger-Patzsch ausgestattet – zeigt diese als industriell geprägt, doch orientiert sich auch dieses Werk an den klassischen Reise-Fotobildbänden in der Art, die Kurt Hielscher als konservative Publizistik in die 1920er Jahre eingebracht hatte.<sup>25</sup> Selbst die verschiedenen Bände zum Bremer und zum Hamburger Hafen, die aus unterschiedlichen Anlässen heraus zwischen 1930 und 1939 erscheinen, thematisieren zwar die technische Qualität der Hafenanlagen, aber doch nicht im Sinn einer Industriestadt.<sup>26</sup> Insofern kann für die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen festgestellt werden, dass die Genres zur (audio)visuellen (Selbst-)Repräsentation von Industriestädten zwar eingeführt und in gewissem Maß auch etabliert, doch nicht in der Öffentlichkeit wirksam werden konnten. Und von einer möglichen Konvergenz verabschiedeten sich die beiden Medien ohnehin während

<sup>22</sup> Vgl. Jeanpaul Goergen, Behagliche Schönheit. Ufa-Städtefilme der 30er Jahre, in: Filmblatt 2 (1997:6), S. 4-6; Rolf Sachsse, August Sander in Viersen, Viersen 1986; Emil Otto Hoppè, Romantik der Kleinstadt, München 1929.

<sup>23</sup> Paul Wolff, Jena, Rudolstadt 1925; Albert Renger-Patzsch, Lübeck, 80 photographische Aufnahmen, Berlin 1928; Dresdner Lehrerverein (Hrsg.), Dresden. Ein Bilderbuch für die Teilnehmer an der Deutschen Lehrerversammlung, Dresden 1929.

<sup>24</sup> Adolf Behne (Hrsg.), Sasha Stone, Berlin in Bildern, Wien 1929.

<sup>25</sup> Paul Joseph Cremers (Hrsg.), Essen, Berlin 1937; zur Reisepublizistik vgl. Klaus Pohl (Hrsg.), Ansichten der Ferne, Reisephographie 1850 – heute, Gießen 1983 (Ausstellungskatalog).

<sup>26</sup> Verkehrsverein Bremen (Hrsg.), Bremen. Die Stadt und der Hafen, Leipzig 1930; Karl Kaufmann (Hrsg.), Heinrich von Seggern (Photograph), Hamburg. Das Tor zur Welt, Hamburg 1938; Landesbildstelle Hansa (Hrsg.), Willi Beutler (Photograph), Der Hamburger Hafen, Hamburg 1939; Die deutschen Bücher, Hansestadt Hamburg, Berlin 1939; Rolf Tietgens, Der Hafen, Hamburg 1939.

der NS-Medien-Politik.<sup>27</sup> Die ab etwa 1950 breit einsetzende Darstellung industrieller Städte in beiden deutschen Staaten sei daher nun an beiden Genres getrennt verfolgt.

### *Städtefilme*

Von seiner ganzen Anlage her kann der Städtefilm für Industriestädte, wie er nach 1945 in Europa und den USA produziert wurde, eher in die Nähe der Industriefilme als in die Nähe von Kulturfilmen gerückt werden. Industriefilme wurden nach dem Ersten Weltkrieg – etwa 1921 mit „Vu Feier an Eisen (De fer et de feu)“ von Gustave Labryere – in größerer Zahl gedreht, teilweise auch in voller Spielfilmlänge wie das Luxemburger Beispiel.<sup>28</sup> Alle diese Filme folgen – stärker noch als die Städtefilme – einer relativ schematischen Dramaturgie: Nach einer panoramatischen Einleitung mit Blicken über große Industrieanlagen wird, gelegentlich mit Hilfe von animierten Sequenzen, eine Einführung in die thematische Spezifik gegeben, die große Wirtschaftskraft und die Einzigartigkeit des Dargestellten vorgeführt. Danach folgen eindrucksvolle Bilder aus dem Produktionsprozess, meist in Nah- und Halbtotal-Einstellungen, bevor wieder ruhigere Sequenzen des Films sich der sozialen Fürsorge des Unternehmens widmen, was von der Kantinenspeisung über den Werkssport zu Jubiläumsfesten reicht. Damit ist der Industriefilm vom Plot her den buchförmigen Firmenschriften wie den Archivkonstruktionen der meisten Werks-Bildarchive ähnlich; hier sind lediglich noch Portraits der Firmengründer, Protagonisten und Begleiter des Unternehmens hinzugefügt.<sup>29</sup>

Filmografisch ist das Genre „Städtefilm von Industriestädten“ schwer zu fassen; die Überlieferung in unterschiedlichen Medienarchiven ist von allzu vielen Zufällen abhängig, was direkt mit den Produktionsbedingungen der Filme zusammenhängt: Zahlreiche Werke wurden in städtischem Auftrag von ortsansässigen Kleinproduzenten hergestellt; meist waren Kamerafrau oder –mann eine Person, oft ein Lokalreporter, gelegentlich eine Friseurmeisterin mit amateurhaften Ambitionen.<sup>30</sup> Diese

<sup>27</sup> Vgl. Gernot Böhme, Die Ästhetisierung der Politik. Kommunikationsdesign im Nationalsozialismus, in: Kai Buchholz und Klaus Wolbert (Hrsg.), Im Designerpark, Leben in künstlichen Welten, Darmstadt 2004, S. 162-169 (Ausstellungskatalog).

<sup>28</sup> <http://www.cna.public.lu/film/liste-films/documentaire-long-alphabetique/vu-feier/index.html> [2.1.2012]. Der Film wurde 1997 rekonstruiert und mit einer Reihe kleinerer Dokumentarfilme gemeinsam neu ediert. Zahlreiche andere Beispiele finden sich im Prelinger-Archiv der Library of Congress, Washington DC, vgl. <http://www.archive.org/details/prelinger> [29.12.2011].

<sup>29</sup> Langewiesche, Elberfeld; vgl. außerdem Clemens Zimmermann (Hrsg.), Industriefotografie im Saarland, CD-ROM Saarbrücken 2005. Im internationalen Vergleich außerdem Mirelle Thijssen, Het Bedrijfsfotoboek 1945-1965. Professionalisering van fotografen in Nederland, Rotterdam 2002.

<sup>30</sup> Volker Jakob, Egon, lass mal laufen! Die Filme der Elisabeth Wilms, LWL DVD-Edition mit Begleitheft,

Werke tauchten später nur in Glücksfällen einer systematischen Archivpflege, wie sie etwa der Landschaftsverband Westfalen mit seinem Medienzentrum betreibt, wieder auf, um einer historisch-kritischen Edition zugeführt werden zu können.<sup>31</sup> Gelegentlich sind Industriestädte auch heute noch daran interessiert, ihre früheren Werbefilme zu publizieren: Gelsenkirchen verkauft alle in städtischem Auftrag, zwischen 1951 und 1996 jährlich produzierten Filme als DVD-Editionen.<sup>32</sup> In dieser Stadt hat sich sogar ein – allerdings von allen Protagonisten als „schlecht“ eingestuft – alternativer Stadtfilm erhalten, der 1972 die „Schmuddelecken“ der beworbenen Stadt vorführen sollte.<sup>33</sup>

Die Beispiele Westfalens – für das westliche Ruhrgebiet im Gebiet der rheinischen Archive ist die Quellenlage leider ebenso miserabel wie für die norddeutschen und saarländischen Industriestädte – wie der Stadt Gelsenkirchen demonstrieren jedoch recht exakt, worum es ging. Der audiovisuelle Rechenschaftsbericht eines Jahres führt die Errungenschaften in schönstem Licht vor, zeigt die Industrie als Wohlstand fördernde Wohltat für die ganze Stadt und konzentriert sich auf die weichen Faktoren einer Stadtentwicklung wie Kultur, Sport, Konsum und Gesundheitsfürsorge. Auch die Dramaturgie der Filme ist schlicht: Mit dem Auto fährt man als Zuschauer von irgendwoher in die Stadt hinein, begegnet dem modernen Verkehr in Form von Straßenbahnen, Bussen und gut geputzten Privat-PKWs, lässt die Kamera über die Schlotte der Industrie streifen, um schließlich die Interieurs der Museen, Theater und Schwimmbäder zu erreichen. Industriebetriebe selbst dürfen so gut wie nicht gefilmt werden, Werksspionage ist das große Zauberwort des topologischen Ausschlusses von allen Menschen außer den Mitarbeiter/innen. Im hinteren Teil derartiger Städtefilme folgen Szenen aus der Hauptstraße mit schönen glücklichen Bürger/innen beim Einkaufen und Eisschlecken, bevor man sich filmisch den abendlichen Gemütlichkeiten widmet. Gelsenkirchen hatte für diese Arbeit sogar einen Bildjournalisten als Stadtfilmer angestellt; Werner Nickel produzierte ab 1965 nicht nur den jährlichen Stadtfilm, sondern dazu auch alle Bildbände und Werbebroschüren der Stadt.<sup>34</sup>

Kaum eine Stadt in Westdeutschland verzichtete ab 1950 darauf, sich in solchen Filmen als besonders schön und begehrenswert darzustellen. Eine visuelle Auseinandersetzung mit der Industrie fand hier nicht statt. Das ist bei Alfred Waggs Film

Münster 2011.

<sup>31</sup> Volker Jakob (Hrsg.), Das Vest Recklighausen, Ein Kulturfilm von Karl-Heinz Kramer 1952, LWL DVD-Edition mit Begleitheft, Münster 2009.

<sup>32</sup> <http://www.institut-fuer-stadtgeschichte.de/Veroeffentlichungen/audiovisuell.asp> [2.1.2012].

<sup>33</sup> <http://www.herrkules-magazin.de/2011/07/01/4-der-alternative-stadtfilm/> [21.12.2011]

<sup>34</sup> <http://www.gelsenkirchener-geschichten.de/viewtopic.php?t=6095> [13.12.2011]

„Germany: A Family of the Industrial Ruhr“ von 1958 ganz anders<sup>35</sup>, und gerade deshalb sei er hier kurz vorgestellt: Der Film geht anhand eines Protagonisten und seiner Familie genau auf die Situation des Lebens an der Ruhr ein: Nicht nur, dass die Familie im Essener Norden lebt, der bis heute in den Stadtfilmen so gut wie nie gezeigt wird<sup>36</sup>, sondern auch die starken Nebenwirkungen der Industrialisierung von dunklen Rauchwolken bis zur umständlichen Nahrungsbeschaffung im Alltag werden deutlich vorgeführt. Aber das war eben kein Auftragsfilm einer Stadtverwaltung, sondern ein Lehrfilm für US-Soldaten, die in Deutschland stationiert werden sollten, und dabei kam es gerade auf die Ähnlichkeiten von nordostamerikanischen Industriestandorten mit den bundesdeutschen an: Essen wirkt hier wie Pittsburgh, das gerade in einer Aufsehen erregenden Reportage von W. Eugene Smith geschildert worden war.<sup>37</sup>

Im Osten Deutschlands konnten aus propagandistischen Gründen die wirtschaftlichen Errungenschaften des Sozialismus nicht erst mit Verzögerungen vorgeführt werden, und da erwies sich das Genre ‚Film und Fotografie‘ als eher schwierig. Zwar wurden Betriebsreportagen hergestellt, doch deren Publikation in Vorführung und Druck war mit allerlei Problemen der Zensur behaftet.<sup>38</sup> Insofern scheint der Eindruck, dass sich die Städtefilme der DDR bis zum Mauerbau weitgehend auf die Schäden des Zweiten Weltkriegs konzentrieren, schwer zu widerlegen sein.<sup>39</sup>

Mit den 1960er Jahren, nach Einführung des Farbfernsehens und im Kontext veränderter Mediennutzungen, erodierte das Genre des Städtefilms.<sup>40</sup> Die kritische Grundhaltung öffentlicher Medien der Bundesrepublik ließ kaum noch übertrieben positive Darstellungen industrieller Stadtplanungen zu. In den 1970er Jahren regten sich erste Widerstände gegen die Industriestadt aus ökologischer Sicht.<sup>41</sup> Mit den 1980er Jahren brach die industrielle Prägung vieler deutscher Landstriche zu-

<sup>35</sup> <http://www.archive.org/details/GermanyA1958> [2.1.2012]

<sup>36</sup> Hans Führmann, Zu schön um wahr zu sein, Der neue Stadtfilm von Essen ... <http://www.derwesten.de/staedte/essen/zu-schoen-um-wahr-zu-sein-id345947.html> [2.1.2012]

<sup>37</sup> Vgl. Sam Stevenson (Hrsg.), Dream Street, W. Eugene Smith's Pittsburgh Projekt, New York 2001 (Ausstellungskatalog).

<sup>38</sup> Vgl. Dietrich Mühlberg, Rekonstruktionsversuch einer ergebnislosen Betriebsreportage von 1956, in: Karin Hartewig und Alf Lüdtke (Hrsg.), Die DDR im Bild, Zum Gebrauch der Fotografie im anderen deutschen Staat, Göttingen 2004, S. 147-167.

<sup>39</sup> Ralf Schenk, Städtebilder aus der Trümmerzeit, DEFA – Dokumentarfilme von 1946, in: Filmblatt 5 (2000:13), S. 6-9.

<sup>40</sup> Günther, Repräsentation, S. 251-256; vgl. auch Peter Ludes, Heidemarie Schumacher und Peter Zimmermann (Hrsg.), Geschichte des Fernsehens in der Bundesrepublik Deutschland. Bd. 3: Informations- und Dokumentarsendungen, München 1994.

<sup>41</sup> Vgl. Josef Lehmbrock (Hrsg.), Profitopolis oder: Der Mensch braucht eine andere Stadt, München 1971 (Ausstellungskatalog).

sammen und damit auch das Selbstverständnis der visuellen Repräsentation von Industriestädten, was sich umgehend in fotografischen und filmischen Produktionen widerspiegelte.<sup>42</sup> Erst die Einführung des Internets Mitte der 1990er Jahre und hier vor allem die Propagierung des „viralen Marketings“ über YouTube und andere Video-Angebote seit etwa 2007 sorgte für eine kleine Renaissance des repräsentativen Städtefilms, so zum Beispiel auch in Gelsenkirchen.<sup>43</sup>

### *Ein Verlag als Fallbeispiel: „Die schönen Bücher“*

Die Quellenlage für die Selbstrepräsentation von Industriestädten in Fotobildbänden ist ungleich besser als die für Städtefilme. Eine 1984 erschienene, keineswegs vollständige Bibliografie zur Fotogeschichte zählt für die Jahre 1950-1968 rund fünfzig Bildbände westdeutscher Industriestädte auf, die teilweise in mehreren Auflagen mit hoher Anzahl gedruckter Exemplare erschienen.<sup>44</sup> Allein fünfzehn dieser Bildbände kamen von einem Fotografen und Verleger; auch diese erlebten teilweise bis zu acht Auflagen – aber manche fielen beim Publikum auch durch. Wolf Strache (Greifswald 1910 – 2001 Stuttgart) hatte 1951 den Verlag „Die schönen Bücher“ gegründet, der bis zu seiner Schließung 1979 neben zahllosen Landschafts-Darstellungen des Bild- und Textautors auch rund 40 Monografien deutscher Städte publizierte.<sup>45</sup> Vom Erfolg des ersten Bandes zur Stadt Stuttgart, in der er sich nach dem Zweiten Weltkrieg niedergelassen hatte, angespornt, widmete er sich gleich als nächstes der Stadt Essen (1952), dann Esslingen (1952), Hannover (1953), Recklinghausen (1953), Sindelfingen (1954), Leverkusen (1955), Oberhausen (1955), Braunschweig (1957), Düsseldorf (1959), Wolfsburg (1960), Neuss (1962), Moers (1965), Flensburg (1967), Mannheim (1968) und Lehrte (1971) – diese Städte sind als Industriestädte zu apostrophieren.

Der Aufbau der Bücher war immer gleich und basierte auf einem Modell, das Strache selbst bereits vor dem Zweiten Weltkrieg mehrfach erfolgreich getestet hatte, allerdings nicht an Städten, sondern an der Autobahn als wichtigem NS-Propagandathema: Durch den Blick auf den eigenen Wagen oder auf eine schöne Frau wird die Reise personalisiert, und die Betrachter des Bildbandes werden als Mitrei-

<sup>42</sup> Ute Eskildsen und Ulrich Borsdorf (Hrsg.), Endlich so wie überall? Bilder und Texte aus dem Ruhrgebiet, Essen 1987 (Ausstellungskatalog).

<sup>43</sup> <http://www.gelsenclan.de/index.php/neuer-stadtfilm/> [2.1.2012].

<sup>44</sup> Vgl. Frank Heidtmann, Bibliographie der Photographie. Deutschsprachige Publikationen der Jahre 1839-1984, Technik – Theorie – Bild, München 1984, Bd. 2, S. 575-583, Nummern 17543-17823.

<sup>45</sup> Zu Strache vgl. Manfred Heiting (Hrsg.), Zeitprofile. 30 Jahre Kulturpreis Deutsche Gesellschaft für Photographie 1959-1988, Köln 1988, S. 70-71; vgl. auch Rolf Sachsse, Die Erziehung zum Wegsehen, Fotografie im NS-Staat, o.O. 2003, S. 430-431.



sende durch Buch wie Landschaft oder Stadt geführt.<sup>46</sup> In den genannten Städtebildbänden geht er ähnlich vor: Durch blühende Landschaften erreicht man die schöne und saubere Stadt, deren Reichtum entweder in einem historischen Kern besteht – etwa bei den vielfach neu aufgelegten Bänden zu Esslingen, Braunschweig und Düsseldorf – oder sich in gut aufgeräumten Plätzen voller glücklicher junger Menschen darstellt, wie in den Bänden zu Hannover, Leverkusen und Wolfsburg, die ebenfalls mehrere Neuauflagen erlebten. Die Aufnahmen selbst entstanden mit den geringstmöglichen Mitteln: Das Archiv des Fotografen in der Landesmedienanstalt Baden-Württemberg besteht zum allergrößten Teil aus Kleinbild-Negativen, also dem klassischen Material des allein und ohne Hilfsmittel operierenden Bildjournalisten.<sup>47</sup>

Auch die Vertriebsform war offensichtlich immer gleich: Der Verlag – also Strache selbst – bot der Verwaltung einer Stadt die Publikation eines Bildbandes an und handelte eine Mindeststückzahl-Abnahme für die Erstauflage aus, mit der er Produktion und Druck finanzieren konnte. Für die Stadt war es interessant, einen solchen Bildband als Verlagswerk ausweisen zu können, das unabhängig erschien und obendrein in Fachzeitschriften als fotografisches Buch sowie in der Tagespresse als Reiseliteratur besprochen wurde. Im Schnitt dürfte der Verlag so kalkuliert haben, dass die Erstauflage nach gut einem Jahr verkauft und/oder verschenkt worden war – und dann begann für den Verleger der eigentliche Verdienst: Für eine aktualisierte Neuauflage waren Neuaufnahmen und Druckkorrekturen notwendig, und an denen wurde, wie an den Tantiemen, richtig Geld verdient. Von den sechs oben erwähnten Industriestädten erschienen teilweise bis zu acht Auflagen in einem Zeitraum von rund fünfzehn Jahren – eine der sicheren Geschäftsideen der bundesdeutschen Wirtschaftswunderjahre.

Es wundert nicht, dass Wolf Strache alsbald Konkurrenz erhielt, etwa durch den Fotografen Paul Swiridoff (Wladikawkas 1914 – 2002 Schwäbisch Hall).<sup>48</sup> Zudem gab es Städte, die derlei Bücher in Eigenregie herausbrachten und verlegten, zumal öffentliche Institutionen in den 1950er und 1960er Jahren noch zahlreiche Beteiligungen an Zeitungs- und Zeitschriftenverlagen unterhielten.<sup>49</sup> Doch bleibt auffällig,

<sup>46</sup> Zum Strache-Band „Auf allen Autobahnen“ (Darmstadt 1939); vgl. Manfred Heiting (Hrsg.) und Thomas Wiegand (Photograph), Deutschland im Fotobuch, 287 Fotobücher zum Thema Deutschland aus der Zeit von 1915 bis 2009, Göttingen 2011, S. 235.

<sup>47</sup> gl. Christoph Kalisch, Vergänglichkeit oder gültige Aussage? Der Nachlass des Fotografen Wolf Strache im Fotoarchiv des LMZ, [http://www.lmz-bw.de/uploads/media/Vergaenglichkeit\\_oder\\_gueltige\\_Aussage.pdf](http://www.lmz-bw.de/uploads/media/Vergaenglichkeit_oder_gueltige_Aussage.pdf) [3.1.2012].

<sup>48</sup> Vgl. Adelheid Teuber, Die Städtebilder von Paul Swiridoff, Diss. phil. Universität Bonn 2006.

<sup>49</sup> Vgl. Natalie Pohl, Demokratisierung im inneren Widerspruch. Französische und saarländische Printmedienpolitik 1945-1955, in: Clemens Zimmermann, Rainer Hudemann und Michael Kuderna (Hrsg.),

dass sich Industrie und Städte kaum einmal gemeinsam darstellten. Zwar wurden die großen Unternehmen in den Stadtbildbänden stolz erwähnt, doch kaum ein Werksfotograf gab mehr als ein oder zwei eher belanglose Bilder in das Werk hinein. Umgekehrt fand sich in den vielen Firmenschriften, die nach 1950 in der Bundesrepublik erschienen, kaum mehr als ein oder zwei Stimmungsbilder der Stadt, in der sich das jeweilige Unternehmen befand. So sind sich zwar diverse Bilder der Fotografenfamilie Angenendt in den Firmenschriften Dortmunder Unternehmen genauso wie in einem Stadtbildband und mehreren Werken zur Industrielandschaft Westfalen abgedruckt, aber es sind niemals die gleichen Aufnahmen, und es gibt keinerlei Querverweise zwischen diesen Illustrationsaufgaben.<sup>50</sup> Ähnliches gilt offensichtlich auch für die DDR, in der einige Bücher als städtische Repräsentationen erscheinen, etwa der von Herbert Henschel illustrierte Bildband zu Jena aus dem Jahr 1959.<sup>51</sup> Zudem gab es zwischen 1958 und 1962 eine „Kleine Städtereihe“ aus dem Sachsenverlag Dresden. Auch hier werden – etwa in den Bänden zu Dessau, Rostock und Freiberg – historische Stadtansichten mit wenigen Bildern schmucker Neubauten vor allem im Wohnbereich verknüpft; die Aufnahmen entstammen zu meist lokalen Quellen.<sup>52</sup> Aufschlussreich ist eine Publikation zu Stalinstadt / Eisenhüttenstadt. Hier wurde der gesamte Neubauplan in der Art einer barocken Stadtgründung und das Werk und die sozialen Institutionen als Muster des künftigen Sozialismus vorgeführt.<sup>53</sup> Nur eine Stadt war mit dieser vergleichbar, weil auch hier Werk und Stadt in der visuellen Repräsentation miteinander verschmolzen: Wolfsburg.

### *Eine Stadt als Fallbeispiel: Wolfsburg*

Zunächst erschien aber 1960, wohl ohne großes Zutun seitens der Stadt, der Bildband „Wolfsburg“ im Stuttgarter Verlag „Die schönen Bücher“ von Wolf Strache. Die „Wolfsburger Nachrichten“ bemerkten nach dessen Erscheinen: „Bei der Zusammenstellung des vor allem auf schöne Architekturfotos ausgerichteten Bändchens ist man jedoch nicht immer sorgfältig vorgegangen.“ Auch der Geschäftsführer der städtischen Wohnungsbaugesellschaft beschwerte sich. Nach dieser Kritik

Medienlandschaft Saar von 1945 bis in die Gegenwart, Band 1: Medien zwischen Demokratisierung und Kontrolle (1945-1955), München 2010, S. 61-99.

<sup>50</sup> Vgl. Brigitte Buberl (Hrsg.), Angenendt. Eine Fotografenfamilie. Erich Angenendt, Rudi Angenendt, Christian Angenendt, Heidelberg 1996 (Ausstellungskatalog).

<sup>51</sup> Deutscher Kulturbund (Hrsg.), Jena, Stadt im Grünen. Bilder von Herbert Henschel, Jena 1959.

<sup>52</sup> Walter Usemann, Dessau / Wörlitz, Kleine Städtereihe 2, Dresden 1958; Erich Fabian, Rostock, Kleine Städtereihe 3, Dresden 1959; Friedmar Brendel, Freiberg Kleine Städtereihe 5, Dresden 1960.

<sup>53</sup> Jarry Hofmann und Ernst Oldenburg, Stalinstadt, Kleine Städtereihe 6, Dresden 1960.

erwirkte die Stadt 1962 eine zweite Fassung des Buches [...]. [...] Die Wolfsburger Allgemeine Zeitung urteilte [über diese zweite Fassung]: „Aktueller Bildband mit guten Texten – Bilder lassen leider zu wünschen übrig – ... man darf gespannt sein, wie der Bildband über Wolfsburg aussehen wird, den die Stadt in eigener Regie zusammenstellen will.“<sup>54</sup> Das in diesem Rückblick kritisierte Buch von Wolf Strache erschien jedoch nach einem Jahr (1961) in einer unveränderten zweiten Auflage, 1963, 1965 und 1966 jeweils in unveränderten Neuauflagen, 1969 in einer geänderten, nunmehr sechsten Auflage, die dann 1973 und 1977 noch zwei Mal erneut aufgelegt wurde – ganz so schlecht scheint der Band doch nicht angekommen zu sein. Die erwähnte zweite Fassung enthielt Aufnahmen von zwei Fotografen: dem VW-Werksfotografen Willi Luther (Magdeburg 1909 – 1996 Wolfsburg) und von dem erst 1961 nach Wolfsburg verzogenen Heinrich Heidersberger (Ingolstadt 1906 – 2006 Wolfsburg).<sup>55</sup> Ist der 1962 entstandene Band allein durch die Mitarbeit eines Werksfotografen von besonderer Bedeutung, so markiert der Band, den Heinrich Heidersberger 1963 über die Stadt Wolfsburg herausbrachte, dann einen Meilenstein der deutschen Fotobuchgeschichte.<sup>56</sup>

Einerseits besteht der Band aus Bildern eines Fotografen, der Zeit seines Lebens um die Anerkennung als Künstler rang. Andererseits konnte es sich gerade dieser Fotograf leisten, alle eingeführten Prinzipien des touristischen Bildbandes hinter sich zu lassen, hatte er schon in den 1930er Jahren mit seinem Buch über das Heinkel-Werk Oranienburg eine absolut ungewöhnliche und kaum in die Zeit passende Firmenschrift vorgelegt.<sup>57</sup> Was er – offensichtlich in Abstimmung mit der sehr modernen Verwaltung der Stadt Wolfsburg unter ihrem Stadtdirektor Wolfgang Hesse, der Sohn jenes Stadtdirektors von Dessau war, der 1925 das Bauhaus dorthin holte – als Buch entwarf, war in Format, Aufmachung und Dramaturgie recht ungewöhnlich. Das optische Quadrat (h x b: 25,9 x 24,3 cm) wird auf vielen Seiten komplett für den Fotodruck ausgenutzt, sodass zahlreiche Bilder ohne Stoß aneinandergesetzt sind, während bei Doppelseiten mit breitem Rand an der Unterkante Panoramen möglich wurden, die in der damaligen Fotografie noch als völlig ungewöhnlich gal-

<sup>54</sup> Bernd Rodrian, Die fertige Stadt, in: Benjamin Heidersberger, ders. (Hrsg.), Wolfsburg. Bilder einer jungen Stadt, Beiträge zur Neuauflage, Berlin 2008 (orig. München 1963), Beiheft S. 10-14, hier: S. 11.

<sup>55</sup> Richard Budde, Wolfsburg. Texte und Bilder zur Geschichte und Gegenwart der Volkswagenstadt, Braunschweig o.J. (1962). Zu Luther vgl. Henrike Junge-Gent (Hrsg.), Willi Luther (Ausstellungskatalog). Ausschnitte aus dem fotografischen Werk, Gifhorn 2001. Zu Heidersberger vgl. Tobias Hoffmann und Bernd Rodrian (Hrsgg.), Ästhetik der Moderne. Photographien von Heinrich Heidersberger, Ingolstadt 2007 (Ausstellungskatalog), sowie [www.heidersberger.de](http://www.heidersberger.de) [3.1.2012].

<sup>56</sup> Heiting, Zeitprofile, S. 396.

<sup>57</sup> Herrmann Mäckler, Ein deutsches Flugzeugwerk. Die Heinkel-Werke Oranienburg. Architekt Herbert Rimpl, Berlin o.J. (1940).

ten. In der Bildfolge ist das Werk dreigeteilt: Nach einem Präludium aus vier Jahreszeiten – das von dem eingangs erwähnten Panorama mit dem einretuschierten Werkteil abgeschlossen wird – folgt, ganz wie im Film Walter Ruttmanns zu Berlin, ein mehr oder minder eingehaltener Tagesablauf von Werk und Stadt. Dabei werden sowohl die Jahreszeiten als auch die Orte der Stadt wie das Innere und Äußere des Werks munter durcheinander gemischt, bis sich die Dämmerung über dem Schiller-Teich legt, dessen Panorama von Kirchtürmen und nicht vom VW-Werk bestimmt wird. Der Abspann wiederum ist ganz der städtischen Kultur und den Verkehrsstraßen von und nach Wolfsburg gewidmet, führt also die Einbindung der – knapp vor dem so genannten „Zonenrandgebiet“ mit seiner speziellen Wirtschafts- und Kulturförderung gelegenen – Stadt in die gesamte Bundesrepublik vor. Der Schutzumschlag führt als filmisch angelegter Schuss und Gegenschuss in zwei Sichten das Werk und den Kanal vor. *Tertium comparationis* sind hier die breiten Straßen, für die der Volkswagen in Wolfsburg gebaut wird.

Bis zur Neuauflage aus fotohistorischen Gründen im Jahr 2007 war das Buch weitgehend aus der öffentlichen Wahrnehmung verschwunden; allerdings erhielt Heinrich Heidersberger ab seinem 75. Geburtstag 1981 alle fünf Jahre Gelegenheit, seine Bilder in der Stadt auszustellen, und die dazu verfügbaren Kataloge zeigen immer wieder Motive aus Wolfsburg selbst. Die Stadt selbst hat noch einmal mit einer visuellen Repräsentation Fotobuchgeschichte geschrieben: Zur Eröffnung des lokalen Kunstmuseums 1994 wurde James Welling eingeladen, seine Sicht der Stadt und des Werks in ein Buch zu binden. Er reagierte, indem er sich den visuellen Stereotypen dieser Stadt widmete – der Architektur ihrer Gründerzeit um 1939 und den Werksarbeiten an automatisierten Montagebändern.<sup>58</sup>

### *Veränderungen des Medienensembles*

Wie für den Städtefilm, so setzte für den repräsentierenden wie repräsentativen Fotobildband um 1970 eine Baisse ein, die mediengeschichtlich durch das Aufkommen bewegter Bildmedien und durch einen zunehmend kritischen Blick auf Stadt und Leben im bürgerlichen Sinn verursacht war. Obendrein war seit Ende der 1960er Jahre das Selbstverständnis aller Industriestädte durch globale Entwicklungen bedroht, die zu Kohle- und Stahlkrisen wie auch zu Absatzproblemen bei grossindustriellen Produkten führten. Zwei Bände mögen hier als Abschluss einer Entwicklung benannt sein. Sie zeigen, dass das Alleinstellungsmerkmal der bildnerischen Repräsentation im Fotobuch oder im Städtefilm genau dann verschwindet, wenn das Medium selbst in der Kunst ankommt, also in der gesamten Gesellschaft

<sup>58</sup> Heiting, Zeitprofile, S.413.

nicht mehr wirksam ist.<sup>59</sup> Die Mediengesellschaft verändert sich in den 1970er Jahren: Die Wochenschau-Kinos werden geschlossen, die Auflagenzahlen der illustrierten Zeitschriften sinken, und auch die durchschnittliche Auflage fotografisch illustrierter Bücher nimmt ab.<sup>60</sup> Gleichzeitig setzen sich anderweitige Formen der politischen Repräsentation durch; Gastgeschenke in Form von Bildbänden haben nur noch mindere Bedeutung – das Event-Marketing beginnt.

Einer der letzten Bände alter Prägung zur Industriestadt Essen lässt bereits ahnen, wie weit die Zeit ungehemmter Selbstrepräsentation durch die Segnungen von Wirtschaft, modernen Architekturen und sozialen Errungenschaften schon zu Ende war: Der von Helmut Kloth (Berlin 1937) fotografierte Bildband führte den trockenen Titel „Essen“, ohne jeden Untertitel.<sup>61</sup> Streng quadratisch sind alle Bilder, das Licht ist gebrochen, der Himmel hell- bis mittelgrau, die Sonne scheint nur verhangen. Besonders deutlich: Die Stadt hat keine Mitte mehr, das heißt die Selbstdarstellung dieser Industriestadt verzichtet auf ein ganz klassisches Element der Selbstdarstellung, es scheint, als ob hier stillschweigend anerkannt wird, dass die Stadt eigentlich eine Agglomeration darstellt. Noch konsequenter als in früheren Industriestadt-Fotobänden werden die Betriebe fast gänzlich ausgeblendet, noch auffälliger: es fehlen die Blicke auf Güterbahnhöfe oder Häfen, die frühere Industriestadtdarstellungen geprägt hatten. Stattdessen verharrt der Photograph bei langweiligen Bürohäusern, die auch durch rasantes Schrägstellen im Bild nicht aufregender werden.

Während der Ausstellungsmacher Klaus Honnef bereits die künstlerische Fotografie mit dem Vokabular der Filmtheorie zu fassen sucht, unternimmt der Werbefotograf Charles Wilp (Witten 1932 – 2005 Düsseldorf) 1979 einen letzten Versuch, das Genre mit einem Geniestreich aus Design und Glamour zu überhöhen: „Dazzeldorf“ ist eigentlich eine Firmenschrift des Rüstungskonzerns Rheinmetall, sieht sich aber auch als Hommage an die Stadt und an die beiden Künstler Joseph Beuys und Charles Wilp.<sup>62</sup> Wie die letzten Städtefilme der 1970er Jahre demonstriert dieser Band, dass sich diese Genres überlebt haben. Zwar wird es noch zwei Jahrzehnte

<sup>59</sup> Für den Film vgl. Peter Sickert, Film ist etwas schnellebiges, Gespräch mit ... über Werbung, in: Alexander Kluge (Hrsg.), Bestandsaufnahme: Utopie Film, Frankfurt am Main 1983, S. 357-384. Für die Fotografie vgl. Rolf Sachsse, Fotografie. Vom technischen Bildmittel zur Krise der Repräsentation, Köln 2003, S. 7-11.

<sup>60</sup> Roland Jaeger, „Orbis Terrarum“ und „Das Gesicht der Städte“: Photobücher über Länder und Metropolen, in: Jürgen Holstein, Blickfang. Bucheinbände und Schutzumschläge Berliner Verlage 1919-1933, Berlin 2005, S. 416-439, hier: S. 438-439.

<sup>61</sup> Gerhard Bechthold, Essen, Bild: Helmut Kloth, Frankfurt am Main 1966. Die Bilder sind auch verfügbar unter [http://www.pixelprojekt-ruhrgebiet.de/serie.php?serien\\_id=6005237&id\\_language=1](http://www.pixelprojekt-ruhrgebiet.de/serie.php?serien_id=6005237&id_language=1) [3.1.2012].

<sup>62</sup> Charles Wilp, Dazzeldorf, Düsseldorf „Vorort der Welt“ 20 Jahre fotografiert, Dreieich 1979.

dauern, bis sich mit der Homepage, den *flickr*- und *YouTube*-Angeboten neue Medien städtischer Repräsentation etabliert haben, die auch zur Selbstrepräsentation taugen; aber im Rückblick sind die Auflösungserscheinungen eines industriellen Selbstverständnisses bereits seit der Mitte der 1960er Jahre erkennbar.

**Prof. Dr. Rolf Sachsse, Designgeschichte und Designtheorie, HBK Saar,  
r.sachsse@hbksaar.de**

S U S A N N E S T E I N

## **Ein Wald rauchender Fabrikschornsteine. Rückblicke auf die chinesische „Produktionsstadt“ der 1950er Jahre**

„Genosse, hast Du denn nichts davon gehört? In unserem Vaterland soll eine Mao Zedong-Stadt errichtet werden... Diese Stadt setzt sich aus mehreren Städten zusammen und hat einen Umfang von mehreren hundert *li*. Die Fabrikschornsteine dieser Stadt werden so dicht stehen wie die Bäume auf diesem Berg hier... Die Straßen der Stadt sind mehr als 80 Meter breit, so dass 40 Automobile darauf nebeneinander fahren können. [...] Diese Mao Zedong-Stadt ist so schön und so gut gebaut, dass sie vielleicht sogar zum Modell für den Aufbau im ganzen Land wird...“<sup>1</sup>

Die Idealstadt des Neuen China, wie sie dem Leser in dieser zeitgenössischen Textpassage entgegen tritt, zeichnet sich durch drei Merkmale aus: ihre immense Größe, ihre Industriedichte und ihre groteske ‚autogerechte‘ Verkehrsinfrastruktur. Zwar wird die überlebensgroß dargestellte „Mao Zedong-Stadt“ im weiteren Verlauf der Erzählung „Vorwärts, Vaterland!“ sprachlich und visuell als Traumsequenz und als Metapher für den ‚sozialistischen Aufbau‘ der Volksrepublik China (VR China) insgesamt kenntlich gemacht. Zugleich reproduziert die Darstellung aber auch wesentliche Elemente des chinesischen Stadtverständnisses der 1950er Jahre, in dessen Zentrum die Industrie als alleiniger ‚städtebildender Faktor‘ stand. Die Ikonographie

<sup>1</sup> Wei Wei, *Qianjin ba, zugu!* [Vorwärts, Vaterland!], Shanghai 2002 (1. Aufl. 1955), S. 58-62; das chinesische Längenmaß *li* entspricht 500 Metern.

dieser Prioritätensetzung ist so einfach wie eindeutig. „Wälder“ von Fabrikschornsteinen beschwören das Zeitalter der sozialistischen Industrialisierung Chinas herauf, auf deren Grundlage sich eine neue chinesische Gesellschaft herausbilden soll. Die Städte des Landes werden im Zuge dessen vor allem als Folgeeinrichtungen der Industriebetriebe konzeptualisiert. Sie spielen erst in der idealtypischen Ausprägung der „Produktionsstadt“ (*shengchan chengshi*) eine konstruktive Rolle für das Aufbaugeschehen in der jungen Volksrepublik.<sup>2</sup>



Abb. 1 + 2: Darstellungen der Mao Zedong-Stadt im Comic.

<sup>2</sup> Eine detaillierte Darstellung des chinesischen Städtebaus im Kontext der internationalen „Aufbau“-Diskurse der 1950er Jahre in Ost und West findet sich in Susanne Stein, Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt. Aufbauvisionen und Städtebau im Neuen China, 1949-1957, München 2010.

Im offiziellen Diskurs der Aufbaujahre wurden die Produktionsstädte des Neuen China als Antithese zu den ‚parasitären‘ Städten der ‚alten chinesischen Gesellschaft‘ positioniert. Ungeachtet dessen knüpfte die neue politische Führung mit ihnen sowohl konzeptionell als auch räumlich an die Modernisierungsmaßnahmen an, die während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in vielen chinesischen Städten Gestalt annahmen. In seinem Überblick über die Herausbildung „moderner Stadttypen“ im spätkaiserlichen und republikzeitlichen China (1911-1949) hat Joseph Esherick mehrfach darauf verwiesen.<sup>3</sup> Solche Kontinuitäten wurden und werden in der chinabezogenen Stadt(geschichts)forschung allerdings nur selten thematisiert. Die Darstellung der chinesischen Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert orientiert sich nach wie vor maßgeblich an den Zäsuren der politischen Ereignisgeschichte.<sup>4</sup> Zudem ist innerhalb des so strukturierten Forschungsfelds gerade die Zeitgeschichte auffällig unterbelichtet geblieben. Aus Sicht vieler westlicher Beobachter der 1970er und 1980er Jahre versprach ein Stadtfokus nur wenig Erkenntnisgewinn über das von „ländlichen Strategien“ geprägte kommunistische China unter Mao Zedong (1893-1976).<sup>5</sup> Diese Position wurde seit den 1990er Jahren zwar für revidiert erklärt; dennoch steht eine systematische Erforschung der Urbanisierungsgeschichte des Neuen China im Kontext der forcierten Industrialisierung der 1950er und 1960er Jahre weiterhin aus.<sup>6</sup> Infolge des gegenwärtigen „Hochgeschwindigkeitsurbanismus“<sup>7</sup> der Volksrepublik scheint sich nun teilweise auch das überkommene Deutungsmuster eines grundsätzlichen „anti-urban bias“ der „Mao-Ära“ wieder stärker durchsetzen zu können.<sup>8</sup> Denn die einst im Verbund mit der In-

<sup>3</sup> Joseph W. Esherick, *Modernity and Nation in the Chinese City*, in: Ders. (Hrsg.), *Remaking the Chinese City. Modernity and National Identity*, Honolulu 2000, S. 1-16, hier: S. 2-7.

<sup>4</sup> Dies gilt sowohl für chinesische als auch für westliche Untersuchungen zum Thema; siehe unter anderem *Dangdai Zhongguo de chengshi jianshe* [Der Städtebau im zeitgenössischen China], hrsg. von „Dangdai Zhongguo“ congshu bianjibu, Beijing 1990; Jin Runcheng und Yu Xiaohang (Hrsg.), *Zhongguo chengshihua zhi lu* [Der chinesische Urbanisierungsweg], Shanghai 1999; Lü Junhua, Peter G. Rowe und Zhang Jie (Hrsg.), *Modern Urban Housing in China 1840-2000*, München 2001.

<sup>5</sup> Im Überblick dazu Kam Wing Chan, *Cities With Invisible Walls. Reinterpreting Urbanization in Post-1949 China*, Hong Kong 1994, S. 7-14; eine Ausnahme bildet der sozialwissenschaftliche Sammelband von John Wilson Lewis (Hrsg.), *The City in Communist China*, Stanford 1971.

<sup>6</sup> Auch die kürzlich erschienenen Analysen zur modernen Stadtgeschichte Chinas beschränken sich vornehmlich auf die 1910er bis 1930er Jahre; vgl. dazu den Literaturbericht von Charles M. Musgrove, *The Nation and Daily Life in Modern Chinese Cities*, in: *Journal of Urban History* 33 (2007), S. 620-632.

<sup>7</sup> Vgl. dazu die Beiträge in: *Archplus* 168 (2004) (Themenheft „Chinesischer Hochgeschwindigkeitsurbanismus“).

<sup>8</sup> So z.B. bei Lillian M. Li, *Cities in Chinese History*, in: *Journal of Urban History* 38 (2012), S. 164-172, hier: S. 165; ebenso bei Robin Visser, *Cities Surround the Countryside*, Durham und London 2010; zur Kritik an dieser einseitigen Interpretation noch immer Richard J.R. Kirkby, *Urbanization in China. Town and Country in a Developing Economy 1949-2000 AD*, New York 1985.



dustrialisierung gefeierten städtebaulichen Resultate der chinesischen Aufbaujahre sind im Verlauf der vergangenen drei Jahrzehnte fast gänzlich verschwunden – und mit ihnen der ideologiegeladene Nimbus der „Produktionsstadt“. Allenfalls werden im heutigen China die repräsentativen Solitäre der 1950er Jahre dergestalt erhalten, dass sie nach diversen Umbauten mit aktueller politischer Symbolik konform gehen. Im chinesischen Städtebau der Gegenwart, so beschrieb es der chinesische Schriftsteller Chu Xiao-quan zu Beginn des neuen Jahrtausends, manifestiere sich auf besonders eindrückliche Weise das gesamtgesellschaftliche Bestreben, „die Zukunft von der Vergangenheit zu befreien“.<sup>9</sup> Gerade unter dem Aspekt sozial(räumlichen) Wandels bietet der großflächige Abriss des „Aufbaus“ deshalb zahlreiche Anknüpfungspunkte für Rückblicke auf die chinesischen Industriestädte der Gründungsjahre in nationaler und transnationaler Perspektive. Der vorliegende Beitrag diskutiert vor dem Hintergrund der ‚sozialistischen‘ Stadtentwicklung in der formativen Phase der VR China deren Leitbilder und den Schlüsselbegriff der „Produktionsstadt“. Das Fallbeispiel der Stadt Changchun soll in diesem Zusammenhang Ansätze für eine weitergehende empirische Analyse aufzeigen.

### *1. Strukturwandel und Industriestadttraditionen in China*

Industriestädte werden in der westlichen Stadt- und Urbanisierungsforschung derzeit schwerpunktmäßig im Kontext von Deindustrialisierung, Strukturwandel und Schrumpfung problematisiert. Leicht entsteht daraus der Eindruck, dieser Stadttypus sei in seiner ‚klassischen‘ Ausprägung inzwischen ein vorwiegend historisches Phänomen und weise für den europäischen und nordamerikanischen Raum ausschließlich durch seine im wörtlichen wie übertragenen Sinn vielfältigen Altlasten Aktualitätsbezug auf.<sup>10</sup>

Parallel dazu hat die Verlagerung der Produktion jedoch größere Aufmerksamkeit auf industriebezogene Urbanisierungsprozesse in anderen Weltregionen gelenkt. Im Kontext einer globalen „Polarisierung von wachsenden und schrumpfenden Städten“<sup>11</sup> wird regelmäßig auf die neuen ‚Megastädte‘ in Asien und insbeson-

<sup>9</sup> „Im flächenmäßig kleinen, dicht gedrängten Shanghai zeigt sich der Konflikt von Zukunft und Vergangenheit in Form eines heftigen Kampfes um jeden Quadratmeter Raum.“ Chu Xiao-quan, *Zwei Goldene Zeitalter Chinas*, in: *Lettre internationale* 48 (2000), S. 56-61, hier: S. 56.

<sup>10</sup> Vgl. dazu den Forschungsbericht von Martina Heßler und Clemens Zimmermann, *Perspektiven historischer Industriestadtforschung. Neubetrachtungen eines etablierten Forschungsfelds*, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 51 (2011), S. 661-694.

<sup>11</sup> „Während die Konnotationen von ‚Schrumpfung‘ auf Krise, Krankes, Schwächelndes, Unattraktives, Rückschritt, Niedergang oder Verlust hinweisen“, schreiben Axel Schildt und Dirk Schubert zum Impetus dieses Blickwechsels, „steht ‚Wachstum‘ für Bewegung, Positives, Fortschritt und Dynamisches.“

dere in der VR China verwiesen, nicht zuletzt befördert durch das dortige Engagement ausländischer Architekten und Planer. Publikumszeitschriften vermitteln häufig das Bild, der *urban crisis* in den westlichen Industriegesellschaften stehe nun ein ungebremstes Städtewachstum im post-sozialistischen China gegenüber. Aus (sozial)wissenschaftlicher Perspektive stellt sich die chinesische Stadtentwicklung der vergangenen zwei bis drei Jahrzehnte jedoch weitaus ambivalenter dar.<sup>12</sup> Die Mehrheit der dazu erschienenen Studien untersucht die ökonomischen, sozialen und ökologischen Folgen der rapiden Urbanisierung in der Volksrepublik: Soziale Sicherungssysteme, Ungleichheit, Arbeitslosigkeit, Armut, Migration und Landnutzungskonflikte bilden die derzeitigen Forschungsschwerpunkte.<sup>13</sup> Durch den Autofokus auf Wachstum gerät allerdings auch in diesen Beiträgen oft aus dem Blickfeld, dass man im heutigen China genauso mit der Thematik von Strukturwandel und Revitalisierung alter Industrie(stadt)regionen befasst ist wie in den USA und Europa.<sup>14</sup> Einen der räumlichen Fixpunkte bildet dabei der chinesische ‚Rostgürtel‘ im Nordosten des Landes. Hier soll seit knapp einem Jahrzehnt mittels eines großangelegten Strukturprogramms für die Provinzen Heilongjiang, Jilin und Liaoning eine „Revitalisierung der alten industriellen Basisgebiete“ der Volksrepublik erreicht werden.<sup>15</sup> Dabei spielt der historische Rekurs auf das industrielle Fundament der Städte eine zentrale Rolle, selbst wenn die Eigenbezeichnung ‚Industriestadt‘ im aktuellen chinesischen Stadtmarketing in der Regel eher vermieden wird und die Kommunen stattdessen darum bemüht sind, sich mit einem besonders breit gefächerten Angebot von Alleinstellungsmerkmalen zu präsentieren.<sup>16</sup>

Dies. (Hrsg.), Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmung und Umgangsformen in Geschichte und Gegenwart, Dortmund 2008, S. 9-14, hier: S. 9.

<sup>12</sup> Einen Gesamtüberblick bieten John Friedmann, *China's Urban Transition*, Minneapolis 2005; und John R. Logan (Hrsg.), *Urban China in Transition*, Malden u.a. 2008.

<sup>13</sup> Siehe dazu die Beiträge in: *The China Review* 10:1 (2010) (Special Issue: Urbanization in China. Processes and Policies); Aimin Chen, Gordon G. Liu und Kevin H. Zhang (Hrsg.), *Urban Transformation in China*, Aldershot 2004; Dies. (Hrsg.), *Urbanization and Social Welfare in China*, Aldershot 2004; Fulong Wu u.a. (Hrsg.), *Urban Poverty in China*, Cheltenham und Northampton 2010; Fulong Wu, Jiang Xu und Anthony Gar-On Yeh (Hrsg.), *Urban Development in Post-Reform China. State, Market, and Space*, London und New York 2007.

<sup>14</sup> Unter den beteiligten Experten gilt diesbezüglich unter anderem der Strukturwandel im Ruhrgebiet als vorbildliche Referenz.

<sup>15</sup> Informationen und Dokumente zur offiziellen „Strategie der Revitalisierung des Nordostens und weiterer alter industrieller Basisgebiete“ (*Zhenxing dongbei diqu deng lao gongye jidi zhanlüe*) sind zusammengestellt unter: <http://baike.baidu.com/view/3221085.htm> (09.01.2012).

<sup>16</sup> Offensichtlich in Anlehnung an internationale Entwicklungen im Stadtmarketing; vgl. Heßler und Zimmermann, *Perspektiven*, S. 661; die neuen Wertmaßstäbe, die der Selbstdarstellung von Städten in der VR China im Kontext globaler Vernetzungen, Konkurrenzen und Abhängigkeiten zugrunde liegen, beschreibt Marie Broudehoux, *The Making and Selling of Post-Mao Beijing*, New York und London, 2004.

Ein anschauliches Beispiel dafür sind die jüngsten Entwicklungen in der nordostchinesischen (Industrie-)Stadt Changchun, die mit einer Collage von widersprüchlichen Attributen auf sich aufmerksam macht.<sup>17</sup> Einen besonderen Stellenwert besitzt die dortige Tradition der Automobilindustrie, die seit einigen Jahren mit neuer Bedeutung aufgeladen wird und gegenwärtig in raumstruktureller Hinsicht entscheidende Ausgangspunkte für Stadtbau und Stadterweiterungen bildet. Die (Selbst-)Einordnung als „Autostadt“<sup>18</sup> (*qichecheng*) umfasst dabei nach heutiger Lesart der Stadtregierung weit mehr als nur die Autoproduktion im herkömmlichen Sinn. Im Kontext des staatlich verordneten Strukturwandels geht es dabei weniger um eine Musealisierung der automobilzentrierten ‚Industriekultur‘ Changchuns. Vielmehr wird vergleichbar zu Wolfsburg die korrelierte Entwicklung einer international orientierten Industrie-, Handels- und Eventstadt „rund um das Automobil“ angestrebt.<sup>19</sup>

Damit lässt sich an Changchun exemplarisch der Wandel einer klassischen sozialistischen „Produktionsstadt“ der chinesischen Aufbaujahre zu einer weltweit vernetzten ‚Event-Autostadt‘ des 21. Jahrhunderts aufzeigen. Im Prozess dieser Umgestaltung und Neuerfindung zeigt sich einmal mehr die „Fähigkeit des Menschen, sich nachträglich zur Vergangenheit so zu verhalten, dass er sich seine eigenen Traditionen schafft, um die Gegenwart umstrukturieren zu können“<sup>20</sup>; Während sich die Stadt im Rückgriff auf das Gründungsjahrzehnt der VR China erfolgreich als traditionsreichstes Zentrum der nationalen Automobilindustrie positioniert, stehen die historisch begründeten Maßnahmen der heutigen ‚Revitalisierung des altindustriellen Changchun‘ im deutlichen Kontrast zu den Leitbildern, die einst für den ‚Aufbau der Städte‘ im Neuen China maßgebend waren.

## 2. Leitbilder des chinesischen Aufbaus

Mit Blick auf den deutschen Kontext der 1940er und 1950er Jahre haben die Planungshistoriker Werner Durth und Niels Gutschow den Begriff des städtebaulichen

<sup>17</sup> Auf seiner virtuellen „Visitenkarte“ präsentiert sich Changchun zugleich als „Autostadt“, „Waldstadt“, „Filmstadt“, als „Stadt der Wissenschaft und Kultur“, als „Stadt der Skulpturen“, als „Stadt grüner Nahrungsmittel“ und (in der englischsprachigen Version) als „Stadt des Frühlings“; <http://en.changchun.gov.cn/> (09.01.2012).

<sup>18</sup> Zu den verschiedenen Bedeutungsebenen des „Autostadt“-Begriffs vgl. Martina Heßler, Die Geschichte von Autostädten in globaler Perspektive. Plädoyer für eine global orientierte Zeitgeschichtsschreibung, in: IMS 1 (2011), S. 91-100, hier: S. 91-92.

<sup>19</sup> Vgl. ebd., S. 92-93; seit dem Jahr 2006 besteht zwischen Wolfsburg und Changchun eine Städtefreundschaft; zu den Planungen für die im Bau befindliche Autostadterweiterung Changchuns siehe: <http://www.naco-asp.de/content/3-projekte/3-2-7.php> (09.01.2012).

<sup>20</sup> Mario Erdheim, Adoleszenz im analytischen Prozeß, in: Frankfurter Rundschau 52, 3.3.1998, S. 10.

Leitbilds definiert als „eine bildhafte Konkretion komplexer Zielvorstellungen [...], die einzelnen Entwürfen, Planungskonzepten und persönlichen Gestaltungspräferenzen einen gemeinsamen Hintergrund gibt und sie in einen übergreifenden Konsens über ‚Wertmaßstäbe‘ einbindet [...]. [...] Bei genauer Untersuchung solcher ‚Leitbilder‘ des Städtebaus ist festzustellen, daß darin Konzepte der *räumlichen* Planung jeweils eng auf [...] Lebensentwürfe und *soziale* Ordnungsvorstellungen bezogen sind, in denen räumliche und gesellschaftliche Organisationsformen unauflöslich miteinander verknüpft sind.“<sup>21</sup>

Für die VR China der 1950er Jahre vollzieht sich eine solche wechselseitige Durchdringung von sozialem und räumlichem Ordnungsdenken<sup>22</sup> im Konzept des „Aufbaus“ (chin.: *jianshe*). „Aufbau“ ist einer der ‚historischen Grundbegriffe‘ der frühen Volksrepublik, der insbesondere auch die zeitgenössischen Vorstellungen und Vorgaben für den Städtebau (chin.: *chengshi jianshe*) auf vielfältige Weise sprachlich und metaphorisch einrahmt. In dieser Hinsicht eröffnet der Begriff aufschlussreiche Vergleichsperspektiven auf die europäischen „Aufbau“-Gesellschaften in der Nachkriegszeit.<sup>23</sup> Aufbau wird immer dann diskursbestimmend, wenn es um die Etablierung von neuen Ordnungen geht. Mit den Reden über Aufbau werden bis heute Gegenbilder zu kriegs- und krisenbedingten oder durch (Natur-)Katastrophen bewirkten materiellen und immateriellen Zerstörungen entworfen. Diese Gegenbilder stellen in Aussicht, die als chaotisch dargestellte Gegenwart mittels neuester Erkenntnisse aus Wissenschaft und Technik in eine geordnete und bessere Zukunft überführen zu können. Während der Begriff des Aufbaus somit Vorstellungen von Initiative, Dynamik und Wachstum weckt, soll der durch den Aufbau initiierte Wandel durchgängig von der rationalen Logik der jeweils propagierten neuen Weltansicht gelenkt sein.

Mit der Machtübernahme durch die Kommunistische Partei Chinas (KPCh) wurde der offiziellen chinesischen Historiographie zufolge nichts Geringeres als der „Aufbau einer neuen Welt“ eingeleitet. Nach dieser Auffassung markierte die Staatsgründung der VR China im Oktober 1949 das „Eintreten in eine neues Zeitalter des Aufbaus“: Ausgehend von der sogenannten „Phase des volkswirtschaftlichen Wie-

<sup>21</sup> Werner Durth und Niels Gutschow, *Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950*, Braunschweig und Wiesbaden 1988, S. 161. [Hervorhebung im Original]

<sup>22</sup> Allgemeiner dazu Thomas Etzemüller, *Social Engineering* als Verhaltenslehre des kühlen Kopfes. Eine einleitende Skizze, in: Ders. (Hrsg.), *Die Ordnung der Moderne. Social Engineering im 20. Jahrhundert*, Bielefeld 2009, S. 11-39.

<sup>23</sup> Zur Begriffsgeschichte und Semantik von *jianshe* vgl. Stein, *Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt*, S. 309-325; zur transnationalen Perspektive auf die „Aufbaujahre“ nach dem Zweiten Weltkrieg vgl. ebd., S. 100-111 und S. 354-363.

deraufbaus“ (1949-1952) wurde während des ersten chinesischen Fünfjahrplans (1953-1957) mit einer systematischen Transformation des „rückständigen Agrarlandes“ zum „fortschrittlichen industrialisierten China“ begonnen. Mit dem „Aufbau der Produktion“ sollte jedoch nicht nur die ökonomische und physische Umgestaltung des Landes einhergehen; in den zeitgenössischen Darstellungen ist daran untrennbar die Herausbildung einer neuen, sozialistischen Gesellschaft und eines neuen Menschen geknüpft. Der Bau von neuen Fabriken, Staudämmen, Bahnlinien, Straßen und Gebäuden wurde als materielle und geistige Konstruktionsaufgabe zugleich beschrieben. So verbinden sich im zeitgenössischen Aufbau-Diskurs sozialistische Industrialisierung, sozialistischer Städtebau und die neue Gesellschaft sprachlich und visuell zu einem untrennbaren Ganzen.<sup>24</sup>

Grundpfeiler der forcierten gesamtgesellschaftlichen Umgestaltung Chinas waren die mit „sowjetischer Unterstützung“ durchgeführten „156 Aufbauprojekte“ der Schwer- und Leichtindustrie.<sup>25</sup> Zu ihnen zählte auch das spätere „Automobilwerk Nr. 1“ (*Di-yi qiche zhizaochang*), das in Changchun angesiedelt wurde. Die zentralstaatlich dirigierte landesweite Verteilung der neuen Industriebetriebe gab den Ausschlag für den Umbau, die Erweiterung oder sogar den Neubau von Städten in der Zeit des ersten Fünfjahrplans. Auf diese Weise entstand eine dreistufige Hierarchie, nach der die designierten Aufbau-Städte – von den künftigen Zentren der Schwerindustrie wie Beijing oder Lanzhou bis hin zu den „alten Städten“ des Landes wie Changchun – „schwerpunktmäßig und schrittweise“ umgestaltet werden sollten.<sup>26</sup>

Damit galt die Industrie nicht nur als der städtebildende Faktor schlechthin, sondern bildete im Umkehrschluss auch das begrenzende Moment der Stadtentwicklung, denn „[d]ie Größe der sozialistischen Stadt ist von der rationalen Verteilung der Industrie bestimmt und wieviel Industrie dort angesiedelt wird; sie ist nicht einfach groß, weil man sie groß möchte, oder klein, weil sie klein sein soll.“<sup>27</sup>

Ausgehend von diesem Stadtverständnis nahm im Verlauf der chinesischen Gründungsjahre ein Idealtyp von Stadt Gestalt an, der sich positiv aus der ideologi-

<sup>24</sup> Zur Historiographie des chinesischen „Aufbaus“ siehe Stein, Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt, S. 144-155, hier besonders S. 154 und S. 323-328.

<sup>25</sup> Nach chinesischer Darstellung fanden zu den Aufbauprojekten zwischen 1950 und 1955 insgesamt fünf sino-sowjetische Gespräche statt, in deren Verlauf sich die Anzahl der von sowjetischer Seite zugesagten Projekte schließlich auf 174 addierte. Diese Zahl wurde durch Streichungen und Zusammenlegung von Projekten auf 154 korrigiert, von denen in der Folge 150 realisiert wurden. Ungeachtet dessen seien die „156 Aufbauprojekte“ zu einem feststehenden Begriff geworden; vgl. dazu Stein, Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt, S. 166.

<sup>26</sup> Weitere Quellenbelege ebd., S. 180-181.

<sup>27</sup> Bo Yibo, Dangqian jiben jianshe zhong de ji ge wenti [Einige Probleme beim gegenwärtigen Investbau], 23.3.1955, in: Zhonggong zhongyang wenxian yanjiushi (Hrsg.), Jianguo yilai wenxian xuanbian, Bd.6, Beijing 1993, S. 111-132, hier: S. 130.

schen Überhöhung der industriellen Produktion und negativ aus der Ablehnung der westlich-kapitalistischen Industrie(groß)städte des 19. Jahrhunderts heraus definierte; jener „Hauptsitz[e] der fabrikmäßigen gewerblichen Produktion“ also, die in der deutschen Soziologie zu Beginn des 20. Jahrhunderts als moderne „Produzentenstädte“ gegenüber vormodernen „Konsumentenstädten“ klassifiziert wurden.<sup>28</sup> Was im europäischen Kontext als ‚städtische Lebensweise‘ geradezu die moderne Stadt ausmachte, wurde im Neuen China unter Verwendung derselben Begrifflichkeiten als moralisch korrumpierend dargestellt.<sup>29</sup>

### 3. Konturen der chinesischen „Produktionsstadt“

Als (künftige) Standorte industrieller Produktion wurden die chinesischen Städte seit der zweiten Hälfte der 1940er Jahre einerseits mit großem Aufwand zum neuen Arbeitsschwerpunkt der KPCh erklärt, andererseits vermitteln viele offizielle Dokumente (und darauf basierende Propagandamaterialien) ihnen gegenüber ein grundsätzliches Misstrauen.<sup>30</sup> Das Image der Stadt als Fortschrittsmotor blieb während des gesamten Aufbaujahrzehnts der VR China von Ambivalenzen gekennzeichnet, obwohl mit der Unterscheidung zwischen „Konsumstadt“ (*xiaofei chengshi*) und Produktionsstadt bereits vor der Gründung der VR China eine eindeutige entwicklungspolitische Zielsetzung vorgegeben war.<sup>31</sup> Als Gegensatzpaar verwendete Mao Zedong die Begriffe erstmalig während der Plenartagung des Zentralkomitees der KPCh im März 1949. Seine Formulierungen flossen in der hier zitierten Fassung auch in den Abschlußbericht des Plenums ein:

„Jetzt beginnt die Periode ‚von der Stadt aufs Land, von der Stadt aus das Land anleiten‘. Der Schwerpunkt der Parteiarbeit verlagert sich vom Land auf die Stadt. [...] Erst wenn die Produktion in den Städten wiederhergestellt ist und sich entwickelt, wenn sich Konsumentenstädte in Produktionsstädte verwandeln, kann sich die Volksmacht festigen. Andere Arbeitsgebiete in den Städten [...] kreisen alle um

<sup>28</sup> Vgl. die im Rückgriff auf Werner Sombart vorgenommene ausführliche Gegenüberstellung von „Konsumentenstadt und Produzentenstadt“ bei Paul Sander, *Geschichte des deutschen Städtewesens*, Bonn und Leipzig 1922, S. 18-29, hier: S. 21-22; siehe auch Max Weber, *Die Stadt*, in: Horst Baier u.a. (Hrsg.), *Max Weber Gesamtausgabe*, Abt. I, Bd. 22-5, Tübingen 1999, S. 12-13, 65-67.

<sup>29</sup> Hier ist eine breite Indienstnahme der kulturpessimistischen Argumente europäischer Großstadtkritik zu beobachten; vgl. dazu auch den Beitrag von Heinz Reif im vorliegenden Band.

<sup>30</sup> Wie einleitend bereits dargestellt, wurde diese Ambivalenz in der westlichen Chinaforschung (verstärkt unter dem Eindruck der chinesischen „Kulturrevolution“) als „anti-urbane“ Entwicklungsstrategie der KPCh gedeutet; zur Entwicklung diese Topos vgl. Stein, *Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt*, S. 14-15, 116-118 und S. 135-139.

<sup>31</sup> Siehe dazu die Dokumente in Liu Shaoqi u.a., *Xinminzhuzhuyi chengshi zhengce* [Die neudemokratische Stadtpolitik], Hongkong 1949.

die eine zentrale Aufgabe – Aufbau der Produktion – und dienen ihr.“<sup>32</sup>

Ob es sich bei den Begriffen der Konsum- und Produktionsstadt möglicherweise um eine Übersetzung handelt, lässt sich aus den bisher zugänglichen Materialien nicht rekonstruieren. Festzustellen ist aber, dass beide Stadttypen im weiteren Verlauf der 1950er Jahre einerseits eine bevölkerungsstatistische Konkretisierung und andererseits eine starke ideologische Aufladung erfuhren.<sup>33</sup> Die ursprünglich ökonomisch begründete Differenzierung wurde zunehmend vom moralischen Wertekanon des ‚sozialistischen Aufbaus‘ überlagert – einer eigentümlichen Mischung aus militärisch-asketischen und wohlfahrtsstaatlichen Idealen. Die dazu korrespondierenden städtebaulichen Strukturmodelle entsprachen dem schlichten „Konzept einer Industriesiedlung“<sup>34</sup>, wie eine populärwissenschaftliche Broschüre aus dem Jahr 1954 deutlich macht:

„Wenn an einem Ort ein Industriebetrieb nach staatlichem Plan errichtet wird, übernimmt eine große Anzahl von Arbeitern die Produktion. Damit hat die Einwohnerschaft der Stadt Gestalt angenommen; es werden Wohnungen für die Angestellten und Arbeiter gebaut und damit entstehen Wohnquartiere; alle Einrichtungen des gesellschaftlichen Lebens werden in Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Angestellten und Arbeiter bei der Arbeit und im Alltag aufgebaut. Daraus lässt sich ersehen, dass die Industrie die führende Kraft ist, die den Aufbau einer Stadt bestimmt.“<sup>35</sup>

Dem Auftrag zur aktiven Umgestaltung der bestehenden Konsum- in Produktionsstädte waren moderne sozialtechnische Ordnungsvorstellungen anhängig, die postulierten, dass diese neuen ‚Städte des Volkes‘ bessere Menschen und somit letztlich eine bessere Gesellschaft hervorbringen würden. Besonders anschaulich zeigt sich das in der propagandistischen Verwertung grundlegender Sanierungsmaßnahmen in Städten wie Beijing oder Shanghai. Sie wurden in Essays, Theaterstücken und Bildgeschichten immer auch zu Ausgangspunkten für die körperliche und moralische Gesundung der Mitglieder der „alten Gesellschaft“ stilisiert.<sup>36</sup>

<sup>32</sup> Vgl. Mao Zedong, Zai Zhongguo gongchandang di-qi jie zhongyang weiyuanhui di-er ci quanti huiyi shang de baogao [Bericht auf der zweiten Plenartagung des 7. ZK der KPCh], 5.3.1949, in: Ders., Mao Zedong xuanji [Ausgewählte Werke von Mao Zedong], Bd. 4, Beijing 1990, S. 1362-1377, hier: S. 1365f.

<sup>33</sup> Weiterführend dazu Stein, Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt, S. 172-191; zu ideologischen Konnotationen von Produktion und Konsum vgl. ebd., S. 316-319.

<sup>34</sup> So rückblickend Dong Jianhong, Dui chengshi guihua gongzuo de yi xie fansi [Einige Reflexionen über die Arbeit in der Stadtplanung], in: Chengshi guihua huikan 59:1 (1989), S. 1-4, hier: S. 4.

<sup>35</sup> Cao Yanxing, Chengshi jianshe yu guojia gongyehua [Der Aufbau der Städte und die Industrialisierung des Landes], Beijing 1954, hier S. 2-3.

<sup>36</sup> Zu den bekanntesten Beispielen gehört die Instandsetzung des Gebiets *Longxugou* in Beijing, die der chinesische Schriftsteller Lao She (1899-1966) 1951 in einem gleichnamigen Theaterstück verarbeitete. Das Stück bildete die Grundlage für verschiedene Adaptationen der Geschichte im Comic und im Film;



**Abb. 3:** Das Stadtviertel Meifangli in Shanghai vor der „Befreiung“.

Ein solcher „physischer Determinismus“ stellt indessen kein national chinesisches oder blockinternes Spezifikum dar. Er ist eine länderübergreifende Konstante, die sich durch die Programme der Sozialingenieure des Nachkriegsaufbaus in Ost und West zieht.<sup>37</sup> Ungeachtet der vehementen Abgrenzungsversuche vom jeweiligen ‚Systemgegner‘ etablierte sich im Zuge dessen auch ein international anerkannter Kanon städtebaulicher Konzepte. Über die klare Trennung städtischer Funktionen, über effiziente Infrastrukturen und die „Quartiersstruktur als progressive Vergesellschaftungsform“<sup>38</sup> herrschte in der internationalen *scientific community* weitgehender Konsens, selbst wenn diese Grundgedanken im nationalen Rahmen deutlich unterschiedliche Gewichtung und Ausgestaltung erfuhren.<sup>39</sup>

Die Städte des Neuen China sollten laut offiziellen Bekundungen der Planungsfunktionäre gleichermaßen „der Produktion und den Werktätigen dienen“ (*wei shengchan fuwu, wei laodong renmin fuwu*) und sich damit zu Leuchttürmen einer

vgl. Stein, Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt, S. 341-343; ausführlicher Yomi Braester, *Painting the City Red. Chinese Cinema and the Urban Contract*, Durham und London 2010, S. 27-55.

<sup>37</sup> Vgl. u.a. David Crowley, *Warsaw*, London 2003, S. 32-33; Heinz Liesbrock (Hrsg.), *Die neue Stadt. Rotterdam im 20. Jahrhundert. Utopie und Realität*, Stuttgart 1993, S. 15-16; allgemeiner dazu Etzemüller, *Social Engineering*, S. 13-17.

<sup>38</sup> Alexandra Köhring, Ostblicke? Begegnungen sowjetischer und westeuropäischer Architekten in den 1950er Jahren, in: *kunsttexte.de* 2/2011, S. 1-10, unter: <http://kunsttexte.de/> (16.08.2011).

<sup>39</sup> Vgl. dazu Susanne Stein, Neues China – Neue Städte – Neue Gesellschaft. Aufbau in wechselseitiger Perspektive, in: *Forum Stadt* 38:4 (2011), S. 371-388.



fortschrittlichen sozialistischen Moderne entwickeln. In Gestalt der sozialistischen Produktionsstadt wurde den negativen Folgen der kapitalistischen Moderne das Ideal des harmonischen Ausgleichs entgegengesetzt. Die Überlegenheit des sozialistischen Systems würde es den chinesischen Stadtplanern ermöglichen, Arbeit, Wohnen, Erholen und Verkehr effizient zu einem „organischen Ganzen“ (*youji de zong-ti*) zu integrieren.<sup>40</sup> Die verantwortlichen Funktionäre stellten in Aussicht, dass somit die wechselseitige und rationale Abstimmung zwischen den „Erfordernissen der industriellen Produktion“ und den „Lebensbedürfnissen der Werktätigen“ erreicht würde.<sup>41</sup>

Betont wurde in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit der räumlichen Nähe von Wohn- und Arbeitsplatz bei gleichzeitigem Schutz der Einwohner vor gesundheitsschädlichen Emissionen. Zugleich sollten die Wohngebiete durch ihre Infrastrukturen sozial, kulturell und verkehrstechnisch in die Kernstadt integriert sein. Der landesweite Bau „vollausgestatteter“ (*wanzheng*), in sich geschlossener Siedlungseinheiten mit einem nach Einwohnerzahl abgestuften Versorgungsnetz verdeutlicht einmal mehr, dass Planer und Architekten während der 1950er Jahre in West und Ost „bei weitgehender Übereinstimmung in Planungselementen (wie Nachbarschaftseinheiten) trotz verschiedener Wirtschaftssysteme zu sehr verwandten städtebaulichen Lösungen“ gelangten.<sup>42</sup>

Eine entscheidende Differenz ergab sich indessen aus der Prioritätensetzung des chinesischen Aufbaus. Städteplanung wurde in der Volksrepublik offiziell als „Konkretisierung der nationalen Wirtschaftsplanung“ definiert.<sup>43</sup> Entsprechend war es für die chinesischen Planungsakteure obligatorisch, den Industriebetrieb zum Ausgangs- und Mittelpunkt ihrer städtebaulichen Überlegungen zu machen. Das Verhältnis von Werk und Stadt war dadurch gekennzeichnet, dass öffentliche Einrichtungen und Wohnquartiere an nachgeordneter Stelle standen und letztendlich dem übergeordneten Zweck dienten, „die Produktion voranzutreiben“. Eine gesteigerte Produktion wurde wiederum zur alleinigen Grundlage für das „glückliche Leben in der Zukunft“ stilisiert.<sup>44</sup>

<sup>40</sup> Vgl. Wang Dingzeng, Shanghai Caoyang Xincun zhuzhaiqu de guihua sheji [Die Planung des Wohngebiets Caoyang Xincun in Shanghai, in: Jianzhu xuebao 2 (1956), S. 1-15, hier: S. 3.

<sup>41</sup> Sun Jingwen, Ji nian lai chengshi jianshe gongzuo de chubu zongjie yu jinhou chengshi jianshe gongzuo de renwu [Eine vorläufige Bilanz der Arbeit des Städtebaus während der letzten Jahre und seine künftigen Aufgaben], in: Chengshi jianshe bangongting (Hrsg.), Chengshi jianshe wenjian huibian (1953-1958) [Dokumentensammlung zum Städtebau (1953-1958)], Beijing 1958, S. 261-280, hier: S. 265.

<sup>42</sup> Rudolf Hillebrecht, Zur Einführung, in: Edmund Goldzamt, Städtebau sozialistischer Länder. Soziale Probleme, Stuttgart 1975, S. 7f-8 hier: S. 8.

<sup>43</sup> Sun Jingwen, S. 271.

<sup>44</sup> Vgl. ebd., S. 265; populäre Aufbereitungen dieses Grundmotivs finden sich u.a. in Li Ada, Wo banjin le

Partei- und Regierungsfunktionäre betonten zwar, dass die Produktionsstädte der Volksrepublik von einem vernünftigen Gleichgewicht zwischen „Produktion“ und „Leben“ charakterisiert seien, de facto entwickelte sich diese Relation im Verlauf der Aufbaujahre jedoch vor allem hierarchisch. Auf der Ebene der (Stadt-)Repräsentation ist die entsprechende Parole „Zuerst die Produktion, dann das Leben“ (*shengchan di-yi, shenghuo di-er*) von Darstellungen ästhetisierter Industrielandschaften flankiert. Urbane Strukturen werden darin häufig nur schemenhaft im Hintergrund sichtbar. Im Fokus des „städtischen Aufbaus“ stehen die Produktionsanlagen, die sich ‚organisch‘ in die vom Menschen in militärischer Manier bezwungene und umgestaltete Natur integrieren.<sup>45</sup>

#### 4. Changchun: Eine Konsumentenstadt wird zur Produktionsstadt

Die „gartengleiche Schönheit“ eines neuen, industrialisierten China und der militärisch orchestrierte, „harte Kampf“ um den „Aufbau der Produktion“ sind zwei wiederkehrende Motive innerhalb der chinesischen Historiographie der 1950er Jahre.<sup>46</sup> Sie werden für die Erfolgsgeschichte des Aufbaus bis heute als komplementäre Erzählstränge und Bildstrategien eingesetzt. Wie im Fall der Stilisierung Changchuns zur „Wiege der nationalen Automobilindustrie“<sup>47</sup> Chinas lässt das eine Motiv das andere umso plastischer hervortreten. Changchun, so heißt es 1959 in einem offiziellen Rückblick auf „Zehn Jahre Bauen“ seit der Staatsgründung, sei eben „nicht nur eine Industriestadt, sondern auch eine schöne Park-Stadt.“<sup>48</sup> Damit suggerieren die zeitgenössischen Beschreibungen, die prosperierende Produktionsstadt füge sich in eine Parklandschaft ein. Vor der positiven Hintergrundfolie einer „Stadt im Garten“ verstärkt sich zudem der Eindruck, dass Chinas erstes Automobilwerk gänzlich „aus der Wildnis heraus“ (*zai huangyuan shang*)<sup>49</sup> entstand – obwohl die damit ver-

Caoyang xincun [Ich bin nach Caoyang xincun gezogen], in: Xin Zhongguo funü 9 (1952), S. 19; ohne Verfasser, Woguo di yi ge wunian jihua. Tongsu tujieban [Der erste Fünfjahrplan unseres Landes. Eine illustrierte Darstellung für jedermann], Shanghai 1955.

<sup>45</sup> Ausführlicher dazu Stein, Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt, S. 154-155.

<sup>46</sup> Diskussion dieser Schlüssel motive und weitere Zitatbelege ebd., S. 145-155.

<sup>47</sup> *Zhongguo qiche gongye yaolan*, unter: <http://www.changchun.gov.cn> (09.01.2012).

<sup>48</sup> Jianzhu shi nian. Zhonghua renmin gongheguo jianguo shi nian zhounian jinian 1949-1959 [Zehn Jahre Bauen. Zum zehnten Jahrestag der Gründung der VR China, 1949-1959], hrsg. von Jianzhu gongchengbu jianzhu kexue yanjiuyuan, Beijing 1959, ohne Seitenzählung, Bild Nr. 263.

<sup>49</sup> Dieser zeitgenössische Topos wird in Comicform illustriert bei Tang Gu (Hrsg.), *Yi zuo xin chengshi de dansheng* [Die Geburt einer neuen Stadt], in: *Lianhuan huabao* 27/1952, S. 2-4; in manchen Texten wird Changchun noch nicht einmal erwähnt, stattdessen ist die Rede von einer komplett neuen Stadt, die im Zuge des Werksaufbaus entstehe: „A new city, centre of China’s first motor works, is born! You won’t find this place yet on any map of China; it is still too new.“ Hsu Chih, *The Dawn of a Great Pro-*

bundene Erweiterung Changchuns erkennbar an die modernen städtebaulichen Strukturen der 1930er Jahre anknüpfte. Sie waren das Produkt japanischer Kolonialplanungen, auf deren Grundlage Changchun seit 1933 zur „Neuen Hauptstadt“ (chin.: *Xinjing*; jap.: *Shinkyō*) des Marionettenstaats Manchukuo (1932-1945) ausgebaut wurde. Im geometrisch angelegten Generalplan für Xinjing erstreckte sich die Kernstadt auf einer Fläche von 21 km<sup>2</sup>, durch Ringstraße und Grüngürtel klar vom Umland abgegrenzt. Zu den hervorstechenden Merkmalen der räumlichen Gliederung des Stadtgebiets gehörte das radial-konzentrische Straßensystem, das durch eine Gitternetzstruktur ergänzt war. Monumentale Kreisverkehre, die von repräsentativen öffentlichen Gebäuden eingerahmt wurden, fungierten als Schnittstellen der großen Sichtachsen, bis zu 60 Meter breiten, explizit für den motorisierten Verkehr ausgelegten Alleen und Boulevards mit großzügigen Fußwegen und begrünten Mittelstreifen. Den Referenzpunkt der gesamten Anlage bildete der neue Bahnhof.<sup>50</sup> Mit ihren städtebaulichen und architektonischen Entwürfen für die „Neue Hauptstadt“ folgten die japanischen Planungsakteure den Grundprinzipien der *Beaux-Arts*-Schule in Kombination mit traditionellen chinesischen Planungs- und Stilelementen.<sup>51</sup> Darüber hinaus sind Anleihen bei Ebenezer Howards Gartenstadtkonzept, Le Corbusiers *Ville Radieuse*, Arthur Perrys Nachbarschaftseinheit und Frank Lloyd Wrights „Präriestil“ auszumachen.<sup>52</sup>

Nach Gründung der VR China bot gerade dieser hybride Charakter der (unvollendet gebliebenen) städtebaulichen Ausgestaltung Changchuns unter japanischer Herrschaft zahlreiche Anknüpfungspunkte für eine neue, vorwiegend sowjetisch geprägte Phase des Planungstransfers. Dieser begann für die Stadt mit der Zuweisung eines nationalen Prestigeprojekts: Dem Aufbau einer eigenen Lastkraftwagenproduktion im Rahmen der mit der Sowjetunion vereinbarten „156 Schwerpunktprojekte“. In das koloniale Experimentierfeld der Moderne wurde auf Beschluss der chinesischen Zentralregierung seit 1953 Chinas Automobilwerk Nr. 1 zusammen mit einer kompletten Werksiedlung (*shenghuoqu*) integriert. Auf einem ehemaligen japanischen Militärgelände im Südwesten Changchuns erfolgte am 15. Juli des-

ject. On the Construction Site of No. 1 Motor Works, in: *People's China* 4 (1955), S. 26-29, hier: S. 26.

<sup>50</sup> Vgl. Guo Qinghua, Changchun. Unfinished capital planning of Manzhouguo, 1932-42, in: *Urban History* 31:1 (2004), S. 100-117, hier: S. 107.

<sup>51</sup> Vgl. ebd. S. 104; zur Integration westlicher und chinesischer Planungselemente siehe S. 106-107.

<sup>52</sup> Weiterführend dazu David Vance Tucker, *Building „Our Manchukuo“*. Japanese City Planning, Architecture, and Nation-Building in Occupied Northeast China, 1931-1945, Ann Arbor 1999; David D. Buck, *Railway City and National Capital. Two Faces of the Modern in Changchun*, in: Esherick, S. 65-89; Liang Jiang, Liu Quan und Sun Hui, *Wei Man shiqi Changchun chengshi guihua xingtai tan yuan* (Finding the Urban Form Sources of the Changchun City plan in the Manchukuo period), in: *Chengshi guihua xuekan* 4 (2006), S. 93-98; Liu Yishi und Zhang Fuhe, *20 shiji 30 niandai Changchun de xiandai zhuyi huodong* (Modernism in Changchun in the 1930s), in: *Xin jianzhu* 5 (2006), S. 59-62.

selben Jahres die Grundsteinlegung für das Werk, das innerhalb von drei Jahren fertiggestellt werden sollte. Planmäßig wurde am 15. Juli 1956 die Montage des ersten Lastwagens der Marke *Jiefang* („Befreiung“) gefeiert. Werk und Produktionsregime verdankte die erste Autostadt des Neuen China einem direkten Import aus der Sowjetunion.<sup>53</sup>

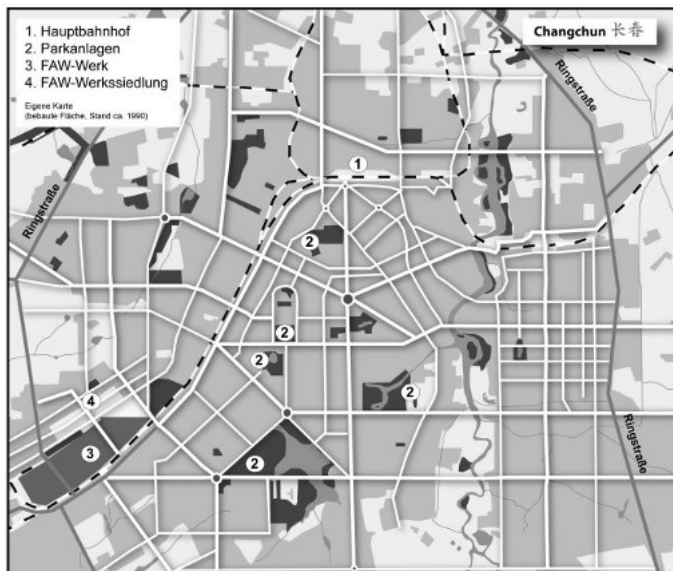


Abb. 4: Stadtplan Changchun.

Die sowjetische Aufbauhilfe erstreckte sich auch auf die städtebaulichen Belange am Produktionsstandort. Als „alte Großstadt“ sollte Changchun entsprechend ihrer Funktionen für den industriellen Aufbau Chinas nur im begrenzten Maß Umbau und Erweiterung erfahren.<sup>54</sup> Schon aufgrund dieser wirtschaftspolitischen Vorgabe blieb das Stadtbild der 1930er Jahre weitgehend erhalten. Zudem waren die breiten Hauptstraßen, großen Plätze und chinesisch dekorierten Repräsentationsgebäude des kolonialen Xinjing durchaus kompatibel mit den Idealen des sozialistischen Neoklassizismus der Stalinzeit und seinen Forderungen nach einer „nationalen Form“. Die mit ‚sowjetischer Unterstützung‘ geplanten und ausgeführten Bauvorha-

<sup>53</sup> Vgl. Cao Lin und Wang Suyang, Ban ge shiji yuan yi meng. Zhongguo qiche gongye chuangujian licheng huigu [Ein halbes Jahrhundert einen Traum verwirklichen. Rückblick auf die Gründungsgeschichte der chinesischen Automobilindustrie], in: Qiche weixiu 12 (1999), S. 4-7; Hsue Pao-ting, Soviet Aid to China’s Industrialization, in: China Reconstructs 11 (1957), S. 6-9.

<sup>54</sup> Ausführlicher dazu Stein, Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt, S. 180.

ben in Changchun, das im Zuge der Werksansiedlung einen stetigen Bevölkerungszuwachs erfuhr<sup>55</sup>, konzentrierten sich infolgedessen vorwiegend an den Rändern der Kernstadt.

Folgt man den zeitgenössischen Darstellungen, bedeutete der Wandel Changchuns zur Produktionsstadt also in erster Linie die Errichtung produktionsbezogener Anlagen und Infrastrukturen. Idealerweise umfasste dies aber auch die Schaffung von Wohnraum und adäquaten Versorgungseinrichtungen in der Nähe des Industriebetriebs: „This plant, like all socialist enterprises, pays special attention to providing decent living conditions and amenities for its workers. [...] Within easy reach of every workshop are bright and comfortable houses for the workers [...] a hospital with 300 beds, three public parks, many squares, playgrounds, gymnasiums [...] everything that will make the centre of China’s motor industry a fine modern city. It will be a city of greenery and flowers. That is why everybody calls this plant ‚an ideal factory‘.“<sup>56</sup>



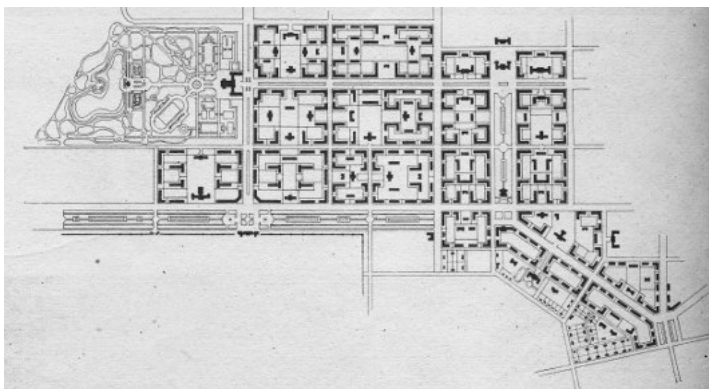
**Abb. 5:** Haupttor des Automobilwerks Nr. 1 in Changchun, 1950er Jahre.

Es sind diese Charakteristika, die während der 1950er Jahre die mediale Repräsentation Changchuns dominieren: Das Automobilwerk Nr. 1 steht metonymisch für die gesamte Stadt. Allgemeine Stadtbeschreibungen werden mit Fotografien des Werks illustriert, nachgeordnet folgen Erläuterungen und Abbildungen zur angeschlossenen Werksiedlung nach sowjetischem Superblockmodell. Die Stadtstrukturen

<sup>55</sup> Neben einem gezielten innerchinesischen Transfer von „Aufbaupersonal“ nach Changchun existierte zunächst noch eine starke regionale Binnenmigration vom Land in die Stadt; vgl. Cao Lin und Wang Suyang, S. 4-5; und Hsu Chih, S.27.

<sup>56</sup> Hsu Chih, S. 29.

Changchuns aus der Zeit vor 1949 werden dagegen in den meisten Darstellungen marginalisiert. Der Fokus ist hier allenfalls auf einzelne Repräsentationsbauten, öffentliche Einrichtungen und Parkanlagen gerichtet, die stellvertretend die staatliche ‚Fürsorge für die Menschen‘ zum Ausdruck bringen sollen. Die neuen Einwohner der Stadt selbst – Parteifunktionäre, Ingenieure, Techniker und Hochschulabsolventen aus Shanghai, Zhengzhou und Shenyang, demobilisierte Soldaten der Volksbefreiungsarmee, ländliche Arbeitssuchende aus dem Umland – bleiben dabei weitgehend gesichtslos. Auf den breiten, schnurgeraden Straßen sind vereinzelt PKWs und Busse zu sehen, während die Protagonisten des ‚friedlichen Aufbaus‘ wie Statisten in der Kulisse der gebauten Umwelt des Neuen China zu verschwinden drohen.<sup>57</sup>



**Abb. 6:** Grundrißplan der Werkssiedlung des Automobilwerks Nr. 1.



**Abb. 7:** Ansicht der Werkssiedlung des Automobilwerks Nr. 1, 1950er Jahre.

<sup>57</sup> Vgl. Jianzhu shi nian, Bild Nr. 263-273.

Künftige Forschungen zu Changchun und anderen chinesischen Industriestädten der 1950er Jahre können gerade an diesem Punkt ansetzen, indem sie die Nutzerperspektive und die Lebenswelten der Arbeiter und Bewohner verstärkt in den Blick nehmen. Neben der Herkunft und Zusammensetzung der neu entstehenden Arbeiterschaft der industriellen Aufbauprojekte sollte auch untersucht werden, inwiefern die planerische Nähe von Werk und Stadt sich in der Bindung der Arbeiterschaft daran widerspiegelt. Die Ergebnisse solcher empirischen Analysen können den offiziellen Inszenierungen der chinesischen Produktionsstädte als industriegeschichtliche und städtebauliche Pionierleistungen einen komplementären Diskurs zur Seite stellen.

**Dr. Susanne Stein, SFB 923 „Bedrohte Ordnungen“, Universität Tübingen, susanne.stein@uni-tuebingen.de**

#### **Abbildungsnachweise:**

**Abb. 1 und 2: Wei Wei, Qianjin ba, zuguol! [Vorwärts, Vaterland!], Shanghai 2002, Erstauf. 1955, S. 59-60.**

**Abb. 3: Xu Fubao, Shanghai Meifangli de xin qixiang [Eine neue Atmosphäre in Shanghais Meifangli], in: Lianhuan huabao 27 (1952), S. 25-27, Bilder 2 und 18.**

**Abb. 4: Karte der Autorin.**

**Abb. 5: Jianzhu shi nian. Zhonghua renmin gongheguo jianguo shi nian zhounian jinian 1949-1959 [Zehn Jahre Bauen. Zum zehnten Jahrestag der Gründung der VR China, 1949-1959], hrsg. von Jianzhu gongchengbu jianzhu kexue yanjiuyuan, Beijing 1959, o. Seitenzählung, Bild Nr. 264.**

**Abb. 6: Jianzhu shi nian, Beijing 1959, o. Seitenzählung, o. Nummerierung.**

**Abb. 7: Jianzhu shi nian, Beijing 1959, o. Seitenzählung, Bild Nr. 266.**

## Neue Perspektiven der historischen Industriestadtforschung in Japan

In Japan gab es ein aus europäischer Perspektive beeindruckendes Stadtwachstum auch schon vor der Industrialisierung. Ende des 18. Jahrhunderts war Edo (heute: Tokyo) eine Millionenstadt, die zweitgrößte Stadt Osaka hatte ca. eine halbe Million Einwohner. Erst um 1900 entfaltete schließlich auch die Industrialisierung, die um 1850 begonnen hatte, ihre städtebildende Kraft. Insbesondere die Schwerindustrialisierung, die nach dem Krieg gegen China (1894/95) einsetzte und nach dem Krieg gegen Russland (1904/05) Fahrt aufnahm, löste massenhafte Binnenwanderungen aus und generierte als Motor der japanischen Urbanisierung bis um 1970 ein starkes Stadtwachstum.

Im Mittelpunkt der japanischen Industrialisierung und Urbanisierung, deren Geschwindigkeit die aller anderen Industrienationen übertraf<sup>1</sup>, standen die sog. „Großen Sechs“ (*roku daitoshi*) Tokyo, Yokohama, Nagoya, Kyoto, Osaka und Kobe. Ihre Einwohnerzahlen hatten bereits vor 1940 die Millionengrenze überschritten und bis um 1970 führten sie stets als geschlossene Gruppe die Rangliste der einwohnerstärksten Städte Japans an. Um sie herum dehnten sich die Industriegebiete Tokyo-Yokohama, Nagoya und Osaka-Kobe aus, die zusammen mit der Region Nord-Kyûshû bis um 1940 zu den „Vier Großen Industriegebieten“ (*yondai kôgyô chitai*) Japans avancierten. Nach dem Krieg entwickelten sich durch das Wirtschaftswachstum der 1950er und 1960er Jahre zahlreiche weitere Industriestandorte, wiederum begleitet von Urbanisierungsschüben. Auf diese Weise formierte sich schließlich der sog. „Pazifische Gürtel“ (*Taiheiyô beruto*), ein inzwischen rund 1.200 km langes Städteband, das sich von der nördlich von Tokyo gelegenen Präfektur Ibaraki entlang der Pazifikküste bis in die südlich gelegene Präfektur Fukuoka erstreckt. Hier sind rund 60 % der japanischen Bevölkerung und rund 70 % der japanischen Industrieproduktion konzentriert.

Die historische Industriestadtforschung richtete ebenso wie die gesamte japanische Stadtgeschichtsforschung<sup>2</sup> nahezu alle Aufmerksamkeit auf die Erforschung

<sup>1</sup> Chauncy D. Harris, The Urban and Industrial Transformation of Japan, in: Geographical Review, 72:1 (1982), S. 50-89.

<sup>2</sup> In Japan sind zwei verschiedene Strömungen der Stadtgeschichtsforschung voneinander zu unterschei-



der „Großen Sechs“, während die Entstehung sogenannter regionaler Industriestädte (*chihô kôgyô toshi*, *chihô sangyô toshi*) in der Peripherie, sowohl im Umland der „Großen Sechs“ als auch im ländlichen Raum, bislang kaum beachtet wurde. Die Forschung ist daher stark von einem Dualismus von Zentrum und Peripherie geprägt. Erst seit wenigen Jahren deutet sich eine Hinwendung zu Regionalstädten<sup>3</sup> an, die auch der historischen Industriestadtforschung neue Möglichkeiten eröffnet.

Im Folgenden wird zunächst die historische Industriestadtforschung in Japan vorgestellt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf sozial- und wirtschaftshistorischen Ansätzen. Anschließend wird die aktuelle Hinwendung zu Regionalstädten und ihre Bedeutung für die historische Industriestadtforschung erläutert, bevor der Typ der *company town* als neuer Untersuchungsgegenstand hervorgehoben wird. Nach einigen Bemerkungen zu den Besonderheiten der Quellsituation folgt abschließend ein Ausblick auf mögliche künftige Fragestellungen.

### *Historische Industriestadtforschung in Japan zwischen Metropolen- und Regionalstadgeschichte*

Da die „Großen Sechs“, die bislang im Mittelpunkt der Forschung standen, durchaus als Industriestädte aufgefasst werden, wäre die gesamte moderne Stadtgeschichtsforschung in Japan als historische Industriestadtforschung zu bezeichnen. Es ist jedoch zu beachten, dass das Verständnis der „Großen Sechs“ als Industriestädte auf absoluten Zahlen wie insbesondere der Anzahl der Fabriken, der Beschäftigten im sekundären Sektor oder dem Wert der industriellen Produktion beruht. Aufgrund dieser Kennzahlen gelten Tokyo und Osaka als die größten Industriestädte Japans. Eine Definition wie die von Klaus Tenfelde, wonach eine Industriestadt „durch die Besonderheiten der Industriearbeit und durch die besonderen Formen der Organisation dieser Arbeit in zentralisierten Gewerbebetrieben mit hohen lohnabhängigen Bevölkerungsteilen geprägt“<sup>4</sup> wurde, trifft hingegen nur auf bestimmte

den, die beide um 1970 entstanden. Die in historischen Fakultäten institutionalisierte Stadtgeschichtsforschung ist ein Teilgebiet der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Geschichte. Die moderne Stadtgeschichtsforschung hingegen ist ein vielgestaltiger, multidisziplinärer Wissenschaftszweig. Seine Vertreter sind hauptsächlich in den Wirtschaftswissenschaften, in denen in Japan auch die Sozial- und Wirtschaftsgeschichte angesiedelt ist, in Geographie, Stadtplanung oder Politikwissenschaft institutionell verankert.

<sup>3</sup> Als Regionalstadt (*chihô toshi*) gelten in der japanischen Stadtgeschichtsforschung in der Regel alle Städte außer den „Großen Sechs“.

<sup>4</sup> Klaus Tenfelde, Strukturwandel in altindustriellen Städten, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 2 (2001), S. 9-12, hier: S. 10.

Stadtteile der „Großen Sechs“ zu. Die *Anteile* der industriellen Produktion und die *Anteile* der Beschäftigten im sekundären Sektor, die mitunter in der Historischen Geographie als Kriterium zur Bestimmung von Industriestädten verwendet werden<sup>5</sup>, waren in diesen bestimmten Stadtteilen tatsächlich sehr hoch. Bezogen auf die Gesamtheit der städtischen Wirtschaftsstruktur lagen sie in den „Großen Sechs“ jedoch deutlich niedriger als in vielen anderen Städten. Darüber hinaus ist der Gesamtcharakter dieser Metropolen, die unter anderem auch national bedeutende Verwaltungs-, Handels-, Kultur- und Bildungszentren waren und sind, durch eine Vielfalt an Funktionen gekennzeichnet, die eine ausschließliche Charakterisierung als „Industriestädte“ als unzulässige Reduzierung erscheinen lässt.

Während die westliche Stadtforschung, und zunehmend auch die Stadtgeschichte, in jüngster Zeit stark mit Fragen des Strukturwandels, der Deindustrialisierung und Stadtschrumpfung beschäftigt ist, befasst sich die japanische Stadtgeschichtsforschung bislang kaum mit diesem Thema, da der Strukturwandel gemeinhin als Gegenwartsproblem gilt, das als solches noch nicht in den Zuständigkeitsbereich von Historikern fällt. Tatsächlich traten jedoch ähnliche Entwicklungen nahezu gleichzeitig auch in Japan auf, wo der Strukturwandel die ersten montanindustriellen Standorte bereits in den 1960er Jahren erfasste.

Das zentrale Problem der modernen japanischen Stadtgeschichtsforschung ist hingegen die Geschichte der negativen Begleiterscheinungen von Urbanisierung und Industrialisierung, die unter dem Begriff der „urbanen Frage“ (*toshi mondai*) zusammengefasst werden. Die Konzentration der modernen Stadtgeschichtsforschung auf die „Großen Sechs“ hängt unmittelbar mit dieser Problemstellung zusammen, da in diesen Städten bereits gegen Ende des 19. Jahrhunderts erste Erscheinungsformen der „urbanen Frage“ auftraten, insbesondere Slumbildung und mangelnde Stadthygiene.

Aus der großen Fülle sozial- und wirtschaftshistorischer Forschungen lassen sich die Arbeiten von Ishizuka Hiromichi hervorheben<sup>6</sup>, der in umfassender Weise die Auswirkungen der Industrialisierung auf die Wirtschafts- und Sozialstruktur von Tokyo untersuchte. Nakagawa Kiyoshi richtete den Blick speziell auf die städtischen Unterschichten (1985)<sup>7</sup> und auf den Wandel der Lebensverhältnisse von Arbeitern und Angestellten (2000)<sup>8</sup> in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, ebenfalls haupt-

<sup>5</sup> Fujioka Kenjirō (1914-1985), ein einflussreicher Vertreter der Historischen Geographie, legte seiner Industriestadtdefinition das Kriterium eines Beschäftigtenanteils von mindestens 50 % im sekundären Sektor zugrunde. Fujioka Kenjirō, *Nihon no toshi: Sono tokushitsu to chiikiteki mondaiten* [Die japanische Stadt: Ihre besonderen Merkmale und lokalen Probleme], Tokyo 1972 (1. Auflage 1968), S. 62-64.

<sup>6</sup> U.a. Kindai toshiron, Tōkyō: 1868-1923 [Über die moderne Stadt: Tokyo: 1868-1923], Tokyo 1991.

<sup>7</sup> Nakagawa Kiyoshi, *Nihon no toshi kasō* [Die städtischen Unterschichten Japans], Tokyo 1985.

<sup>8</sup> Nakagawa Kiyoshi, *Nihon toshi no seikatsu hendō* [Der Wandel der Lebensverhältnisse in den japani-

sächlich am Beispiel von Tokyo, während Sugihara Kaoru und Tamai Kingo (1986)<sup>9</sup> über die Sozial- und Wirtschaftsstruktur der Slumgebiete von Osaka in den 1920er Jahren schrieben. Neueren Datums ist die Untersuchung von Saga Ashita (2007)<sup>10</sup> über den Wandel der Sozialstruktur von Osaka vom 19. Jahrhundert bis in die 1920er Jahre.

In jüngster Zeit lassen sich sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Ansätze auch in der Planungsgeschichte<sup>11</sup> ausmachen, die ebenfalls oftmals noch auf den Zeitraum vor 1945 beschränkt ist. Ihr Hauptanliegen besteht darin, die langjährige eklatante Diskrepanz zwischen Stadtplanung und realer Stadtentwicklung zu erklären, die in den meisten japanischen Städten vor 1945 mehr oder weniger ungeplant verlief, während der Industrieansiedlung und dem Aufbau industrieller Infrastruktur Priorität zukam. Dazu werden in neueren Forschungsbeiträgen<sup>12</sup> verstärkt wirtschaftliche Einflussfaktoren betrachtet, insbesondere die Entwicklung des Stadthaushalts und der Grundbesitzverhältnisse.

In der deutsch- und englischsprachigen Forschung liegen dagegen zur Geschichte japanischer Städte insgesamt vergleichsweise wenige Veröffentlichungen vor. Noch immer gilt die Feststellung des Japanologen und Frühneuzeithistorikers Philip C. Brown, dass die japanbezogene Stadtforschung „von sozialwissenschaftlichen Studien mit relativ kurzer historischer Perspektive dominiert“ werde<sup>13</sup>. Das ohnehin

schen Städten], Tokyo 2000.

<sup>9</sup> Sugihara Kaoru und Tamai Kingo, *Taishō Ōsaka suramu* [Die Slumgebiete von Osaka 1912-1926], Tokyo 1986.

<sup>10</sup> Saga Ashita, *Kindai Ōsaka no toshi shakai kōzō* [Die Sozialstruktur des modernen Osaka], Tokyo 2007.

<sup>11</sup> Zur Geschichte der Stadtplanung hat der Planungshistoriker Ishida Yorifusa zahlreiche grundlegende Werke verfaßt, unter anderem: *Nihon kindai toshi keikakushi kenkyū* [Forschungen zur Geschichte der Stadtplanung im modernen Japan], Tokyo 1987; zuletzt erschien: *Nihon kindai toshi keikaku no tenkai: 1868-2003* [Die Entwicklung der Stadtplanung im modernen und gegenwärtigen Japan: 1868-2003], Tokyo 2004.

<sup>12</sup> Numajiri Akinobu, *Kōjō ritchi to toshi keikaku: Nihon toshi keisei no tokushitsu 1905-1954* [Industrieansiedlung und Stadtplanung: Besonderheiten der japanischen Stadtentwicklung 1905-1954], Tokyo 2002.

<sup>13</sup> Philip C. Brown, *New Frontiers in Japanese Urban History*, in: *Journal of Urban History* 29 (2003), S.198-206, hier: S. 199. Die ‚klassischen‘ Stadtteilstudien von Ronald P. Dore, *City Life in Japan: A Study of a Tokyo Ward*, Berkeley 1958; Ezra F. Vogel, *Japan's new middle class: The salary man and his family in a Tokyo suburb*, Berkeley 1963; wurden von zahlreichen ethnologischen Arbeiten gefolgt, unter anderem Theodore C. Bestor, *Neighborhood Tokyo*, Stanford/California 1989; Eyal Ben-Ari, *Changing Japanese suburbia: A study of two present-day localities*, London und New York 1991; Jennifer Robertson, *Native and Newcomer: Making and Remaking a Japanese City*, Berkeley, Los Angeles und Oxford 1991.

Eine Reihe interdisziplinärer Sammelbände vereinigt vor allem Beiträge aus den Bereichen Stadtplanung, Geographie, Wirtschaftswissenschaften, Politikwissenschaft und Soziologie: Fujita Kuniko und Richard Child Hill (Hrsg.), *Japanese cities in the world economy*, Philadelphia 1993; Prasad

kleine Forschungsfeld teilt sich überdies auf in die vormoderne und die moderne Stadtgeschichte, wobei Arbeiten zur modernen Stadtentwicklung ebenfalls nahezu ausschließlich die Metropolen behandeln, sei es unter politik- und sozialhistorischen<sup>14</sup> oder vermehrt auch unter planungsgeschichtlichen<sup>15</sup> Aspekten.

Zu betonen ist also, dass sich die historische Industriestadtforschung in Japan auf die Metropolen konzentriert hat unter besonderer Berücksichtigung der Stadtteile, die durch die Industrialisierung geprägt wurden. Dabei reicht der Untersuchungszeitraum nur in wenigen Fällen über 1945 hinaus.

Die aktuelle Hinwendung zu Regionalstädten erweitert nun diese Perspektive. Ausgelöst wurde sie durch eine wachsende Kritik am Allgemeingültigkeitsanspruch, den viele Arbeiten der modernen Stadtgeschichtsforschung trotz ihrer Beschränkung auf die „Großen Sechs“ für die japanische Stadtentwicklung und darüber hinaus gar für die Entwicklung der modernen japanischen Wirtschaft, Politik und Gesellschaft insgesamt erheben.<sup>16</sup> So hält es unter anderem Ishizuka Hiromichi für möglich, anhand der Geschichte der Stadt Tokyo, die er als Inbegriff der modernen Stadt versteht, eine universale Perspektive für die moderne japanische Stadtge-

Pradyumna Karan und Kristin Stapleton, (Hrsg.), *The Japanese City*, Lexington/Kentucky 1997; Carola Hein und Philippe Pelletier, (Hrsg.), *Cities, Autonomy, and Decentralization in Japan*, London und New York 2006; André Sorensen und Carolin Funck, *Living Cities in Japan: Citizens movements, machizukuri and local environments*, London und New York 2007; sowie aktuell: Christoph Brumann und Evelyn Schulz (Hrsg.), *Urban Spaces in Japan: Cultural and Social Perspectives*, London und New York 2012. Inspiriert durch den *spatial turn* kommen in jüngster Zeit auch kulturwissenschaftliche Veröffentlichungen hinzu, unter anderem Jürgen Krusche (Hrsg.), *Der Raum der Stadt: Raumtheorien zwischen Architektur, Soziologie, Kunst und Philosophie in Japan und im Westen*, Marburg 2008.

<sup>14</sup> Vgl. den Überblicksaufsatz von Gary D. Allinson, *Japanese Cities in the Industrial Era*, in: *Journal of Urban History*, 4:4 (1978), S. 443-476. Neuere Monographien sind unter anderem Sally Ann Hastings, *Neighborhood and Nation in Tokyo, 1905-1937*, Pittsburgh 1995; John Allan Mock, *Hanayama: Culture, Community and Change in a Sapporo neighbourhood 1925-1988*, Lewiston 1999; Katja Schmidtpott, *Nachbarschaft und Urbanisierung in Japan, 1890-1970*, München 2009.

<sup>15</sup> Einen historischem Abriss enthält Uta Hohn, *Stadtplanung in Japan: Geschichte – Recht – Praxis – Theorie*, Dortmund 2000; speziell zur Planungsgeschichte unter anderem Jeffrey E. Hanes, *The City as Subject: Seki Hajime and the Reinvention of Modern Osaka*, Berkeley 2002; Carola Hein, Jeffrey M. Dieffendorf und Yorifusa Ishida (Hrsg.), *Rebuilding urban Japan after 1945*, London 2003; André Sorensen, *The Making of Urban Japan: Cities and Planning from Edo to the twenty-first century*, London und New York 2004; eine integrative Betrachtung wirtschafts-, sozial- und planungshistorischer Aspekte der Stadtentwicklung von Tokyo bietet Wolfgang Schwentker, *Die Doppelgeburt einer Megastadt: Tokyo 1923-1964*, in: ders. (Hrsg.), *Megastädte im 20. Jahrhundert*. Göttingen 2006, S. 139-164.

<sup>16</sup> Ōishi Kaichirō und Kanazawa Fumio, *Joshō, Kadai to hōhō* [Einleitung: Fragestellungen und Methoden], in: dies. (Hrsg.), *Kindai Nihon toshishi kenkyū: Chihō toshi kara no saikōsei* [Forschungen zur Stadtgeschichte des modernen Japans: Eine von der Betrachtung von Regionalstädten ausgehende Neustrukturierung], Tokyo 2003, S. 3-52, hier: S. 6, 8-9.

schichtsforschung zu entwickeln.<sup>17</sup> Auch der in Europa und den USA vielfach rezipierte Architekturhistoriker Jinnai Hidenobu<sup>18</sup> beschränkt sich in einem Aufsatz über „Die Besonderheiten der japanischen Stadtkultur“ trotz des allgemein gehaltenen Titels auf die Stadt Tokyo in der Annahme, dass „viele ihrer Besonderheiten von anderen japanischen Städten geteilt werden“. Zu diesen Besonderheiten zählt er die Vermischung japanischer und westlicher Elemente in der Architektur, den Gegensatz zwischen breiten Hauptstraßen mit international austauschbarer moderner Architektur und ruhigen Hintergassen, in denen sich ein „japanischer“ Charakter bewahrt habe, eine stärkere Ausrichtung der Stadtentwicklung an den Bewohnern und ihren – vor allem wirtschaftlichen – Aktivitäten anstelle großflächig geplanter und geordneter Stadträume, die durch Repräsentationsbauten geprägt seien, die Existenz mehrerer Stadtzentren, eine besondere Form des Vergnügungsviertels (*sakariba*), die Prägung einzelner Stadtviertel durch Bahnhöfe, in die häufig große Warenhäuser integriert sind, und eine geringe Wertschätzung von Altbauten. Ganz abgesehen von der offenen Frage, welche dieser Merkmale auch auf andere japanische Städte, insbesondere Regionalstädte, zutreffen, ist zu bemerken, dass diese nur durch Vergleiche mit Europa und den USA als „besonders“ hervortreten, während Vergleiche mit anderen Weltregionen, speziell mit asiatischen Städten, zweifellos zu anderen Ergebnissen führen würden. Eine unkritische Übernahme der genannten Merkmale als „japanspezifisch“ würde also einer eurozentrischen Sichtweise entsprechen.

Die vielfach behauptete Übertragbarkeit der Erkenntnisse der modernen Stadtgeschichtsforschung, die sich aufgrund ihrer Beschränkung auf die „Großen Sechs“ auch als Metropolenforschung bezeichnen ließe, auf die Geschichte aller japanischen Städte wird in jüngster Zeit angezweifelt. In den 1990er Jahren wurde die Konzentration auf die „Großen Sechs“ erstmals als einseitige Sichtweise der japanischen Urbanisierung und Modernisierung kritisiert und als Konsequenz haben einige Historiker damit begonnen, sich Regionalstädten zuzuwenden.<sup>19</sup> Damit rückt die japanische Stadtgeschichtsforschung in die Nähe der internationalen Forschungsströmung der „Middletown Studies“, die das Ziel verfolgt, „Stadtgeschichte zu de-

<sup>17</sup> Ishizuka 1991, i.

<sup>18</sup> Jinnai Hidenobu, *Nihon no toshi bunka no tokushitsu* [Die Besonderheiten der japanischen Stadtkultur], in: Aoki Tamotsu u.a. (Hrsg.), *Toshi bunka* [Stadtkultur], *Kindai Nihon bunkaron* [Die Kultur des modernen Japans], Bd. 5. Tokyo 1999, S. 19-39, hier: S. 20.

<sup>19</sup> Ôishi Kaichirô, *Kindai toshishi kenkyû no shikaku to kadai* [Perspektiven und Aufgaben der modernen Stadtgeschichtsforschung], in: Ôkado Masakatsu und Onozawa Akane (Hrsg.), *Minshû sekai e no toikake* [Fragen an die Welt des Volkes] (Tenbô *Nihon rekishi* [Japanische Geschichte: Ausblicke], Bd. 21 (2001), Tokyo, S. 228-237 (Nachdruck, Erstveröffentlichung. 1994), hier: S. 229 und 234.

zentrieren“<sup>20</sup>. Ihre Vertreter stellen die Annahmen in Frage, dass sich urbanes Leben in Städten jeglicher Größenordnung gleiche und dass die Auswirkungen der Modernisierung am besten in Großstädten zu untersuchen seien. Sie widmen sich daher den besonderen Modernisierungserfahrungen peripherer Städte.

*Regionale Industriestädte und company towns (kigyô jôkamachi) als neues Forschungsfeld*

Im Zuge der „regionalen Wende“ geraten nun seit den 2000er Jahren auch Städte in den Blick, die im Sinne der Tenfelde’schen Definition klar als Industriestädte zu bezeichnen sind.

Dabei ergibt sich für die japanische Stadtgeschichtsforschung angesichts der Vielfalt der Regionalstädte mit ihren jeweils unterschiedlichen Charakteren zunächst das Problem der Typisierung. Hierzu hat die Historische Geographie einige Vorschläge erarbeitet. Da sich einige ihrer Vertreter schon seit den 1950er Jahren mit der Herausbildung der „Vier Großen Industriegebiete“ befassten, die zum Teil auch aus regionalen Industriestädten bestehen, mussten sie diese in die Forschung einbeziehen. So entwickelte unter anderem der Wirtschaftsgeograph Kasai Yamato 1978<sup>21</sup> eine Typisierung der 83 Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von mindestens 50.000, die 1920 den Stadtstatus besaßen, auf der Basis ihrer Industriestruktur. Er unterschied erstens Städte mit unspezifischer Industriestruktur, darunter solche mit vormoderner Tradition (Tokyo, Osaka, Kyoto, Nagoya) und solche, die erst nach der Aufgabe der Isolationspolitik 1854 entstanden (Yokohama, Kobe); zweitens Städte, die durch bestimmte Industriebranchen geprägt wurden, wobei wiederum nach Schwerindustrie (Yawata, Kure, Sasebo, Yokosuka, Nagasaki, Muroran, Ômuta, Amagasaki) und Leichtindustrie (unter anderem Sakai, Yokkaichi, Himeji, Hamamatsu, Maebashi) zu unterscheiden ist, und drittens schwach industrialisierte Städte, darunter solche mit Großbetrieben (unter anderem Hiroshima, Sendai, Sapporo, Shizuoka, Hakodate, Moji, Utsunomiya) und solche ohne Großbetriebe (unter anderem Nara, Kôchi, Nagano, Mito, Hirosaki). Auf der Grundlage dieser Forschungstradition hat der Wirtschaftshistoriker Kandatsu Haruki<sup>22</sup> seit den 1980er Jahren anhand von Wirtschafts- und Bevölkerungsstatistiken zahlreiche Einzelstu-

<sup>20</sup> James J. Connolly, Decentering Urban History: Peripheral Cities in the Modern World, in: Journal of Urban History 35:1 (2008), S. 3-14.

<sup>21</sup> Kasai Yamato, Taishô chûki ni okeru honpô toshi no kôjô shozai jôkyô to kôjô rôdôsha kôsei [Fabrikstandorte und Struktur der Fabrikarbeiterschaft in den japanischen Städten um 1920], in: Okayama Daigaku, chirigaku kenkyû hôkoku: Toshi to nôson, Bd. 1978 No. 2, S. 1-31.

<sup>22</sup> Kandatsu Haruki, Kindai sangyô chiiki no keisei (Formation of Industrial Areas during the Meiji Era in Japan), Tokyo 1997.

dien zur Entstehung regionaler Industriestädte vorgelegt, die sich im Gebiet des heutigen „Pazifischen Gürtels“ befinden. Obwohl auch andere Geographen seit den 1970er Jahren Typisierungsvorschläge entwickelten, hat sich in der sozial- und wirtschaftshistorischen Forschung bislang keiner davon durchgesetzt.<sup>23</sup>

Bisher wurden im Zuge der „regionalen Wende“ erst wenige Industriestädte behandelt. Zwei sozial- und wirtschaftshistorische Pionierstudien widmen sich am Beispiel von Kawaguchi<sup>24</sup> und Kawasaki<sup>25</sup> dem Typus der Industriestadtneugründung. Beide Gemeinden befinden sich in der Peripherie von Tokyo und erreichten in den 1920er und 1930er Jahren Stadtstatus. Dabei werden vor allem Fragen aus der Metropolenforschung übertragen, das heißt im Mittelpunkt stehen die Entwicklung der städtischen Wirtschaft und des Stadthaushalts sowie die Formierung der sozialen Gruppen in der Stadt einschließlich der Industriearbeiterschaft. In einem zweiten Schritt werden die Interessen der verschiedenen Gruppen hinsichtlich der Stadtentwicklung sowie ihre politischen Einflussmöglichkeiten analysiert.

Eine Sonderform der regionalen Industriestadt ist die *company town* (Tab. 1). Obwohl statistisch nicht erfasst, gelten *company towns* in Japan doch als „außergewöhnlich häufig“<sup>26</sup> und es wird ihnen eine große Bedeutung für die Entwicklung der japanischen Wirtschaft<sup>27</sup> sowie für die Industrialisierung der Regionen<sup>28</sup> beigemessen. Während einige *company towns* wie zum Beispiel Hiroshima durch die Ansiedlung eines Großunternehmens bzw. einer Unternehmensgruppe in einer bereits bestehenden Stadt entstanden, dürfte es sich bei den weitaus meisten um Industriestadtneugründungen handeln.

<sup>23</sup> Ôishi und Kanazawa 2003, S.6-7.

<sup>24</sup> Yanagisawa Asobu und Yasuda Hiroshi, Kawaguchishi: Shinkô kôgyô toshi no jirei kenkyû II [Die Stadt Kawaguchi: Industriestadtneugründungen, Fallstudie II], in: Ôishi Kaichirô und Kanazawa Fumio (Hrsg.), 2003, S. 575-648.

<sup>25</sup> Ôkado Masakatsu, Katô Chikako, Numajiri Akinobu, Kawasakishi: Shinkô kôgyô toshi no jirei kenkyû I [Die Stadt Kawasaki: Industriestadtneugründungen, Fallstudie I], in: Ôishi Kaichirô, Kanazawa Fumio (Hrsg.), 2003, S. 431-574.

<sup>26</sup> Nakano 2009, S.3

<sup>27</sup> Utsunomiya Chiho, Kigyô toshi keisei to seikatsu kûkan: Rekishi to kûkan no bunseki o moto ni [Die Entwicklung von company towns und der Alltagsraum: Auf der Grundlage der Analyse von Geschichte und Raum], in: Shihon to chiiki 4 (2007), No.17-26, S. 18-19.

<sup>28</sup> Nakano 2009, S.8.

**Tab. 1: Auswahl japanischer *company towns***

<b>Stadt</b>	<b>Präfektur</b>	<b>Jahr der Erlangung des Stadtstatus</b>	<b>Branche</b>	<b>Unternehmen</b>
Hiroshima	Hiroshima	1889	Autoindustrie	Tôyô Kôgyô KK, heute: Matsuda KK (engl.: Mazda Motor Corporation)
Hamamatsu	Shizuoka	1911	Musikinstrumenten- und Fahrzeugbau	Nippon Gakki Seizô KK, heute: Yamaha KK (engl.: Yamaha Corporation), Honda Giken Kôgyô KK (engl.: Honda Motor Co., Ltd.)
Yawata	Fukuoka	1917	Stahlerzeugung	Yawata Seitetsusho, heute: Shin-Nippon Seitetsu KK (Nippon Steel Corporation)
Imabari	Ehime	1920	Kupferbergbau	Sumitomo-Gruppe
Ube	Yamaguchi	1921	Kohlebergbau, Chemieindustrie	Ube Kôsan KK (Ube Industries, Ltd.)
Muroran	Hokkaidô	1922	Montanindustrie	KK Nihon Seikôsho (The Japan Steel Works, Ltd.), Hokkaidô Tankô Kisen KK (Hokkaido Colliery & Steamship Co., Ltd.)
Kurashiki	Okayama	1928	Textilindustrie	Kurashiki Bôseki KK (Kurabo Industries, Ltd.)
Kamaishi	Iwate	1937	Stahlerzeugung	Kamaishi Seitetsujo, heute: Shin-Nippon Seitetsu KK (Nippon Steel Corporation)
Hitachi	Ibaraki	1939	Elektroindustrie	KK Hitachi Seisakusho (Hitachi, Ltd.)
Noda	Chiba	1950	Nahrungsmittelindustrie	Noda Shôyu KK, heute: Kikkôman KK (Kikkoman Corporation)
Koromo/ Toyota-Stadt	Aichi	1951	Autoindustrie	Toyota Jidôsha KK (Toyota Motor Corporation)



Fast alle diese Städte zeichnen sich durch eine monoindustrielle, in sich geschlossene Wirtschaftsstruktur und durch die Abhängigkeit von nur einem Unternehmen aus. Dies gilt für Bergbaustädte und *company towns* mit industrieller Produktion gleichermaßen. Ihr wirtschaftliches Zentrum ist ein Werk – in einigen Fällen auch mehrere –, in dem ein Endprodukt gefertigt wird. In der Stadt und zumeist auch im Umland siedeln sich in großer Zahl kleine und mittlere Zulieferbetriebe an, die eine exklusive, auf langjährige Zusammenarbeit ausgerichtete Geschäftsbeziehung zum Endhersteller unterhalten und dadurch stark von ihm abhängig sind. Das Unternehmen dominiert nicht nur die städtische Wirtschaft, sondern auch die Sozialstruktur und die Lokalpolitik, da ein Großteil der Stadtbewohner im Werk beschäftigt ist und das Unternehmen auf vielfache Weise Einfluss auf die Stadtregierung nimmt, während sich der Hauptsitz des Unternehmens für gewöhnlich jedoch in Tokyo befindet<sup>29</sup>. In vielen *company towns* griffen die Unternehmen direkt in die Stadtentwicklung ein, indem sie etwa Teile der städtischen Infrastruktur aufbauten, zum Beispiel die Elektrizitäts- und Wasserversorgung<sup>30</sup>.

Der japanische Begriff für *company town*, „Unternehmens-Burgstadt“ (*kigyô jôkamachi*), karikiert die Dominanz des Unternehmens, indem er es mit einem Lehnsfürsten gleichsetzt, der in seiner Residenzstadt nach feudalistischen Prinzipien schaltet und waltet. Bezeichnenderweise wurde der ursprünglich satirisch gemeinte Begriff, in dem auch heute noch ein kritischer Unterton mitschwingt, erst nach der Ölkrise allgemein gebräuchlich, als der Niedergang der Grundstoffindustrien zum Verfall einer Reihe von Kohle- und Stahl-*company towns* führte und die negativen Folgen der Abhängigkeit dieser Städte vom jeweiligen Unternehmen deutlich wurden.<sup>31</sup>

Aufgrund dieser Schicksalsgemeinschaft zwischen Unternehmen und Stadt lassen sich *company towns* auch als Städte definieren, „die sich durch die Ansiedlung eines bestimmten Großunternehmens bzw. einer Unternehmensgruppe entwickelt haben, ohne das bzw. ohne diese sie ihre städtischen Funktionen nicht aufrechterhalten können“<sup>32</sup>. Dies ist gegenwärtig in einigen ehemaligen montanindustriellen Standorten der Fall. Darüber hinaus leiden viele *company towns* mit produzierendem Gewerbe unter einer schleichenden Deindustrialisierung als Folge der seit den 1990er Jahren anhaltenden Rezession, die vielfach zu einer Verlagerung der Produktion ins Ausland führte und vor allem die Existenz der zahlreichen Zulieferbetriebe gefährdet<sup>33</sup>.

<sup>29</sup> Matsuishi 2010, S.4-5, 7-8, 16-17.

<sup>30</sup> Nakano 2009, S.7.

<sup>31</sup> Matsuishi 2010, S.7.

<sup>32</sup> Nakano 2009, S.1.

<sup>33</sup> Matsuishi 2010, S.13.

*Company towns* erfreuen sich seit einigen Jahren eines großen sozialwissenschaftlichen Interesses, das sich freilich aus ihrer besonderen Krisenanfälligkeit speist. Auch die deutsch- und englischsprachige sozialwissenschaftliche Stadtforschung, die sich lange Zeit auf die Metropolregionen Tokyo-Yokohama, Nagoya und Osaka-Kobe konzentriert hatte, berücksichtigt in den letzten Jahren vermehrt ehemalige Kohle- und Stahlstädte wie Kamaishi<sup>34</sup> (Präf. Iwate), Kitakyûshû<sup>35</sup> (Präf. Fukuoka), Ômuta<sup>36</sup> (Präf. Fukuoka) oder Yûbari<sup>37</sup> (Präf. Hokkaidô), die von Deindustrialisierung und Schrumpfung besonders stark betroffen sind.

In jüngster Zeit entwickelt nun auch die moderne Stadtgeschichte ein Interesse für *company towns*. Pionierarbeit für die Erforschung des Strukturwandels leistete der Wirtschaftshistoriker Umezaki Osamu<sup>38</sup> mit einer *oral history*-Studie, in der er ehemalige Stahlarbeiter aus Kamaishi in der ländlichen Peripherie Nordjapans über ihre Erfahrung der Werkschließungen in den 1960er Jahren befragte, die für Hunderte von Arbeitern und ihre Familien die Versetzung an einen weit entfernten Standort und damit das Verlassen der Stadt bedeutete.

Zentrales Problemfeld der historischen *company town*-Forschung ist bislang das Verhältnis zwischen Stadt und Werk und seine Konsequenzen für die Stadtentwicklung. Dabei geht es zunächst um das Ungleichgewicht zwischen industrieller und städtischer Infrastrukturentwicklung, das als Besonderheit der japanischen Stadtplanung gilt. Es lässt sich am Beispiel der *company towns* besonders gut erforschen, da hier die Unternehmen die Stadtentwicklung am stärksten beeinflussten.<sup>39</sup> So wurde bereits früh<sup>40</sup> die Entwicklung von Toyota-Stadt in der Hochwachstumszeit als Ergebnis eines spezifischen Zusammenspiels der Akteurskonstellation Werk,

<sup>34</sup> Yorimitsu Masatoshi, The Decline and Renaissance of the Steel Town: The Case of Kamaishi, in: Fujita Kuniko und Richard Child Hill (Hrsg.), Japanese cities in the world economy. Philadelphia 1993, S. 203-254.

<sup>35</sup> Philip Shapira, Steel Town to Space World: Restructuring and Adjustment in Kitakyûshû City, in: Fujita Kuniko und Richard Child Hill (Hrsg.), Japanese cities in the world economy. Philadelphia 1993, S. 224-254.

<sup>36</sup> Theodore J. Gilman, Urban Redevelopment in Omuta, Japan, and Flint, Michigan: A Comparison, in: Pradyumna Prasad Karan und Kristin Stapleton (Hrsg.), The Japanese City. Lexington/Kentucky 1997, S. 176-220.

<sup>37</sup> Winfried Flüchter, Schrumpfende Städte als Herausforderung: Japan, Hokkaidô und der Fall der Stadt Yûbari, in: Japanstudien 20 (2008), S. 69-102.

<sup>38</sup> Umezaki Osamu, Keiei gôrika to Tôkai tenshutsu: 1960nendai ni okeru naibu rôdô shijô keisei no issokumen [Betriebsrationalisierung und die Versetzung nach Tôkai: Ein Aspekt der Formierung eines internen Arbeitsmarkts in Japan in den 1960er Jahren], in: Shakai Kagaku Kenkyû Bd. 61/2010 No. (5/6), S. 27-54.

<sup>39</sup> Nakano 2009, S.ii.

<sup>40</sup> Miyakawa Yasuo, Tan'itsu kigyô toshi Toyota no kôgyô haichi: Dokusen shihon no chiikiteki undô keitai (Formation of Toyota, a single company city), in: Keizai chirigaku nenpô Bd. 23/1977 No. 3, S.17-43.

Stadtregierung und Zivilgesellschaft erklärt, wobei insbesondere der Toyota-Betriebsgewerkschaft ein großer lokalpolitischer Einfluss attestiert wurde. Ein englischer Aufsatz hebt in umgekehrter Perspektive die Unterstützung durch die Stadt als wesentlich für den Ausbau des Produktionssystems von Toyota hervor.<sup>41</sup>



**Abb. 1:** Toyota-Stadt. Links der Hauptsitz des Unternehmens Toyota Jidōsha KK (Toyota Motor Corporation), rechts ein innerstädtisches Gebiet in Bahnhofsnähe.

Auch die Entwicklung der Sozialstruktur wurde durch das Verhältnis zwischen Stadt und Werk geprägt. Eine frühe Fallstudie zur Geschichte der Chemiestadt Ube (Präf. Yamaguchi)<sup>42</sup> zeigte die Entstehung einer „Dualstruktur“ aus Unternehmensbelegschaft und Alteingesessenen. Wie auch in anderen *company towns* rekrutierte das Unternehmen in Ube seine Arbeitskräfte außerhalb der Region, brachte sie in Werkswohnungen unter und stellte die nötige soziale Infrastruktur für die Belegschaft zur Verfügung. Ein Merkmal von *company towns* scheint daher eine schwache soziale Integration zu sein. In der aktuellen Forschung greift Matsuishi Yasuhiko<sup>43</sup> anhand der Geschichte der ehemaligen Stahlstadt Kamaishi diese These auf und führt die Entstehung der „Dualstruktur“ auf das Management-Prinzip des sogenannten „Betriebsfamilismus“ (*keiei kazokushugi*) zurück, das bereits in der Vorkriegszeit die Arbeiter an den Betrieb band und als dessen Kehrseite die Belegschaft

<sup>41</sup> Fujita Kuniko und Richard Child Hill, *Toyota City: Industrial organization and the local state in Japan*, in: dies. (Hrsg.), *Japanese cities in the world economy*, Philadelphia 1993, S. 175-200.

<sup>42</sup> Mori Masumi, *Nihon no kigyō keiei to chiiki shakai: Chihō kōgyō toshi (Ube) no jirei kenkyū* [Japanisches Management und lokale Gemeinschaft: Das Fallbeispiel der regionalen Industriestadt Ube], in: Nakagawa Keiichirō (Hrsg.), *Nihonteki keiei* [Japanische Betriebsführung]. *Nihon keieishi kōza* [Vorlesungen zur Geschichte der japanischen Betriebsführung] 5 (1977), Tokyo, S. 252-282.

<sup>43</sup> Matsuishi Yasuhiko, *Kigyō jōkamachi no keisei to Nihonteki keiei* [Die Entstehung der company town und die Japanische Betriebsführung], Tokyo 2010.

langfristig von der lokalen Bevölkerung entfremdete.

Eine aktuelle, äußerst innovative Monographie von Nakano Shigeo<sup>44</sup> behandelt systematisch die Planungsgeschichte der „Sojasaucen-Stadt“ Noda (Präf. Chiba), der Textilstadt Kurashiki (Präf. Okayama) und der Elektrostadt Hitachi (Präf. Ibaraki) vor 1945, indem nicht nur die Rolle der jeweiligen Unternehmen in der Infrastrukturentwicklung, sondern auch die Prägung des Stadtraums durch die Produktionssysteme dieser Unternehmen herausgearbeitet wird. Diese Studie wurde angeregt durch aktuelle Projekte zur Bewahrung des industriellen Erbes, die, ähnlich dem in Deutschland bekannten Konzept der Industriekultur, insbesondere in einigen krisengeschüttelten *company towns* zur Revitalisierung dieser Städte beitragen sollen.

In der deutsch- und englischsprachigen japanbezogenen Stadtgeschichtsforschung dagegen werden regionale Industriestädte oder speziell *company towns* noch kaum beachtet. Eine Ausnahme bildet die schon 1975 erschienene Monographie des US-amerikanischen Japanologen und Sozial- und Wirtschaftshistorikers Gary D. Allinson über die Stadt Kariya (Präf. Aichi), die ebenso wie das benachbarte Toyota-Stadt von der Autoindustrie geprägt ist. Im Vordergrund stehen dabei die sozialen und politischen Auswirkungen der Industrialisierung vom Ende des 19. Jahrhunderts bis in die 1960er Jahre, das heißt vor allem die Formierung einer Industriearbeiterschaft einschließlich ihrer Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie die Ablösung der lokalen Elite und damit zusammenhängend der Wandel der politischen Machtverhältnisse in der Stadt.<sup>45</sup> In jüngster Zeit deutet sich zwar in Anlehnung an die japanische Forschungsentwicklung eine zaghafte Hinwendung zu Regionalstädten an<sup>46</sup>, Industriestädte bleiben jedoch ein großes Desiderat der deutsch- und englischsprachigen Forschungen zur japanischen Stadtgeschichte.

### *Zur Quellsituation der historischen Industriestadtforschung in Japan*

Die in Deutschland so nützliche Institution des Stadtarchivs ist in Japan abseits der Metropolen nicht allgemein verbreitet. Die meisten regionalen Industriestädte ver-

<sup>44</sup> Nakano Shigeo, *Kigyô jôkamachi no toshi keikaku: Noda, Kurashiki, Hitachi no kigyô senryaku* [Stadtplanung in company towns: Die Strategien der Unternehmen in Noda, Kurashiki und Hitachi], Tsukuba 2009.

<sup>45</sup> Gary D. Allinson, *Japanese Urbanism: Industry and Politics in Kariya, 1872-1972*, Berkeley, Los Angeles und London 1975.

<sup>46</sup> So liegt etwa ein Aufsatz über die auf der peripheren „Rückseite Japans“ (Ura Nihon) gelegene Stadt Kanazawa vor: Jeremy Philipps, *City and Empire: Local identity and regional imperialism in 1930s Japan*, in: *Journal of Urban History* 35:1 (2008), S. 116-133. Vgl. auch die Geschichte der in derselben Region gelegenen Präfektur Toyama von Michael Lewis, *Becoming Apart: National Power and Local Politics in Toyama, 1868-1945*, Cambridge Massachusetts und London 2000.

zichten auf ein Archiv, prominente Ausnahmen sind Kawasaki bei Tokyo und Amagasaki bei Osaka. In der Regel unterhalten jedoch die Präfekturen eigene Archive, und vielerorts übernehmen auch die Präfektur-, Stadt- oder Universitätsbibliotheken sowie Museen Archivfunktion. Genaue Ortskenntnis und persönliche Kontakte zu Stadthistorikern, Bibliothekaren, Museumsangestellten und zu den städtischen Bildungsausschüssen (*kyōiku iinkai*), die unter anderem für die Erhaltung des lokalen Kulturgutes zuständig sind und sich oft auch mit der Aufarbeitung der Heimatgeschichte befassen, sowie zu geschichtsinteressierten Laien sind für eine erfolgreiche Quellensuche unerlässlich. Ähnliches gilt für Unternehmensarchive und -quellen.

Die stadthistorische Forschung kann in Japan allerdings auf eine breite Vielfalt veröffentlichter Quellen sowie Sekundärliteratur aus anderen Disziplinen zurückgreifen.

An erster Stelle sind die offiziellen Stadtchroniken (*shishi*) zu nennen. Dies sind in der Regel mehrbändige Überblicksdarstellungen der Geschichte einer Stadt von der Vorgeschichte bis zur Gegenwart, die oftmals auch Quellenbände einschließen. Die Präfekturen geben ebenfalls in regelmäßigen Abständen materialreiche Chroniken (*kenshi*) heraus.

Darüber hinaus liegen für viele Städte stadtsoziologische Untersuchungen vor. Während in den „Großen Sechs“ bereits seit Beginn des 20. Jahrhunderts umfangreiche Studien der empirischen Sozialforschung entstanden, die durch das Auftreten der „urbanen Frage“ motiviert wurden, rückten regionale Industriestädte erst in den 1950er und 1960er Jahren in das Blickfeld der Stadtsoziologie. Zu den besterforschten Industriestädten gehört zweifellos die ehemalige Stahlstadt Kamaishi. Eine Gruppe von Stadtsoziologen untersuchte erstmals 1957/58 die Auswirkungen des Stahlbooms auf die Wirtschafts- und Sozialstruktur der Stadt.<sup>47</sup> Zwanzig Jahre später befaßte sich eine Wiederholungsstudie<sup>48</sup> mit den Auswirkungen der Stahlkrise, die Kamaishi um 1980 voll erfasste. Aktuell ist Kamaishi unter dem Aspekt der Zukunftsaussichten dieser Stadt Gegenstand eines multidisziplinären Sozialforschungsprojektes der Universität Tokyo.<sup>49</sup> Ähnlich gut erforscht ist Toyota-Stadt. Nach ersten Ansätzen in den 1960er Jahren<sup>50</sup> folgten Mitte der 1980er Jahre zwei

<sup>47</sup> Shinmei Masamichi u.a., *Sangyō toshi no kōzō bunseki: Kamaishi tegakari to shite* [Strukturanalyse einer Industriestadt: Am Beispiel der Stadt Kamaishi], *Shakaigaku kenkyū* [Soziologische Forschungen] 17. Sendai 1959.

<sup>48</sup> Tanosaki Akio, *Kigyō gōrika to chihō toshi* [Betriebsrationalisierung und Regionalstadt], Tokyo 1985.

<sup>49</sup> <http://project.iss.u-tokyo.ac.jp/hope/>

<sup>50</sup> *Nihon Jinbun Kagakukai* (Hrsg.), *Gijutsu kakushin no shakaiteki eikyō* [Die gesellschaftlichen Auswirkungen technischer Innovationen], Tokyo 1963.

großangelegte „Toyota-Studien“<sup>51</sup>, in denen hauptsächlich das Verhältnis zwischen Werk und Stadt sowie die Lebens- und Arbeitsverhältnisse der Beschäftigten in der Autoindustrie untersucht wurden. In jüngster Zeit ist Toyota-Stadt als Modellfall für die Integration ausländischer Arbeitsmigranten wieder verstärkt in den Blick der soziologischen Forschung geraten.<sup>52</sup>

Wertvolle Quellen der historischen Industriestadtforschung sind darüber hinaus die in Japan allgemein verbreiteten Unternehmenschroniken (*shashi*). Allein Toyota hat vier offizielle Unternehmenschroniken zuzüglich einer englischen Übersetzung veröffentlicht<sup>53</sup>, die auch auf die Bedeutung des Unternehmens für die Stadtentwicklung eingehen, indem sie etwa seinen Anteil am Wohnungsbau und am Infrastrukturausbau hervorheben.

### *Ausblick*

Die historische Industriestadtforschung in Japan wendet sich erst seit kurzem auch solchen Städten zu, die im Sinne der Definition von Tenfelde in ihrer Gesamtheit als Industriestädte zu verstehen wären. Es ist allerdings noch viel Grundlagenarbeit zu leisten, sowohl in Form von Einzelstudien als auch hinsichtlich der Entwicklung einer Typisierung, die in der sozial- und wirtschaftshistorischen Stadtforschung Verwendung finden könnte. Eine generelle Erweiterung des Untersuchungszeitraums auf die Nachkriegszeit, die in einigen Bereichen der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte schon geschehen ist, würde es darüber hinaus ermöglichen, eine Reihe neuer Fragen zu bearbeiten, von denen einige im folgenden nur angerissen werden können.

<sup>51</sup> Oyama Yôichi (Hrsg.), *Kyodai kigyô taisei to rôdôsha: Toyota seisan hôshiki no kenkyû* [Das System der Großunternehmen und die Arbeiter: Untersuchungen zum Produktionssystem von Toyota], Tokyo 1985; Tomaru Yasuo u.a., *Toyota to chiiki shakai: Gendai kigyô toshi seikatsuron* [Toyota und die lokale Gemeinschaft: Über die Lebensverhältnisse in einer company town der Gegenwart], Tokyo 1987.

<sup>52</sup> Tsuzuki Kurumi u.a., *Nikkei Brazilians and Local Residents: A Study of the H Housing Complex in Toyota City*, in: *Asian and Pacific Migration Journal* 9:3 (2000), S.327-342; dies., *Gaikokujin jûmin o ukeireta Nihonjin jûmin no ishiki: Toyotashi H danchi 2001nen shitsumonshi chôsa no chûkan hôkoku kara* [Die Einstellung japanischer Anwohner, die ausländische Anwohner akzeptiert haben: Aus dem Zwischenbericht über die Fragebogenstudie in der Wohnsiedlung H in der Stadt Toyota im Jahr 2001], in: *Discussion paper (Nagoya Graduate School of International Development) H. 102, 2002, S. 1-21.*

<sup>53</sup> *Toyota Jidôsha Kôgyô KK* (Hrsg.), *Toyota Jidôsha 20nenshi: 1937-1957* [20 Jahre Toyota: 1937-1957], Koromo 1958; *Toyota Jidôsha Kôgyô KK Shashi Henshû linkai* (Hrsg.), *Toyota Jidôsha 30nenshi* [30 Jahre Toyota], Toyota 1967; *Toyota Jidôsha Kôgyô KK* (Hrsg.), *Toyota no ayumi: Toyota Jidôsha Kôgyô KK sôritsu 40shûnen kinen* [Der Fortschritt von Toyota: Zum 40jährigen Gründungsjubiläum der Toyota Motor Corporation], Toyota 1978; *Toyota Jidôsha KK* (Hrsg.), *Sôzô kagiri naku: Toyota Jidôsha 50nenshi* [Unendliche Innovation: 50 Jahre Toyota], Toyota 1987; *Toyota Motor Corporation* (Hrsg.), *Toyota: A history of the first 50 years, Toyota 1988.*

In Analogie zur jüngsten historischen Industriestadtforschung in Europa und den USA wäre dies erstens der Strukturwandel und seine Auswirkungen auf die Stadtentwicklung, aber auch auf die Lebensbedingungen der Stadtbewohner. Nicht nur in diesem Zusammenhang wäre auch die Frage interessant, wie die Bewohner von Industriestädten diese wahrnehmen, wodurch ihre Vorstellungen von lokaler Identität gekennzeichnet sind und ob sich etwa von einer besonderen Industriestadtidentität in Japan sprechen ließe.

Zweitens würde dies auch zu einer Erweiterung der bisherigen Forschungen zur Entwicklung der Sozialstruktur führen. In den 1980er Jahren setzte internationale Arbeitsmigration ein, die vor allem japanischstämmige Südamerikaner in bestimmte Industriestädte wie Toyota-Stadt und Hamamatsu geführt hat. Die mit der Integration ausländischer Arbeitnehmer verknüpften Fragen werden jedoch bislang nur von Sozialwissenschaftlern behandelt.

Drittens würde dies auch eine Erweiterung der Planungsgeschichte bedeuten, die die regionalen Industriestädte bislang vernachlässigt hat, da in den meisten dieser Städte erst nach 1945 mit Stadtplanung und noch später mit ihrer Umsetzung begonnen wurde.

Darüber hinaus stellt sich die grundsätzliche Frage nach den Spezifika japanischer Industriestädte nicht nur im innerjapanischen, sondern auch im internationalen Vergleich. Ein solcher Vergleich sollte jedoch nicht nur Europa und die USA, sondern auch andere Weltregionen, insbesondere Asien, einbeziehen, um zu gewährleisten, dass nicht nur Merkmale hervorgehoben werden, die lediglich im Vergleich zu Europa und den USA – oder gar nur im Vergleich zu den USA – als „besonders“ erscheinen, während sie sich in weiteren Vergleichen keineswegs als „japanespezifisch“ herausstellen. In diesem Zusammenhang lohnte es sich aus japanwissenschaftlicher Perspektive, insbesondere der Frage nachzugehen, ob sich die von japanischen Planungshistorikern stets als japanische Besonderheit hervorgehobene Diskrepanz zwischen Planung und realer Stadtentwicklung als solche aufrechterhalten ließe. Hierfür wäre ein Vergleich mit außereuropäischen Industrienationen ebenso nützlich wie ein Vergleich mit den frühen Entwicklungsphasen europäischer und US-amerikanischer Industriestädte, der möglicherweise erbringen würde, dass die japanische Entwicklung im Vergleich zu Europa und den USA lediglich zeitlich verschoben gewesen wäre.

Schließlich wären auch transnationale Zugänge wünschenswert, die globale Interdependenzen zwischen japanischen und ausländischen Industriestandorten aufzeigen könnten. Der Niedergang der Montanindustrie in Japan war aller Wahrscheinlichkeit nach mit dem Aufschwung entsprechender Standorte in Übersee verknüpft, während umgekehrt der Aufschwung bestimmter Branchen in Japan, zum

Beispiel der Werft- oder Autoindustrie, Industriestädte in Europa und den USA beeinflusste, die von diesen Branchen geprägt waren. Nicht nur die „Großen Sechs“, auch die regionalen Industriestädte waren Schauplätze der Globalisierung.

**Dr. Katja Schmidpott, bis zur Schließung des Japan-Zentrums der Philipps-Universität Marburg im März 2012 dort Professorin für Geschichte und Gesellschaft Japans**

**Abbildungsnachweis:**

**Abb. 1: eigene Aufnahmen, 2010.**



## **Dystopic Utopia: Fordlandia**

Greg Grandin's book *Fordlandia: The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City* (Icon books London 2010) 416pp £9.99/Euro11.50 fully deserves its Pulitzer Prize nomination. It is an account of how Henry Ford bought 5,000 square miles of Brazilian forests in order to develop an Amazonian rubber plantation to provide tyres and auto parts for the Model T assembly line.

In 1912 it took 14,000 workers at the Highland Park plant in Detroit to produce 157,000 Model T cars; a year later, in 1914, the newly introduced assembly lines doubled car output with, remarkably, a 10% reduction in the workforce. By 1921, Ford had captured more than 50% of the American car market; the plants produced more than 2 million cars per year at a cost 60% below those a decade earlier. The 1910s and 1920s were decades of "dizzying economic triumph for Ford" (43).

The exponential increase in output was the result of a drive to source raw materials on an industrial scale. From Ford forests and mines in Michigan, Kentucky and West Virginia, Ford barges, ships, and freight trains brought coal, iron ore, wood, coal, semi-precious metals, limestone, silica, and aluminium to Ford's factory gates. Beyond these gates were power-plants, foundries, blast furnaces, rolling mills which produced steel, electricity, and cement. Dozens of small towns in Michigan were created, sustained and integrated into the Ford system of production. This industrial pastoralism appealed to Henry Ford's small town upbringing though paradoxically, for someone who had created the largest industrial enterprise in the world, the emphasis on sourcing materials from small towns made only limited business sense. Industrial pastoralism took another direction in Ford's proposal to dam the Tennessee River at Muscle Shoals, Alabama and thus address the poverty and disease of four million people by improving farming conditions in the lower Mississippi basin. As part of the same development, and on a grander utopian scale, a 75-mile linear city was also planned. The 'multiplier' effects of Ford investment in rural society provided the wages to buy food, fertiliser, and farm machinery in communities he imagined as utopian.

Ford's concept of welfare capitalism was constructed around the dual concepts of the degenerate city and moral reform. "I don't like the city, it pins me in", he

claimed. Prospective employees were screened regarding their values and behaviour; an extensive Sociological Department operated by the Ford Company used surveillance methods to check workers' activities outside the plant. Bars and brothels were banned; teetotalism was strongly encouraged. Company literature extolled the virtues of clean living, and Ford himself for many years wrote weekly columns of homespun philosophy for the Company magazine. Even what Grandin describes as the "thunderclap" and "seismic shift" in 1914, the introduction of the Five Dollar Day – double the national average wage – it was an attempt to simultaneously reduce turnover amongst Ford's workforce, induce work discipline since the highest rates of hourly pay in America were conditional on completion on a full forty hour working week, and also to expanded consumption. The motive was to encourage workers to stay put and, in so doing, form communities. Hence Fordism was born: "the worker is speeded up, whether he likes it or not, by the pace at which the factory runs, by the endless stream of articles ceaselessly propelled towards him by the remorseless chain of machines" (74). But the payback was a significantly higher wage and a potentially enhanced standard of living for the family.

Henry Ford's inconsistent value system and his self-belief are keys to understanding the expedition to Brazil. He was a suffragist who did not extend the \$5 a day offer to women; he advocated U.S. support for the League of Nations but condemned Jews for their internationalism; he extolled the benefits of industrial capitalism but condemned Wall Street financiers, and in the same breath, Jews; he supported the nationalisation of utilities but opposed New Deal regulation; he exalted the dignity of the worker but was vehemently opposed to unionism; he was an ardent pacifist but concluded that one last great war might induce disarmament. Ford was also a transcendentalist whose belief in man's perfectibility was coloured by his self-belief that he, perhaps alone, knew how that could be achieved.

The dominant position of the Ford Motor Company in the North American markets was matched by its market share in South America. Automobile plants established in Buenos Aires in 1917 and Sao Paolo in 1920 gave Ford a 60% share of the car and truck trade in Brazil, with General Motors trailing far behind with just 17%. There were also sales offices in Argentina, Chile, Uruguay and Venezuela. However, sourcing rubber was for Harvey Firestone's Rubber Tire Company in Akron, Ohio, and for Henry Ford's Detroit plant an ever-increasing problem. This was because a British 'bio-pirate', Henry Wickham, illegally transported 70,000 rubber seeds in 1876 and gifted them to the Royal Botanical Gardens in London where they were nurtured and, as seedlings, shipped to estates in British colonies and spheres of influence in south-east Asia. Dutch and French colonies also benefitted from the 'piracy' so that by 1914, rubber exports from Malaya and Sumatra were double those

of Brazil. With European markets disrupted by World War I, it was not surprising that there was U.S. interest in Amazonian rubber, spearheaded initially at governmental level by Herbert Hoover as Secretary of Commerce. It was the direct approach to Henry Ford by a Brazilian diplomat in New York, José Custódio Alves de Lima that eventually produced in September 1927 a concession of 2.5 million acres – equivalent to the size of Connecticut – in the underdeveloped south of Brazil where in the 1920s the *Paulistas* were developing a modern highway network.

If there is an overarching theme regarding the development of Fordlandia it is that the northern hemisphere understands only very partially the southern hemisphere. The assumption that capitalist principles apply universally and that the will of Ford would prevail was ill-judged, and stubborn. Time and again Grandin's perceptive account of the foundation of a settlement at Boa Vista, a village over 1000 kilometres upstream from the coastal city of Belém and 160 kilometres from Santarém on the Tapajós River, illuminates immense logistical difficulties and the failure to recognise local conditions. Even as they made their way upstream the two ships, *Ormoc* and *Farge*, disregarded advice to wait for the rainy season so as to have sufficient draught. The ships had also been loaded in such a way that heavy lifting equipment was the last item to emerge from the hold of the ships, and so unloading construction for the township was much delayed and exposed the first settlers to hardship. Rather than working with the local population and providing employment, the ship's captain, Einar Oxholm, declined a sub-contracting offer from a British company that would have saved thousands of dollars, and his crew's labours. It took four months to reach Boa Vista and unload the ships, and as Grandin states, "then the trouble really began" (133).

The Boa Vista manager, W. L. Reeves Blakeley reported "no sanitation, no garbage cans, flies by the million" and no screens or nets for the men to sleep under. Malaria was common, and at any given time 30% of the workforce was hospitalised. By 1929, 90 people had been buried in the Company cemetery. Blakeley did not recognise that indigenous workers preferred to return to their villages to undertake seasonal work, and as a result, labour turnover was high and induction programmes for new workers took up precious supervisory staff time. Nor were the rhythms of the forest respected. Clearances were undertaken in the rainy season when slash and burn tactics were difficult to implement and, when kerosene was used, fires destroyed all in their path. For the most technologically advanced and systematised company in the world progress at Fordlandia was dependent on workers stripped to the waist using cutlasses and machetes to hack through the forest, disturbing insects and snakes, and acquiring serious, sometimes fatal, bites as a result. Blakeley acted as a dictator and company director, and aggrieved at his pay

and protracted absence from his Dearborn house in Detroit, he began to cut plantation expenses by denying medical supplies and other essential items to workers and charging them for board, lodging and medical assistance. This produced a riot at the camp in 1929, and with evidence against him of kickbacks and pay-offs, he was recalled to Detroit and sacked. Order was the watchword for the Ford parent company: cleaners scrubbed; painters painted. The plant had a reputation for its immaculate appearance. The same was expected in Boa Vista; it was impossible to deliver.

The Fordlandia project ran into further difficulties at an administrative level – threats to revoke the export tax exemptions and impose import duties; the prospect of the land grant being annulled; the seizure of seeds; rebellious workers and a hostile press. Ford had spent 1.5 million dollars and had nothing to show for it except a dented reputation. A change of direction was necessary and resulted in overtures to both the U.S. and Brazilian governments in an effort to address the many difficulties Ford managers had encountered. A more respectful and sensitive tone was adopted by the company towards Brazilian officialdom and contributed to a period of calm. In the 1930s, with tighter administrative control, the arrival of families (sometimes dressed for the Michigan winter) to provide stability and community, migrants drawn from European and capital projects such as the Panama Canal, some 4,000 employees began to transform the Fordlandia project from jungle into settlement. Streets of cloned, neat houses, shops, a gardening club, golf course and social infrastructural investment provided an impression of permanence.

Only in 1932 did Ford's accountant ask the plantation manager the crucial question: whether "seeds that grew in a forest will do as well when planted in a totally denuded area under a hot tropical sun"? Ultimately the forest reasserted its power. Rubber trees tended naturally to grow scattered amongst many other hardwood varieties; this was, in part, their success and rendered them less amenable to plantation monoculture. Fordism simply was inappropriate in Fordlandia and, eventually recognising this, the Ford Motor Company finally abandoned its Amazonian experiment in November 1945. Suddenly, almost without notice, and leaving almost everything behind, the Fordlandia settlements were abandoned.

*Fordlandia* is an absorbing book. It combines outstanding research, pithy quotes drawn from newspapers and company archives, with a control of language that keeps descriptions and analysis in harmony. Beneath the surface of this story, there is an acute awareness of concept, theme and grander historical narratives. Ultimately, the ethnography pierces the logic of the market, and provides a reminder that the human condition does not easily come pre-packaged and standardised, unlike automobiles.

**Prof. Richard Rodger, University of Edinburgh, [Richard.Rodger@ed.ac.uk](mailto:Richard.Rodger@ed.ac.uk)**

## Individuum und Stadtgemeinschaft: Die Nachbarschaftsidee in den amerikanischen Stadtentwürfen von Walter Gropius

Städte müssen „funktionieren“. Sie müssen auf einem Organisationsschema aufbauen, mit zweckentsprechenden Gebäuden ausgestattet und nach dem neuesten Stand der Technik errichtet sein. Zweifellos haben solche Leitsätze der frühen Moderne unsere heutigen Lebensräume maßgeblich geprägt. Aber die Stadt des 20. Jahrhunderts war nie allein Zeugnis rein rationaler Entwurfsentscheidungen. Die bewusst gestalteten Räume gaben ihr immer auch ein menschliches Gesicht. Sie wurden entworfen als Orte für eine Stadtgemeinschaft. Als die Speerspitze der europäischen Avantgarde haben die *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM) die Stadt keineswegs nur im Hinblick auf ihre funktionalen Aspekte gedeutet. Bereits im Vorfeld des Zweiten Weltkriegs propagierten sie die Idee einer „Humanisierung der Stadt“ und knüpften dafür an historische Konzepte an. In dieser unkonventionellen Arbeitsgemeinschaft aus Stadtplanern, Architekten, Künstlern, Historikern und Sozialforschern nahm Walter Gropius (1883–1969) eine leitende Stellung ein und war ein knappes Jahrzehnt nach der Gründung der Organisation der Initiator einer amerikanischen CIAM-Vertretung. Nach der Arbeit am Bauhaus in Weimar und Dessau, einer freiberuflichen Tätigkeit in Berlin und einer kurzen Übergangsphase in London plante der frühere Delegierte der deutschen Landesgruppe nunmehr seine dritte Karriere.<sup>1</sup> Gropius, der 1937 als erster einflussreicher

<sup>1</sup> In Anbetracht der überaus großen Zahl an Beiträgen zu Gropius' Leben und Werk fällt vor allem auf, dass seine Lehrtätigkeit in den Vereinigten Staaten erst in jüngster Zeit systematisch erhellt wurde, so unter anderem durch Anthony Alofsin, *The Struggle for Modernism. Architecture, Landscape Architecture, and City Planning at Harvard*, New York und London 2002; Jill Pearlman, *Inventing American Modernism. Joseph Hudnut, Walter Gropius, and the Bauhaus Legacy at Harvard*, Charlottesville 2007. Reginald R. Isaacs, *Walter Gropius. Der Mensch und sein Werk*, 2 Bände, Berlin 1983/1984, und Hartmut Probst und Christian Schädlich, *Walter Gropius*, 3 Bände, Berlin 1986–1988, stellen Gropius' Tätigkeit aller Schaffensperioden in einen biographischen Kontext. David Elliott, *Gropius in England. A Documentation 1934–1937*, London 1974, und Leslie Humm Cormier, *Walter Gropius. Emigre Architect: Works and Refuge England and America in the 30s* (Diss.)m Providence 1986, betrachten Gropius' Wir-

Vertreter der CIAM dauerhaft in die Vereinigten Staaten übersiedelte, fiel die Aufgabe zu, den Boden für eine kontinuierliche Arbeit der Organisation auf der anderen Seite des Atlantiks zu bereiten. Gemeinsam mit dem Generalsekretär der CIAM, Sigfried Giedion (1888–1968), dem Gropius im akademischen Jahr 1938/39 an der Harvard University eine Lehrmöglichkeit verschaffen konnte, und dem späteren Präsidenten der CIAM, José Luis Sert (1901–1983), der sich 1939 in New York niederließ, sowie mit der Unterstützung von führenden Vertretern der amerikanischen Planungsdisziplin organisierte Gropius den transatlantischen Austausch der Organisation.<sup>2</sup>

Die ungewohnten Bedingungen in Amerika erzwangen oftmals eine persönliche Neuorientierung der Emigranten und die Ausprägung eines neuen Selbstverständnisses als „planner“. Konfrontiert mit einem viel komplexeren Maßstab der Planungsaufgabe, mit der Umsetzung eines „comprehensive planning“, das sich als Theorie des Planungsprozesses verstand, und mit einem Bild von der Rolle des Stadtplaners als Sozialreformer, beschritten viele bisher nicht gekannte Wege. Der transatlantische Ideenaustausch gab den CIAM-Akteuren Gelegenheit, Themen der frühen Kongressarbeit, wie die Bestimmung des Existenzminimums, die Rationalisierung des Bauens als Aufgabe des Architekten oder die Systematisierung der städtischen Funktionen unter anderen Vorzeichen zu untersuchen oder zumindest in einen breiteren Kontext eingebettet zu sehen. Amerika gewährte aber auch neue Einblicke in Bekanntes. Bereits in den ersten Jahren der Emigration wurde eine intensive Auseinandersetzung mit den nordamerikanischen Planungsdebatten zur maßgeblichen Basis der gemeinsamen Arbeit. Damit öffneten sich die CIAM gegenüber einer ideengeschichtlichen Kontinuität, die bis ins 19. Jahrhundert zurückreicht. Städtebautheoretische Modelle wie die „Garden City“ oder die „Neighborhood Unit“ und Planungsverfahren wie das „Regional Planning“ hatten ihre Ursprünge in Europa.<sup>3</sup> Hatten sich die Vertreter der CIAM zuvor auf dem Heimatkon-

ken in England und seine frühen Jahre in Nordamerika vor einem zeitgeschichtlichen Hintergrund.

<sup>2</sup> Diesem transatlantischen Austausch der CIAM, in dem theoretische Konzepte und konkrete Modelle aus der ‚Neuen Welt‘ auf die europäische Stadt zurückwirkten, widmet sich Konstanze Sylva Domhardt, „The Heart of the City“. Die Stadt in den transatlantischen Debatten der CIAM, 1933–1951, Zürich 2012. Einen umfassenden Einblick in die Tagungstätigkeit der CIAM über den gesamten Zeitraum ihres Bestehens gibt Eric Mumford, *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928–1960*, Cambridge 2000.

<sup>3</sup> Das Nachbarschaftskonzept stellt sich selbst als Produkt eines transatlantischen Ideenaustauschs dar. Aus europäischer Sicht wurde es Anfang der 1920er Jahre nach Nordamerika ‚exportiert‘ und seit den frühen 1940er Jahren wieder ‚importiert‘. Eingehend untersucht hat diese gegenseitige Beeinflussung Dirk Schubert, unter anderem in „Heil aus Ziegelsteinen“. Aufstieg und Fall der Nachbarschaftsidee. Eine deutsch-anglo-amerikanische Dreiecks-Planungsgeschichte, in: *Die Alte Stadt* 25:2 (1998), S. 141–173. Vgl. in diesem Zusammenhang auch Daniel T. Rodgers, *Atlantiküberquerungen. Die Politik der Sozialreform, 1870–1945*, Stuttgart 2010.

inent nicht direkt auf diese Konzepte beziehen können oder wollen, wurden sie nun – konfrontiert mit deren Adaption in Amerika, etwa in den städtebaulichen Studien der *Regional Planning Association of America* (RPAA), in Form der *Greenbelt Towns* oder in der Modellstadt Radburn – für den CIAM-Städtebau richtungweisend.

Gropius' Lehrtätigkeit an der Harvard University, seine praktischen Arbeiten und seine zahlreichen Veröffentlichungen stehen beispielhaft dafür, wie Protagonisten des amerikanischen CIAM-Kreises in der zweiten Hälfte der 1930er Jahre versuchten, den öffentlichen Raum zu einem Topos der Planung zu erheben. Die europäischen CIAM-Mitglieder diskutierten in Amerika nun vermehrt eine Sicht auf die Stadt, die neben funktionalen, verkehrstechnischen oder hygienischen Anforderungen an das städtische Lebensumfeld dessen soziale und kulturelle Dimension besonders gewichtete. Planerisches Handeln sollte künftig auf die sozialen Beziehungsmuster der Stadtbewohner ausgerichtet und die städtischen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr in einem Netz von Nachbarschaftseinheiten mit Gemeinschaftszentren, das sich auf ein übergeordnetes Stadtzentrum bezieht, miteinander verbunden werden. Diese Entwicklung, aus der ein integrativer Städtebau hervorging, der die Stadt ganzheitlich betrachtet, ist außerordentlich vielfältig und spiegelt auf einzigartige Weise einen ideologischen Wandel innerhalb der europäischen Moderne.

### *Einstieg in die Praxis jenseits des Atlantiks – Wohnungsbau als Städtebau*

Die Bedingungen auf beiden Seiten des Atlantiks waren sehr unterschiedlich und insbesondere die Motive und Zielsetzungen der europäischen Siedlungsbauprogramme, für die zahlreiche CIAM-Mitglieder Entwürfe geliefert hatten, waren mit den staatlich geförderten Planungsmaßnahmen in Nordamerika nicht vergleichbar. Zunächst besaßen die Probleme, auf welche die Planung hier reagierte, wie die wachsende Zersiedelung des Lebensraums oder das ökonomische und soziale Ungleichgewicht zwischen städtischen und ländlichen Gebieten, für die Europäer bisher unbekannt große Ausmaße. Ihnen konnte mit einer auf einzelne Stadtquartiere und Städte beschränkten Sichtweise längst nicht mehr begegnet werden. In Europa war man es in den 1930er Jahren gewohnt, auf die Folgen der Industrialisierung, wie Wohnungsnot und mangelnde Hygiene, mit lokal begrenzten Maßnahmen zu reagieren. In Nordamerika bestimmten demgegenüber schon seit der Jahrhundertwende ein ganzheitlicher Planungsansatz und seit Mitte der 1920er Jahre regional und national ausgerichtete Studien die planerische Praxis.<sup>4</sup> Zudem wurden die

<sup>4</sup> Vgl. dazu Jon A. Peterson, *The Origins of the Comprehensive City Planning Ideal in the United States*

Schwerpunkte in der Auseinandersetzung mit der zeitgenössischen Stadt unterschiedlich gesetzt. Der Kampf gegen eine Unwirtschaftlichkeit im Bauwesen, wie er in Kontinentaleuropa von fortschrittlichen Architekten geführt wurde, war in Nordamerika längst zugunsten einer gesellschaftlich breit abgestützten Technisierung auf der Grundlage tayloristischer Prinzipien entschieden. Die technischen Erregenschaften im Bauwesen wurden hier nicht für die Errichtung neuen Wohnraums am Stadtrand, sondern zum „slum clearance“ und zur Neuorganisation zentraler Stadtbereiche oder gleich zur Gründung ganzer Städte, wie im *Greenbelt Town Program*<sup>5</sup>, eingesetzt. Die Parameter der europäischen Siedlungsplanung entsprachen nicht jenen des nordamerikanischen „community planning“.

In seinen Anfangsjahren in den Vereinigten Staaten konnte Walter Gropius die negativen Folgen der Weltwirtschaftskrise noch deutlich spüren, auch wenn im Zuge der Reformbemühungen des *New Deal* und der an die prosperierende Kriegswirtschaft gebundenen umfangreichen Bauprogramme nicht nur das Engagement der Planer, sondern auch das Interesse der Öffentlichkeit an städtebaulichen Fragen groß war. Gropius und Marcel Breuer (1902–1981), sein früherer Mitarbeiter am Bauhaus in Weimar und Dessau, der ihm 1935 ins Londoner Exil und 1938 in die Vereinigten Staaten gefolgt war, nahmen mit ihrem gemeinsamen Büro erfolglos an zahlreichen Wettbewerben teil. Gelegentlich erhielten sie Studienaufträge, unter anderem 1938 für das *Wheaton College Art Center* in Norton, Massachusetts, 1938/39 für das *Black Mountain College* in North Carolina und 1942 zusammen mit Konrad Wachsmann (1901–1980) für ein Erholungszentrum in Key West. *De facto* konnte Gropius in den ersten Jahren seiner Tätigkeit in Amerika nur Wohnhäuser für private Auftraggeber – einschließlich seines eigenen Wohnhauses in Lincoln, Massachusetts – realisieren. 1940 erhielt er mit dem Projekt *Housing for Defense Industry Workers in New Kensington, Pennsylvania* (in der Fachliteratur häufig als „Aluminium City Terrace Housing“ besprochen) seinen ersten größeren öffentlichen Auftrag.<sup>6</sup> Diese Studie bot für Gropius eine wertvolle Gelegenheit, seine Stadtbauforschung nicht nur theoretisch, sondern auch in der Praxis wieder aufzu-

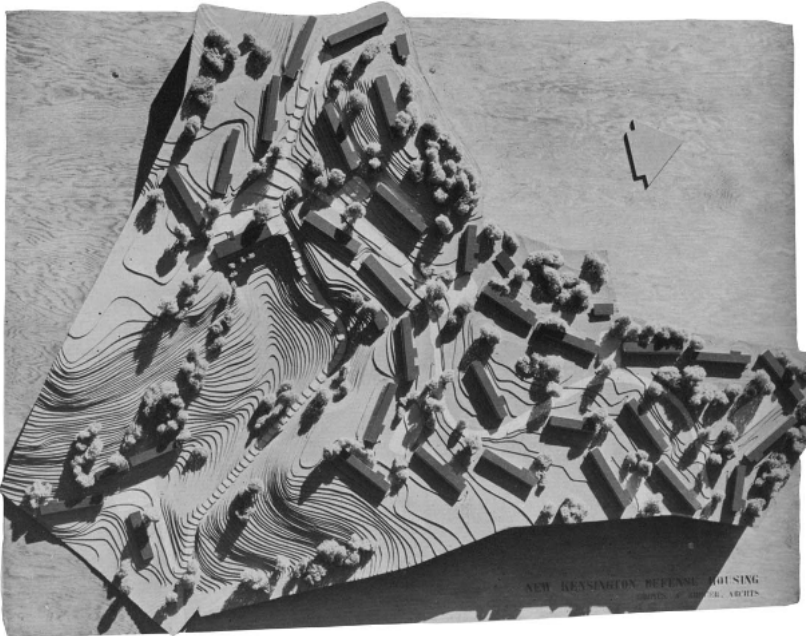
1840–1911 (Diss.), Cambridge 1967; Konstanze Sylva Domhardt, Der ganzheitliche Planungsansatz im amerikanischen Städtebau: Von der City Beautiful zum Regional Planning, in: Vittorio Magnago Lampugnani, Katia Frey und Eliana Perotti (Hrsg.), Anthologie zum Städtebau, Band 2, Berlin 2012 [im Erscheinen] und Domhardt, The Garden City in the CIAM Discourse on Urbanism: a path to comprehensive planning, in: *Planning Perspectives* 27:2 (2012), S. 167–191.

<sup>5</sup> Joseph L. Arnold, *The New Deal in the Suburbs. A History of the Greenbelt Town Program, 1935–1954*, Columbus, Ohio 1971, gibt eine detaillierte Einführung in die Inhalte des *Greenbelt Town Program*.

<sup>6</sup> Entwurf und realisiertes Projekt sind dokumentiert in: House Types, in: *The Architectural Forum* 75:10 (1941), S. 218–225, und Aluminium City Terrace Housing, in: *The Architectural Forum* 81:1 (1944), S. 65–76.



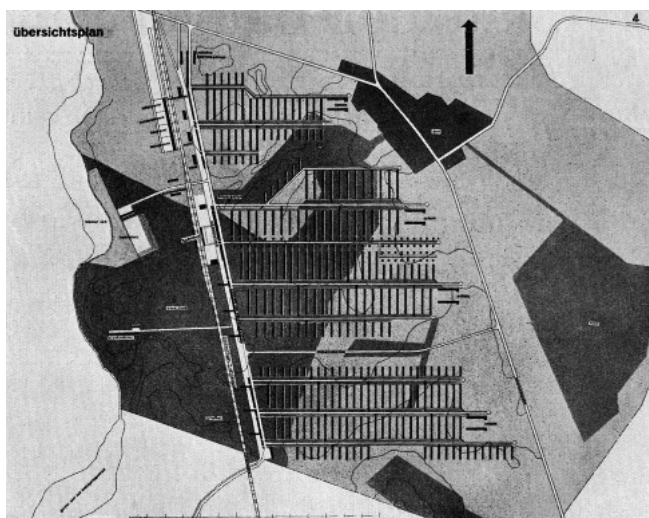
greifen. Zum Zeitpunkt seiner Übersiedlung hatte er mit Schriften und Projekten schon ein Jahrzehnt in die deutsche und ansatzweise in die britische Städtebaudebatte eingegriffen. In bestimmten Diskussionen, wie etwa über die Vor- und Nachteile sozialer und wirtschaftlicher Art von Flach-, Mittel- und Hochbauten sowie über die Rationalisierung des Wohnungsbaus, hatte er Entscheidendes beigetragen und galt für diese Themenkomplexe, zumindest in Europa, als Experte. Seine in Berlin und London erprobten städtebaulichen Kompetenzen könnten, davon war Gropius überzeugt, von erheblichem Nutzen sein, um am Umbau der nordamerikanischen Stadt mitzuwirken.



**Abb. 1:** Walter Gropius, *“Housing for Defense Industry Workers in New Kensington, Pennsylvania”, 1941, Modell.*

Sicherlich nicht erwartet hatte Gropius, dass das Projekt *Housing for Defense Industry Workers* zu einer ersten ernsthaften Konfrontation mit den durch Professionelle und Laien getragenen Vorstellungen von zeitgenössischer Stadtplanung führen sollte. Obwohl die Anordnung der 250 Wohneinheiten die geometrische Rigidität von Gropius’ früheren Siedlungen vermissen ließ, stieß der Entwurf weder in Fachkreisen noch bei den potentiellen Bewohnern auf Akzeptanz. Die Reaktion –

“Chicken coops [...] rabbit hutches [...] you can’t tell the fronts from the backs!”<sup>7</sup> – war vergleichbar mit jenen Ausrufen, die anderthalb Jahrzehnte zuvor die Siedlung Dessau-Törten (1926–1928) vernichtend kommentiert hatten. Dies mag mit einer auffälligen Parallele beider Planungen zusammenhängen: Hatte das Experiment des Dessauer Bauhauses unter der Leitung von Gropius kaum übergeordnete Gemeinschaftseinrichtungen enthalten – die ersten Bauetappen boten ihren Bewohnern noch nicht einmal ein Ladengeschäft –, war das Projekt für New Kensington ebenfalls als eine reine Wohnüberbauung konzipiert. Die fehlende Akzeptanz der Siedlung von Seiten der Nutzer spiegelt sich in den historischen Darstellungen, die mehr als ernüchternd klingen: Nach Fertigstellung zogen nur 34 Familien in die Wohnungen ein. Obwohl die Wohnungen bald auch für Arbeiter außerhalb der Kriegswirtschaft freigegeben wurden und trotz des eminenten Drucks auf den Wohnungsmarkt waren 1944 gerade einmal 75 Prozent der Einheiten vermietet.



**Abb. 2:** Walter Gropius, „Großsiedlung bei Berlin für 5000 Familien“, 1929, Übersichtsplan.

Gropius’ anfänglich in Nordamerika gesuchter entwerferischer Zugang basierte auf den zuvor in der deutschen Stadtplanung und in den Diskussionen innerhalb der CIAM gesammelten Erfahrungen. Vor allem in Berlin hatte der von Stadtbaurat Martin Wagner (1885–1957) propagierte Bebauungstypus der „Großsiedlung“ für Gropius und seine Berufskollegen ein konkretes Experimentierfeld geboten. Die Vorstellung vom „Neuen Berlin“,

das durch die modulare Verknüpfung „größerer Siedlungseinheiten“ entstehen sollte, formte für Gropius den kreativen Bezugsrahmen.<sup>8</sup> Unter seinen Entwürfen jener

<sup>7</sup> Aluminium City Terrace Housing, 1944, S. 67.

<sup>8</sup> Wagner hatte Ende der 1920er Jahre für seine Idee von Stadt mit dem Slogan „Der Gedanke der Großsiedlung ... marschiert“ geworben. Martin Wagner, Die Reichsforschungssiedlung in Spandau, in: Das

Zeit verkörpert das Projekt für eine „Großsiedlung bei Berlin für 5.000 Familien“ (1929) den stadträumlich wohl interessantesten Ansatz. Gropius dachte sie als einen „in sich geschlossen organisierten Wohnkomplex“, der „eine städtebauliche, verkehrstechnische und wohnungstechnische Lösung für eine Wohnstadt von etwa 20.000 Seelen“ darstellen sollte.<sup>9</sup> Eine Analyse des Entwurfs macht deutlich, dass die Grünzüge zwar einzelne Siedlungssektoren voneinander trennen und so Unter-einheiten schaffen. Eine sozialräumliche Struktur ist daran jedoch nicht gebunden. Alle gemeinschaftlich genutzten Gebäude – Bank, Hotel, Schwimmbad, Klubhaus, Restaurant, Läden – sind entlang der Hauptdurchgangsstraße, die in einem Abschnitt als Ladenstraße ausgebildet ist, linear angeordnet und gegenüber den Wohnbereichen peripher gruppiert. Es ist vorstellbar – und da der Entwurf nicht umgesetzt wurde, kann hier nur spekuliert werden –, dass sich innerhalb der weitläufigen Wohnstruktur keine Orte befunden hätten, die für die Ausbildung einer Identität des öffentlichen Raumes bedeutungsvoll gewesen wären. Der bauliche Kontext der Siedlung hätte gemeinschaftliche Aktivität wohl kaum motiviert.

In der Tat zeigte keiner von Gropius' Berliner Siedlungsentwürfen Ambitionen in dieser Richtung. Den Gemeinschaftseinrichtungen wurde nach den Versuchen in Dessau-Törten ein gewisser Stellenwert eingeräumt – im Projekt *Siemensstadt* (1928) beispielsweise, in dem Gropius mehrere Wohnzeilen entwarf, sind die Baukörper um einen zentralen Grünbereich angeordnet, der die Schule, den Kinderhort, Kinderspielplätze und eine Siedlungswäscherei aufnimmt.<sup>10</sup> Den Stadtraum prägten sie aber weder in der Konzeption noch in der Realität. Die zeitgenössische nordamerikanische Kritik an Gropius' Projekt in New Kensington nahm gerade an diesem Punkt Anstoß. Das *Architectural Forum* besprach den Entwurf 1944 zwar als „one of the most modern projects that have been built“, verwies jedoch ebenso auf seine mangelhafte funktionale Palette und die fehlende räumliche wie visuelle Integration gemeinschaftlicher Einrichtungen als städtisches Attribut und Identitätsmerkmal.<sup>11</sup>

Auch innerhalb der CIAM lag noch Mitte der 1930er Jahre ein deutliches Schwergewicht des gemeinsamen Interesses am Bauen auf dem Wohnen. Dabei ging es vor allen Dingen darum, „die elementaren Grundsätze des Wohnens“ her-

neue Berlin 1 (1929), S. 31–32, hier S. 32.

<sup>9</sup> Gropius, Gross-Siedlungen, in: Zentralblatt der Bauverwaltung 50:12 (1930), S. 233–240, hier S. 233. Eine Einführung in das Projekt findet sich in: Winfried Nerdinger, Der Architekt Walter Gropius, 2. erweiterte Auflage Berlin 1996, S. 120–123.

<sup>10</sup> Vgl. die Beschreibungen in: Annemarie Jaeggi, Großsiedlung Siemensstadt, in: Norbert Huse (Hrsg.), Siedlungen der zwanziger Jahre – heute. Vier Berliner Großsiedlungen 1924–1984, Berlin 1984, S. 159–180.

<sup>11</sup> Aluminium City Terrace Housing, 1944, S. 67.

zuleiten, damit „die heranwachsende Generation einen klaren und rationellen Begriff von den Aufgaben des Hauses erhalte“, auch wenn die 1928 als Gründungsmanifest der CIAM abgefasste *Erklärung von La Sarraz* den „Stadtbau“ bereits als „die Organisation sämtlicher Funktionen des kollektiven Lebens“ definierte.<sup>12</sup> Wenn die CIAM Ende der 1920er und Anfang der 1930er Jahre die Modernisierung der Baugesetzgebung und eine bessere Organisation der Bauindustrie forderten, sich zu Rationalisierung und Standardisierung bekannten, die Potentiale einer effizienten Verkehrsführung untersuchten sowie Mietpreisfragen im Zusammenhang mit der Bekämpfung sozialer Missstände abklärten, verfolgten sie vor allem ein Ziel: die Verbesserung der theoretischen wie praktischen Grundlagen des Wohnungsbaus, in dem sie eine Kernthematik moderner Planung erkannten. Damit setzten die CIAM einmal mehr Wohnungsbau und Städtebau gleich, obwohl damals bereits andere laut davor warnten. So stellte etwa der Pionier der modernen britischen Stadtplanung Patrick Abercrombie (1879–1957) in seiner weitverbreiteten Schrift *Town and Country Planning* 1933 dezidiert fest: „Nevertheless, housing, however important an aspect, is not town planning.“<sup>13</sup>

Gemäß der *Feststellungen des vierten Kongresses* (1933) fand das Sozialleben innerhalb der Wohnung – der „sozialen Zelle“ – statt.<sup>14</sup> Sie bildete die kleinste Größe im städtebaulichen Entwurf. Alle ergänzenden Funktionen wurden in ihrer unmittelbaren Nähe und in direkter Relation zu ihr als „Erweiterung des Wohnbereiches“ unter freiem Himmel organisiert. Die „Feststellungen“ betrachteten zwar die Stadt als „Teil eines ökonomischen, sozialen und politischen Ganzen“ und forderten, dass sie in dieser Eigenschaft die Voraussetzungen für gute Lebensbedingungen ihrer Bewohner, „des Einzelmenschen und der Allgemeinheit“, schaffen müsse, die Mechanismen zwischenmenschlichen Austauschs wurden in diesem Zusammenhang aber kaum als planungsrelevant erachtet. Soziale Aktivität wurde weitgehend unreflektiert auf zweckerfüllende Operationen reduziert – in den Worten Le Corbusiers: auf die „Stunde der Ruhe“ nach einem Achtstudientag oder den „Sport zu Füßen des Hauses“.<sup>15</sup>

Allen voran war es Gropius, der über die Auseinandersetzung mit dem Wohnen Einfluss auf soziale und gesellschaftliche Prozesse gewinnen wollte. Er war überzeugt, eine menschliche Gesellschaft konstituiere sich in ähnlicher Weise wie die Räume, die sie bewohnt. An diese Idee knüpften sich etwa seine Auseinandersetzung mit dem genossenschaftlichen Gesellschaftsprinzip, das der sozialtheoreti-

<sup>12</sup> Erklärung von La Sarraz, wiedergegeben in: Martin Steinmann (Hrsg.), CIAM. Dokumente 1928–1939, Basel und Stuttgart 1979, S. 28–29, hier S. 28.

<sup>13</sup> Patrick Abercrombie, *Town and Country Planning*, London 1933, S. 157.

<sup>14</sup> Zitiert nach Steinmann, *Dokumente*, 1979 S. 160-161.

<sup>15</sup> Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris 1925, S. 191.

schen Forschung des deutschen Psychologen und Soziologen Franz Carl Müller-Lyer (1857–1916) entstammte, und sein Postulat des „Wohnhochhauses“ mit „Gemeinschaftseinheiten“.<sup>16</sup> In welcher geringen Masse sich aber Gropius' Gemeinschaftsgedanke auf städtebaulicher Ebene ausdrückte, verdeutlichen seine Erläuterungen zum Projekt *Großsiedlung bei Berlin für 5.000 Familien* (1929): „Die Planung würde jedoch auch dann – bis auf die Verschiebung einzelner Gebäude – unverändert gültig bleiben können, wenn die Bewirtschaftung der Stadt in der üblichen Weise unter Verzicht auf eine konsumgenossenschaftliche Organisation vor sich gehen soll.“<sup>17</sup> Für die städtebauliche Anordnung der Siedlung wurde kein spezifisches Programm erarbeitet, sondern die „biologischen Ursachen für die Größenbestimmung der Minimalwohnung“ wären auch maßgebend für „die Art ihrer städtebaulichen Maßierung“, wie Gropius in seinem Beitrag für CIAM 2 (1929) erläuterte.<sup>18</sup> Dies impliziert, dass aus der einzelnen Wohnzelle die Bebauungsweise und aus der Bebauungsweise die Organisation der ganzen Stadt abgeleitet werden könne – eine Vorstellung, die von der Mehrheit der Kongressmitglieder geteilt wurde. Bevor die europäische Kongressarbeit in der 2. Hälfte der 1930er Jahre zum Erliegen kam und führende Protagonisten in die Vereinigten Staaten übersiedelten, hatte man den Gemeinschaftsgedanken noch nicht auf die Stadt übertragen, sondern die Untersuchungen vornehmlich auf die Wohnung angewandt. Dementsprechend waren für die Analyse der Stadt die Bedürfnisse ihrer Nutzer in Bezug auf ihr unmittelbares Wohnumfeld von besonderer Relevanz, und nicht ihre soziale Interaktion im Stadtraum. Dass Gropius diese Unzulänglichkeit der CIAM-Arbeit erkannte, ist vor allem seinen ersten Erfahrungen als Praktiker in Nordamerika zu schulden. Auf einem Treffen von CIAM-Delegierten in Brüssel im Juli 1938 plädierte er für eine innerstädtische Vernetzung gemeinschaftlich genutzter Räume und empfahl die Auseinandersetzung mit der amerikanischen Nachbarschaftsidee als Thematik zukünftiger Kongresse.<sup>19</sup>

<sup>16</sup> Zu Gropius' Entwurf der „Gemeinschaftseinheit“, die in jedem Wohnblock eine Großküche, Waschräume, Büros und Läden zusammenfasste und vom gesamten Hauskollektiv benutzt werden sollte, vgl. Winfried Nerdinger, *Dal "gioco delle costuzioni" alla "città cooperativa"*, in: *Rassegna* 5:15 (1983), S. 57–66.

<sup>17</sup> Gropius, *Gross-Siedlungen*, 1930, S. 233.

<sup>18</sup> Gropius, *Die soziologischen Grundlagen der Minimalwohnung für die städtische Industriebevölkerung*, in: *Die Wohnung für das Existenzminimum*, hrsg. vom Internationalen Kongress für Neues Bauen Zürich, 3. Auflage Stuttgart 1933, S. 13–23, hier: S. 19.

<sup>19</sup> Vgl. den Brief William Holfords an Hartland Thomas vom 30.10.1946, CIAM-Archiv, Archiv gta, ETH Zürich (CIAM/42-SG-3-183).

*“Neighborhood Unit” und “Community Planning” – Bekenntnisse zur amerikanischen Stadt*

Zusammen mit Martin Wagner, der ihm 1938 als Lehrkollege an die *Harvard University Graduate School of Design* (GSD) gefolgt war, setzte sich Walter Gropius intensiv mit Methodik und Zielen der Planung auseinander. Nicht nur Projekte aus den von Gropius und Wagner seit 1941 betreuten Entwurfsklassen, sondern nahezu alle Beiträge, die in den 1940er Jahren insbesondere unter Gropius' Leitung entstanden, behandelten die beiden entscheidenden Komponenten der damaligen nordamerikanischen Planungsdiskussion: die urbanistische Erschließung der metropolitanen Region und das Planen für die Stadtgemeinschaft.<sup>20</sup> Über die Jahre entwickelte sich Gropius an der GSD zur Leitfigur einer Debatte, die um den Entwurf städtischer Gemeinschaftsräume als Teil eines umfassenden „community planning“ kreiste. Erste Ansätze für eine gemeinschaftliche Planung auf der Basis nachbarschaftlicher Gliederungsmuster finden sich in Europa in den Modellprojekten der Gartenstadtbewegung und in Nordamerika im Umfeld des *Community Center Movement* bereits in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts. Es entstanden Wohnanlagen mit einem ganzheitlichen Gestaltungskonzept und einer begrenzten Größe, in denen sich räumliche Einheiten wie Ebenezer Howards (1850–1928) „ward“ um zentrale Erholungs- und Gemeinschaftseinrichtungen gruppieren.<sup>21</sup> Vor seiner Übersiedlung in die Vereinigten Staaten hatte sich Gropius, wie zahlreiche seiner CIAM-Kollegen, eingehend mit den Ideen der Gartenstadtbewegung auseinandergesetzt, die Stadt in überschaubare räumliche Einheiten als Abbild einer sozialen Struktur zu gliedern. So tauschte sich Gropius mit Raymond Unwin (1863–1940), dem englischen Vorreiter der Gartenstadt, mehrfach brieflich über sein Anliegen einer Reform im Wohnungsbau aus und stand seit Mai 1934 mit ihm und

<sup>20</sup> Exemplarisch verwiesen sei hier auf die beiden Entwurfsaufgaben *Housing Problem* (1941) und *Housing As a Townbuilding Problem* (1942), deren Ergebnisse ausführlich besprochen werden in: Walter Gropius und Martin Wagner, A Program for City Reconstruction, in: *The Architectural Forum* 79:1 (1943), S. 75–86.

<sup>21</sup> Die erste umfassende Darstellung zur Genese des Nachbarschaftskonzepts ist enthalten in: James Dahir, *The Neighborhood Unit Plan. Its Spread and Acceptance*, New York 1947. Zur Ideengeschichte des Nachbarschaftskonzepts siehe unter anderem J.D. Tetlow, Sources of The Neighbourhood Idea, in: *Journal of the Town Planning Institute* 45:5 (1959), S. 113–115, Dirk Schubert, Old Slums and New Neighbourhoods. Origins of the Neighbourhood Unit Idea in Great Britain and Germany, in: *Planning History* 17:3 (1995), S. 32–40, Mervyn Miller, The Origins of the Garden City Residential Neighborhood, in: Kermit C. Parsons und David Schuyler (Hrsg.), *From Garden City to Green City. The Legacy of Ebenezer Howard*, Baltimore und London 2002, S. 99–130 und Domhardt, *The Heart of the City*, 2012, S. 150–160. Die Rezeption der Nachbarschaftsidee innerhalb der CIAM ist dargestellt in: Domhardt, *The Garden City*, 2012.

Patrick Abercrombie, dem wohl prominentesten Mitglied in den Verbänden der Gartenstadtbewegung, sogar persönlich in Kontakt. Zweifellos spricht aus diesem Austausch und aus Gropius' Engagement als Technischer Berater ehrenhalber des *Housing Centre* in London eine intensive Beschäftigung mit den städtebaulichen Thesen der englischen Pioniere der Stadtplanung.<sup>22</sup>

In den Vorlesungsnotizen, Aufgabenstellungen und Projekterläuterungen, die Gropius für seine Studierenden an der GSD verfasste, finden sich zahlreiche Verweise auf Schriften Lewis Mumfords (1895–1990), eines aufrichtigen Verfechters englischer Stadtplanungstheorien, den Gropius bereits während seiner ersten Studienreise nach Amerika 1928 persönlich kennengelernt hatte. In den Arbeiten des New Yorker Städtebautheoretikers glaubte Gropius einen Schlüssel für die Aneignung der Besonderheiten des nordamerikanischen „community planning“ entdeckt zu haben. Als Wortführer der *Regional Planning Association of America* (RPAA) nahm Mumford mit seinen vielerorts diskutierten theoretischen Beiträgen maßgeblichen Einfluss auf die nordamerikanische Stadtplanungsdebatte. Die RPAA formte einen aus Architekten, Ingenieuren, Landschaftsarchitekten, Soziologen, Ökonomen, Konservatoren, Immobilienmaklern und Publizisten zusammengesetzten Interessenkreis, der sich im Jahr 1923 in New York gebildet hatte und bis 1934 bestand. Seine Mitglieder, zu denen neben Mumford unter anderen Clarence Samuel Stein (1883–1975), Henry Wright (1878–1936) und die junge Planerin Catherine Bauer (1905–1964) zählten, widmeten sich dem Studium der sozialen, ökonomischen und ästhetischen Anforderungen an die gebaute Umwelt sowie der technischen Möglichkeiten, neue Lebensräume zu schaffen, die diese erfüllten. Mit ihrem sozialen Anspruch und den daraus resultierenden Studien zu den Entwicklungsmöglichkeiten der zeitgenössischen Stadt reagierten sie auf die sich sukzessiv wandelnden gesellschaftlichen und ökonomischen Bedingungen.<sup>23</sup>

Besonderes Interesse zeigte Gropius an Mumfords bis heute meistrezipierter Schrift *The Culture of Cities* (1938), aus der er in Briefen an seine europäischen CIAM-Kollegen immer wieder euphorisch zitierte und deren Lektüre er nachdrück-

<sup>22</sup> Hauptprotagonisten der 1933 gegründeten englischen CIAM-Gruppe MARS, darunter Edwin Maxwell Fry (1899–1987) und Arthur Ling (1913–1995), hatten ihre Ausbildung im Umfeld von Patrick Abercrombie erfahren und spätestens seit 1939 – zeitgleich zu Gropius' Fokussierung auf eine gemeinschaftliche Planung – mit dem MARS-Plan ein zu Abercrombies *County of London Plan* (1943) und *Greater London Plan* (1944) alternativen Ansatz entwickelt, London über soziale Einheiten zu organisieren. Vgl. dazu Domhardt, *The Heart of the City*, 2012, S. 243–297.

<sup>23</sup> Die Vision der RPAA wird deutlich in: *Survey Graphic* 54:3 (1925). Zur historischen Einordnung der Ziele der Gruppe siehe unter anderem Roy Lubove, *Community Planning in the 1920's. The Contribution of the Regional Planning Association of America*, Pittsburgh 1963.

lich empfahl.<sup>24</sup> Darin charakterisierte Mumford die soziale Netzwerkfunktion des städtischen Lebens als ein „theatre of social action“ und entdeckte im städtischen System eine „social entity“, die nur hier existieren könne.<sup>25</sup> Mumford versuchte, die verschiedenen Mechanismen zu beschreiben, die ein Gemeinschaftsgefühl auslösen und eine Stadtgemeinschaft entstehen lassen und forderte eine integrative städtebauliche Planungsstrategie: „The spotting and inter-relationship of schools, libraries, theaters, community centers, is the first task in defining the urban neighborhood and laying down the outlines of an integrated city.“<sup>26</sup> Zusammen mit Stein trat Mumford seit Mitte der 1920er Jahre als vehementer Verfechter der Nachbarschaftsidee auf, um eine gezielte Stadtplanung zur Anregung zwischenmenschlicher Interaktion im Stadtraum zu befördern. Vor allem in dem von dem Pädagogen und Sozialreformer Clarence Arthur Perry (1872–1944) in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre vorgestellten Konzept der „neighborhood unit“ erkannten Mumford und Stein dafür einen wichtigen formalen Entwurfsansatz.<sup>27</sup>

In den geplanten und klar ersichtlichen räumlichen Begrenzungen einer solchen Siedlungseinheit und in ihrer Größe erkannte Perry die entscheidenden Determinanten für die Ausbildung eines starken sozialen Zusammenhalts und eines Gemeinschaftsgefühls. Deutliche räumliche Barrieren, wie Hauptstraßen, Parkways, Eisenbahnlinien und Wasserwege, dürften die Nachbarschaft nicht durchschneiden, sondern sollten sie vielmehr an ihren Rändern stärken. Das bestimmende Maß für die flächenmäßige Ausdehnung einer Nachbarschaft ist für ihn der Weg eines Kindes zum nächstgelegenen Spielplatz – nicht mehr als eine Viertelmeile – und zur Grundschule – nicht mehr als eine halbe Meile. Lege man der territorialen Begrenzung einer Nachbarschaft den Einzugsbereich einer Grundschule zugrunde und setze eine mehrheitliche Bebauung des Areals mit Einfamilienhäusern voraus, ergebe sich eine Bevölkerungszahl von 5.000 bis 7.500 Bewohnern pro Nachbarschaft. Darüber hinaus formulierte Perry ein bauliches Programm, in dem er mit dem „civic center“ und einem gemeinschaftlich genutzten Park, zu dem sich die Wohngebäude orientierten, die entscheidenden Komponenten seines Nachbarschaftskonzepts einführte.

1928 avancierte Mumford zum Spiritus Rector der einflussreichsten nordamerikanischen Modellplanung der Zwischenkriegszeit: Radburn in New Jersey. Mit die-

<sup>24</sup> Vgl. unter anderem Gropius' Briefe an Sigfried Giedion vom 13.4.1938 und 1.6.1938, Nachlass Sigfried Giedion, Archiv gta, ETH Zürich (SG/43-K-1938-04-13 und SG/43-K-1938-06-01).

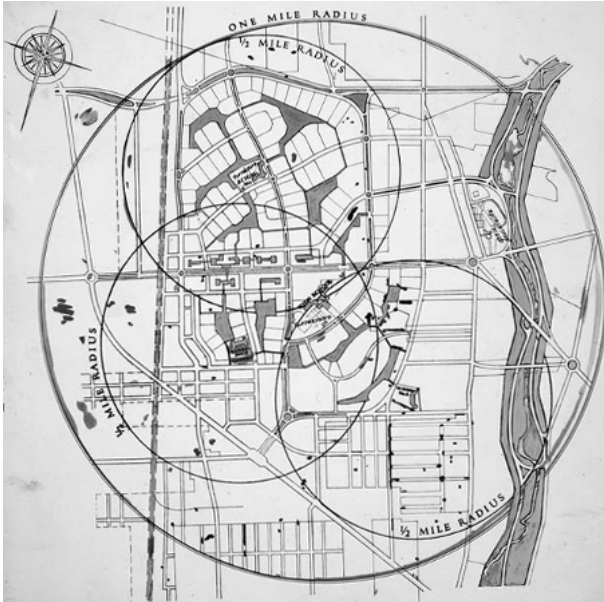
<sup>25</sup> Lewis Mumford, *The Culture of Cities*, New York 1938, S. 480.

<sup>26</sup> Ebd., S. 482.

<sup>27</sup> Detailliert dargestellt in: Clarence Arthur Perry, *The Neighborhood Unit. A Scheme of Arrangement for the Family-Life Community*, in: *Regional Survey*, Band 7, hrsg. vom Committee on Regional Plan of New York and Its Environs, New York 1929, S. 22–140.



sem Planungsexperiment der RPAA, mit dem sich Gropius eingehend befasste, wurde das Konzept der „neighborhood unit“ in der Praxis umgesetzt.



**Abb. 3:** Clarence Samuel Stein und Henry Wright, Plan der Nachbarschaften von Radburn, 1949-

Die innovative Neustadt entstand seit 1928 nur 25 Kilometer nordwestlich von Manhattan unter der planerischen Leitung Steins und Henry Wrights und wurde sofort in der europäischen Fachpresse als repräsentatives Beispiel für den modernen nordamerikanischen Siedlungsbau euphorisch kommentiert.<sup>28</sup> Die Planung reagierte auf die Herausforderungen ihrer Zeit – insbesondere auf die zunehmende Automobilisierung – mit einer radikalen Revision der Bezüge zwischen den Gebäuden, Straßen, Wegen, Gärten, Parkanlagen, den Nachbarschaften und den ihnen übergeordneten Ein-

heiten. Durch den Austausch mit Mumford und Stein über die Planungsprinzipien von Radburn wurde für Gropius' Begriff von Stadtplanung insbesondere eine Forderung des amerikanischen „community planning“ ausschlaggebend: Im Planungsprozess müsse an die Stelle des Individuums die Familie als „kleinste Gemeinschaftszelle“ treten und ein soziales Kollektiv den Einzelnen als Akteur der Stadt ersetzen. Auch müsse die Forderung nach einem menschlichen Maßstab in der Planung nicht mehr allein von der Erfüllung des „Existenzminimums“ des Einzelnen abhängig gemacht werden. Stattdessen werde man jetzt den Planungsmaßstab an das Verhältnis des Einzelnen zum Ganzen anlegen und den Fokus von der Bewoh-

<sup>28</sup> Das Projekt ist ausführlich besprochen in: Clarence Samuel Stein, *Toward New Towns for America*, Liverpool 1951, S. 37–69. Eine detaillierte Einführung in die Planungsgeschichte gibt Daniel Schaffer, *Garden Cities for America. The Radburn Experience*, Philadelphia 1982. Für die frühe europäische Rezeption der amerikanischen Adaption des Nachbarschaftskonzepts vgl. Domhardt, *The Heart of the City*, 2012, S. 170–175.

nerschaft eines Hauses (wie dies die europäische Siedlungsplanung der 1930er Jahre noch vorgesehen hatte) auf die Nutzer der gesamten Stadt verschoben.<sup>29</sup> Für seine Definition von einem „community planning“ fasste Gropius diese Erkenntnis 1949 pragmatisch mit den Worten zusammen: “I myself am in a state of mind today that the design of a building cannot arouse my interest unless the designer has conceived it as a part of a greater whole – the community – to which it belongs.”<sup>30</sup>

### *Städtebau als Abbild der Sozialstruktur – „Organic Neighborhood Unit“ und „Township“*

Aus seinen Entwurfsexperimenten an der *Graduate School of Design* der Harvard University ging ein städtebauliches Muster hervor, für das Gropius die Bezeichnung „organic neighborhood unit“ festlegte.<sup>31</sup> Zum ersten Mal verwendete er sie für eine Planungsaufgabe, die sich der Sanierung des Bostoner South End widmete und eine Wohnüberbauung für 4.000 bis 8.000 Bewohner vorsah. Den Fokus ihrer Entwürfe sollten die Studierenden auf die gemeinschaftlich genutzten Einrichtungen legen und diese in einer übergeordneten räumlichen Systematik entwickeln. Nahezu alle Projekte wiesen ein Gemeinschaftszentrum mit Geschäften, Versammlungsräumen, einer Schule, einem Restaurant und einer Sporthalle als wesentlichen Bestandteil auf. Der stadträumlichen Organisation der verschiedenen Gemeinschaftseinrichtungen wurde eine maximale Nähe zwischen öffentlichen und privaten Bereichen als Bedingung auferlegt und die Anordnung der Wohnanlagen in Nachbarschaften empfohlen.<sup>32</sup> Wie Clarence Arthur Perry und Clarence Samuel Stein leitete Gropius die Größe seiner „organic neighborhood unit“ aus dem Aktivitätsradius der Bewohner ab: eine maximale Wegdistanz von 10 bis 15 Minuten zwischen allen Aktivitätszentren innerhalb der „neighborhood unit“, deren Fläche im Durchmesser circa eine Meile misst. Die entsprechende Abbildung dazu, eine Darstellung von Stein zu Radburn, führte Gropius in seiner Schrift *Rebuilding our Communities* an, die 1945 in Chicago als seine erste umfassende Stellungnahme zum „community planning“ erschien. Die von Gropius definierte „organic neighborhood unit“ sollte sich aus einem Katalog an Prototypen für die Nachbarschaft und das Nachbarschaftszentrum zusammenfügen lassen und prinzipiell zwei Aufgaben erfüllen: Erstens etabliere sie im Gesamtsystem der Stadt eine administrative, räumliche und soziale Unterein-

<sup>29</sup> Vgl. dazu unter anderem Gropius, *Rebuilding our Communities*, Chicago 1945, S. 53-54.

<sup>30</sup> Gropius, Vortragsnotizen, April 1949, Walter Gropius Papers, The Houghton Library, Harvard University, Cambridge, Mass. (WG/bMS Ger 208-75), „unless“ im Original unterstrichen.

<sup>31</sup> Die Verwendung des Begriffs „organic“ in der nordamerikanischen Städtebaudebatte der 1940er Jahre ist besprochen in Domhardt, *The Heart of the City*, 2012, S. 199.

<sup>32</sup> Ausführlich dargestellt ist das Projekt in: Alofsin, *Struggle for Modernism*, 2002, S. 188-193.

heit. Zweitens stimulare sie durch die „community centers“, die Orte sozialer Interaktion sein sollten, einen Gemeinschaftsgeist, was Gropius 1942 folgendermaßen näher ausführt: “[...] the administrative community framework must be humanized, that is brought down to man size. It should be based on self-contained organic neighborhood units as distinct entities small enough to serve as organisms for reactivating social intercourse.”<sup>33</sup>

Im Gegensatz zu seiner frühen städtebaulichen Entwurfstätigkeit in Deutschland propagierte Gropius in seiner amerikanischen Lehr- und Forschungstätigkeit den gänzlichen Neubau der Stadt. Die Entwurfsaufgaben für seine Studierenden stützten die Planung des urbanen Raumes auf ein sozio-ökonomisch fundiertes Entwicklungsmodell, in dem die Stadt als Initiator einer umfassenden Reorganisation des Lebensumfelds wirksam werden sollte. Dabei bildet die „organic neighborhood unit“ das zentrale Element einer städtebaulichen Konstellation, die für den Entwurf des zeitgenössischen Lebensraums ein komplexes Spektrum auffächert – von der innerstädtischen Wohnbebauung bis zu der die Stadt umgebenden Region. Diesem Spektrum entspricht ein räumliches Kontinuum, in dem sich „organic neighborhood units“ zu Neustädten – den sogenannten „townships“ – entlang eines überregionalen Systems von „super-highways“ gruppieren. Nach dem Vorbild von Radburn sollten sich durch die Verknüpfung der kleinsten Gemeinschaftszellen, der Familien, verschiedene soziale Einheiten innerhalb eines hierarchischen Systems formen: „a street community“ (80 Personen), „a ward community“ (400 Personen) und „a neighborhood community“ (5.000 – 8.000 Personen), die sich schließlich zur „township“ von 25.000 bis 75.000 Einwohnern ergänzen ließen.<sup>34</sup>

In Gropius' „township“ sollten gemeinschaftlich genutzte Räume gegenüber dem Wohnen, das im Zentrum von seiner Vorkriegsarbeit gestanden hatte, prioritär behandelt werden. Gropius sah in ihnen den eigentlichen Motor jeder Ansiedlung und stellte fortan das Nachbarschaftszentrum als entscheidende Bauaufgabe heraus: “The heart of the communal organism co-ordinating these potentialities of a rich, diversified life is the neighborhood civic centre or ‘core’ from which stem the social arteries that determine the character and strength of the whole group.”<sup>35</sup> Wie die verschiedenen Projektbeschreibungen zur „township“ verdeutlichen, so unter anderem in Serts 1942 erschienenem Buch *Can our Cities Survive?* und in Gropius' und

<sup>33</sup> Gropius, “Mis-en scène pour l’habitation organique”, S. 2, Typoskript, 1942 (WG/bMS Ger 208–57).

<sup>34</sup> Ebd., S. 2-3. Mehrere „townships“ könnten weiterhin zu einem größeren Verbund, der „countyship“, zusammengeschlossen werden. Diese Vorstellung eines stufenlosen Übergangs zwischen der „township“ und der „countyship“ gleicht Ebenezer Howards 1898 in *To-Morrow. A Peaceful Path to Real Reform* vorgestelltem Stadtideal einer „Town-Country“.

<sup>35</sup> Ebd., S. 3. Zur Konsistenz dieser Forderung in seinem Schaffen siehe Gropius, *Scope of Total Architecture*, New York 1955, S. 141.

Wagners ein Jahr später im *Architectural Forum* veröffentlichtem Beitrag „A Program for City Reconstruction“, weist die „township“ einen zentralen Sektor auf, das „community center“, mit öffentlichen Einrichtungen – Schule, Sportanlagen, Auditorien, Einkaufsmöglichkeiten, Hotels und Restaurants –, der von den Wohnbereichen umgeben ist. Das „community center“ sollte räumlich vermitteln und darüber hinaus für die Stadtgemeinschaft auch sozial verbindend wirken.<sup>36</sup>



**Abb. 4:** Walter Gropius und Martin Wagner, Modell einer „township“, 1943.

Die überlieferten zeichnerischen Darstellungen und Modellphotographien von Gropius' Entwürfen zur „township“ geben diesen Aspekt aber nicht wider. Sie zeigen eine lose Ansammlung von Gebäuden im Zentrum der Anlage, die in keinerlei ersichtlichen räumlichen Bezug zu den Wohnüberbauungen steht. Auch die Grünzüge scheinen diese Verbindung kaum aufzubauen, unterstützen sie doch eher die strukturelle Gliederung der „township“ in

Organisationseinheiten als eine ästhetische Ausformulierung ihres Stadtraums. Der von Gropius so sorgfältig theoretisch hergeleiteten Hierarchie sozialer Netzwerke entspricht auf entwurfspraktischer Ebene eine monotone Aneinanderreihung von Einfamilienhäusern, deren Grundrissdisposition sich kaum vom eigenschaftslosen Suburbia nordamerikanischer Metropolen unterscheidet, das Gropius stets vehement kritisierte.

Hier tritt ein ähnliches Problem zutage wie in Gropius' erstem praktischen Beitrag zum nordamerikanischen Städtebau, dem Siedlungsprojekt „Housing for Defense Industry Workers“ (1940), dessen Zeilenbauten sich zwar malerisch dem bewegten Terrain anpassen, aber wie zufällig gruppiert erscheinen. Wie in New Kensington fiel es Gropius in der praktischen Umsetzung seines städtebaulichen Mo-

<sup>36</sup> Siehe José Luis Sert, *Can our Cities Survive? An ABC of Urban Problems, their Analysis, their Solutions*, Cambridge 1942, S. 213, und Gropius und Wagner, *A Program*, 2943, S. 75-86.

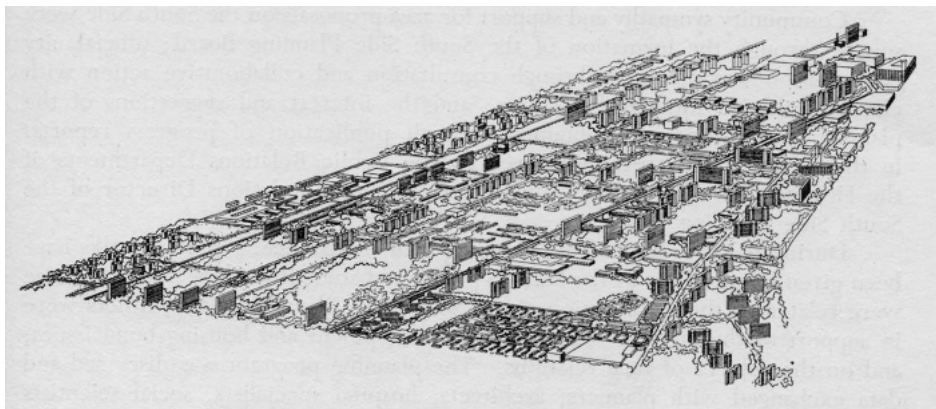
dells der „township“ sichtlich schwer, eine räumlich ausgewogene und auf den Charakter des Ortes sowie die Aktivitäten seiner Bewohner abgestimmte Verteilung der Gebäude zu definieren. Mit der Integration eines Gemeinschaftszentrums und der Gliederung der Stadt nach einem sozialen Organisationsschlüssel trifft er zwar einige innovative entwerferische Grundentscheidungen, in seinen Studien zur „township“ wird aber kein städtebauliches Programm erkennbar, welches das Verhältnis des Einzelnen zum Ganzen, oder – wie er es selbst forderte – des Individuums zur Stadtgemeinschaft mit gestalterischen Mitteln beschreibt.

Zukünftig müsse, so Gropius, ein „organic community plan“ das Rahmenwerk jeglicher Planung bilden.<sup>37</sup> Ohne diese Maßnahme würden sich sogar neue Wohnüberbauungen innerhalb kürzester Zeit in slumähnliche Gebiete verwandeln. Gropius arbeitete an einem Gegenmodell zur gängigen Planungspraxis, das den dringend erforderlichen Umbau der Stadt aus einer ganzheitlichen Perspektive einleiten sollte. Er sah die Revitalisierung des urbanen Raumes in seiner graduellen Rezentralisierung verwirklicht, die über ein System aus „organic neighborhood units“ den räumlichen wie sozialen Zusammenhalt garantieren sollte. Seine Ideen zu einem nachhaltigen Stadumbau realisierte Gropius in der Chicagoer South Side, dem seinerzeit größten zusammenhängenden Slumgebiet der Vereinigten Staaten. Rückblickend kann das Projekt als Initialzündung für die urbanistische Entwicklung von Chicago seit den 1950er Jahren angesehen werden. Auch wenn viele seiner Impulse letztendlich nur auf dem Papier blieben, stimulierte es ein grundsätzliches Umdenken gegenüber den rücksichtslosen Slum-Clearance-Programmen des *Urban Renewal* und avancierte zum landesweiten Modellfall. Gropius, der hier zusammen mit Louis Wirth (1897–1952), Mitbegründer der *Chicago School of Sociology*, und Reginald R. Isaacs (1911–1986), seinem späteren Biographen und einem Schüler Wirths, als Berater auftrat, blieb bis Mitte der 1950er Jahre in das Projekt involviert. Nach Gropius' Vorgaben wurde seit 1945 ein Bebauungsplan erarbeitet, der nicht nur die ökonomischen Interessen einer privaten Bauträgerschaft, sondern ebenso die sozialen Probleme einer ganzen Stadt berücksichtigte. Gropius' Plan sollte über ein System aus „neighborhood civic centers“ umgesetzt werden.<sup>38</sup> Der Betrachtungsperimeter der städtebaulichen, ökonomischen und sozialen Studien in Vorbereitung des Projekts wurde über die Jahre schrittweise vom 70.000 Quadratmeter umfassenden Areal des Hospitals, das sich inmitten des Slumgebiets befand, über die gesamte South Side mit 52 Quadratkilometern bis auf das Stadtgebiet von Chicago und die

<sup>37</sup> Siehe Gropius, „Mis-en scène pour l'habitation organique“, S. 2 (WG/bMS Ger 208–57).

<sup>38</sup> Erläuterungen zum Projekt finden sich in: Walter H. Blucher, A Hospital Plans. The Michael Reese Hospital Planning Project, in: *The Town Planning Review* 21:4 (1951), S. 319–356. Siehe außerdem: Eric Mumford, *Defining Urban Design. CIAM Architects and the Formation of a Discipline, 1937–1969*, New Haven 2009, S. 38–44.

umliegende Region ausgeweitet. Bereits zu Beginn der Planung lag eine von Gropius und Isaacs entworfene Vorstellung für ein „neighborhood civic center“ vor. Dort sollten unter anderem Geschäfte, Büros, administrative Gebäude mit Schulen, Theater, Hotel und Kirche gruppiert werden. In Anlehnung an Steins Leitsätze für Radburn führte der Entwurf darüber hinaus eine generelle Trennung der Verkehrswege ein.



**Abb. 5:** „...an organic physical pattern for living to replace the present urban chaos.“, Walter Gropius, Slumsanierungsprojekt South Side Chicago, Perspektivzeichnung, 1951.

### *Direktiven für den Nachkriegsstädtebau*

Im Sommer 1947 wurde Gropius als Planungsexperte aus Übersee nach Frankfurt am Main eingeladen. Vor dem Hintergrund seiner Stadtentwürfe in Nordamerika empfahl er für den Wiederaufbau der schwer zerstörten deutschen Großstädte die „township“ als Leitmodell. In seinem Bericht an die amerikanische Militärregierung regte er zur „sozialen Wiedergesundung“ die Vorbereitung eines neuen „organischen“ Aufbaus der Verwaltung an, der das Gemeinwesen in den Städten und auf dem Lande in Nachbarschaften mit 5.000 bis 8.000 Bewohnern organisieren würde.<sup>39</sup> Das Konzept der „township“, an dem Gropius seit 1941 in Harvard arbeitete und das er direkt auf den europäischen Nachkriegsstädtebau zu übertragen versuch-

<sup>39</sup> Vgl. den Bericht von Professor Walter Gropius für General Lucius D. Clay, den Militärgouverneur für Deutschland (U.S.-Zone), in: Baurundschau 38:9/10 (1948), S. 74–80, und Gropius und das künftige Frankfurt, in: Die neue Stadt 1:3 (1947), S. 128-129. Dem amerikanischen Fachpublikum gab Gropius 1947 mit dem Beitrag „Reconstruction: Germany“, in: Task 7–8 (1947), S. 33-36, eine aufschlussreiche Zusammenfassung seiner Vorschläge.

te, stellte er im Anschluss an seine Deutschlandreise auch bei CIAM 6 (1947), dem ersten Treffen der CIAM nach dem Krieg, im englischen Bridgwater vor.<sup>40</sup> Der Einfluss von Gropius' Erfahrungen im amerikanischen Planungsumfeld auf die Tätigkeit der CIAM in der Nachkriegszeit ist nicht zu unterschätzen. Auf seine Anregung hin und durch das Wirken Sigfried Giedions, der während des Krieges als Vermittler zwischen den Kontinenten gependelt war, sollte die Debatte zur Stadt wieder aufleben und sich vornehmlich auf ein Planen für die Gemeinschaft konzentrieren. Voraussetzung, um für den Umbau, Neubau und Wiederaufbau der Stadt der Nachkriegszeit tragfähige Modelle zu erarbeiten, war nach Gropius' Auffassung die „community as a focal point“.

Diese Sichtweise, die den Stadtbewohner als Akteur des städtischen Lebens rehabilitierte, war das Ergebnis einer Befreiung von der eigenen Doktrin. Mit der Ausweitung ihrer Suche nach theoretischen und praktischen Grundlagen des Wohnungsbaus auf einen umfassenden Städtebau und ihrer Orientierung vom „menschlichen Maßstab“ zum „menschlichen Wertmaßstab“ („human scale of value“)<sup>41</sup> übertrugen die CIAM den Gemeinschaftsgedanken vom Haus auf die Stadt. Aus dem transatlantischen Austausch ihrer Mitglieder gingen grundsätzliche Überzeugungen und Forderungen der Organisation hervor, welche die wirkungsreichsten Maximen der Stadtplanung seit der Jahrhundertwende zusammenfassten, sowie ein erweiterter Begriff von Stadt: Die zukünftige Stadt sollte in ihrer Ausdehnung begrenzt, in ihrer Struktur zentralisiert und aus überschaubaren Einheiten aufgebaut sein, die nicht gleichwertig, sondern über ein hierarchisches System öffentlicher „Mitten“ („cores“) angeordnet sind. Die „neighborhood unit“, die kleinste Planungseinheit, ist darin auf eine Weise eingebunden, welche die Stadt mit der sie umgebenden Region in Beziehung treten lässt.

Ein nahes Ziel des Nachkriegsstädtebaus der CIAM sollte darin bestehen, erste Standards für ein „community planning“ zu entwickeln, und entsprechend wurde in New York von einer Gruppe von CIAM-Mitgliedern unter dem Titel „Community Development“ ein Programm als prinzipielle Leitlinie zukünftiger CIAM-Arbeit entworfen.<sup>42</sup> Das Abschlussdokument von CIAM 6 (1947), die *Reaffirmation of the*

<sup>40</sup> Vgl. Eduard F. Sekler, Walter Gropius spricht über Städtebau. Auszug aus dem Vortrag auf dem CIAM-Kongreß im September 1947 in Bridgwater, in: *Der Aufbau* 3:4 (1948), S. 83-84.

<sup>41</sup> Insbesondere José Luis Sert thematisierte in seinen theoretischen und praktischen Studien einen „human scale in city planning“ und revidierte den Begriff des „menschlichen Maßstabs“ der frühen CIAM-Arbeit. Vgl. dazu Domhardt, *The Heart of the City*, 2012, S. 210-224.

<sup>42</sup> „community development. proposal for the 6th Congress theme submitted by CIAM Chapter for Relief and Postwar Planning. December 1945“, The Sert Collection, Special Collections, Frances Loeb Library, Harvard University, Cambridge, Mass. (JLS-CIAM/Folder B4) und Begleitschreiben, o. J. [Januar 1946] (CIAM/42-SG-13-17).

*Aims of CIAM*, forderte schließlich die Delegierten auf, von nun an ihre Vorstellung von Stadt mit dem neuen Konzept eines „integrated planning“ abzustimmen.<sup>43</sup> Zwar könne die Stadt auch weiterhin als ein Ort aufgefasst werden, für den die bei CIAM 4 (1933) thematisierten vier Grundfunktionen „Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Erholung“ bestimmend seien. Der städtebauliche Entwurf müsse allerdings einer übergeordneten Idee folgen, die der Text als „the organisation of the functional conditions of community life“ beschreibt. Im Zentrum der Kongressdiskussionen sollten fortan die Funktionen des Gemeinschaftslebens stehen, die für alle anderen Funktionen der Stadt integrativ wirken würden. Das Ziel moderner Nachkriegsplanung hieß: “To work for the creation of a physical environment that will satisfy mans’ emotional and material needs and stimulate his spiritual growth.”

**Dr. Konstanze Sylva Domhardt, Institut für Geschichte und Theorie der Architektur (gta), ETH Zürich, konstanze.domhardt@gta.arch.ethz.ch**

**Abbildungsnachweise:**

**Abb. 1: The Architectural Forum 75:10 (1941), S. 218**

**Abb. 2: Zentralblatt der Bauverwaltung 50:12 (1930), S. 234**

**Abb. 3: Cornell University, A. Kroch Library, Division of Rare and Manuscript Collections**

**Abb. 4: The Architectural Forum 79:1 (1943), S. 81**

**Abb. 5: The Town Planning Review 21:4 (1951), S. 353**

<sup>43</sup> “CIAM 6. Bridgwater. 1947 – Commission I. Reaffirmation of the Aims of CIAM”, enthalten in: CIAM 6 documents, S. 10-12 (CIAM/42-JT-X-3).



## Das Jahrzehnt der Kulturmacher. Städtische Kulturpolitik und ihre Neuausrichtung in den 1970er Jahren

Was Kultur in der Stadt ist und welche Kultur durch städtische Mittel finanziert wird, entscheiden in erster Linie der Kulturdezernent und die politische Führung der Stadt. Einfluss auf den Entscheidungsprozess haben die Verwaltung, die Kulturschaffenden und Künstler, die Medienberichterstattung, ferner auch Wirtschaftsvertreter, gesellschaftliche Organisationen, die Kirchen und nicht zuletzt das Publikum. Die Antwort auf die Frage nach der Ausrichtung städtischer Kulturpolitik kann zudem schon aufgrund langfristig gebundener Ausgaben nicht immer völlig neu ausfallen. Und doch – das zeigt die Geschichte städtischer Kulturpolitik der bundesdeutschen Nachkriegszeit<sup>1</sup> – gibt es Phasen, in denen bestimmte Akteure auf dem kulturpolitischen Feld neue Konzepte etablieren können. Vergleicht man die Entwicklung städtischer Kulturpolitik verschiedener Städte<sup>2</sup>, fallen neben Unterschieden auch Gleichzeitigkeiten auf. Letztere verweisen darauf, dass Städte nicht isoliert, sondern in einem gesamtgesellschaftlichen Kontext stehen, und in einer Stadt bundesweite, mitunter sogar internationale Entwicklungen wahrgenommen werden. Hinzu kommt, dass es neben überregional ausgerichteten Medien und übergeordneten Instanzen wie Bund und Ländern auch kommunale Spitzenverbände wie den Deutschen Städtetag gibt, die den Austausch zwischen Städten verstärken und Empfehlungen für die Ausrichtung der Kulturpolitik geben. Im Folgenden wird mit den langen 1970er Jahren<sup>3</sup> die eindrucksvollste Umbruchsphase städtischer Kulturpolitik der Nachkriegszeit ausgewählt und (1) die bundesweite kultur-

<sup>1</sup> Vgl. das Themenheft der Informationen zur modernen Stadtgeschichte (IMS) H. 2/2008, hg. von Clemens Zimmermann.

<sup>2</sup> Dies ist das Ziel des Dissertationsprojekts „Kultur für alle? Anspruch und Realität städtischer Kulturpolitik in der Bundesrepublik der 1970er Jahre“, angesiedelt am Lehrstuhl für Kultur- und Mediengeschichte der Universität des Saarlandes.

<sup>3</sup> Vgl. zum Begriff: Konrad H. Jarausch, Verkannter Strukturwandel. Die siebziger Jahre als Vorgeschichte der Probleme der Gegenwart, in: Ders. (Hrsg.), Das Ende der Zuversicht? Die siebziger Jahre als Geschichte, Göttingen 2008, S. 9-26, hier S. 11; vgl. auch: Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael, Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970, Göttingen 2008; Thomas Raithel/Andreas Rödder/Andreas Wirsching (Hrsg.), Auf dem Weg in eine neue Moderne?, München 2009.

politische Entwicklung aufgezeigt, um dann (2) konkret die Kulturpolitik in einer Stadt zu untersuchen. Mit der saarländischen Landeshauptstadt Saarbrücken wird eine mittelgroße „moderne Großstadt“ ausgewählt.<sup>4</sup> Da die städtische Kulturpolitik in Saarbrücken bislang nur ansatzweise untersucht wurde<sup>5</sup>, stützt sich die Untersuchung vorwiegend auf Quellen<sup>6</sup>, in erster Linie auf die Protokolle der Stadtratssitzungen, der Dezernentenkonferenz und die des Kulturausschusses sowie der gesamte überlieferte Bestand des Kulturamtes der 1970er Jahre.<sup>7</sup> Berücksichtigung fanden außerdem die kommunalpolitischen Programme der Parteien. Um der Gefahr einer möglichen Überbetonung der Relevanz städtischer Kulturverantwortlicher, die dieser Quellengruppe ja immanent ist, entgegenzutreten, wurde die Berichterstattung zur Kulturpolitik sowohl in der einzigen und damit führenden Regionalzeitung „Saarbrücker Zeitung“ wie auch in der alternativen Stadtzeitung umfassend ausgewertet und Interviews mit Zeitzeugen aus verschiedenen kulturellen Bereichen durchgeführt.<sup>8</sup>

<sup>4</sup> Hans Paul Bahrdt, Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Hamburg 1961, S. 96.

<sup>5</sup> Im Rahmen der ansonsten gelungenen Saarbrücker Stadtgeschichte ist die städtische Kulturpolitik der 1970er Jahre nur oberflächlich, essayistisch und ohne Quellenuntersuchung behandelt worden. Vgl. Elisabeth Sossong, Kultur in der Stadt seit 1974, in: Rolf Wittenbrock (Hrsg.), Geschichte der Stadt Saarbrücken, Bd. 2: Von der Zeit des stürmischen Wachstums bis zur Gegenwart, Saarbrücken 1999, S. 598-623.

<sup>6</sup> Mein ganz herzlicher Dank für die engagierte Unterstützung der Quellenrecherche geht an den Leiter des Saarbrücker Stadtarchivs Dr. Hans-Christian Herrmann und seine MitarbeiterInnen, den langjährigen Kulturamtsleiter Walter Pitz, an die Leiterin des Amtes für Ratsangelegenheiten Gabi Klein und ihre Mitarbeiterin Gerda Tabellion.

<sup>7</sup> Angestrebt wurde ein Untersuchungszeitraum von 1965 bis 1985, der jedoch aufgrund der Archivfristen nicht in jedem Fall eingehalten werden konnte: Konkret ausgewertet werden konnten daher: Protokolle der Stadtratssitzungen der Jahre 1965 bis 1985, Protokolle der Dezernentenkonferenz der Jahre 1965 bis 1980, die Protokolle des Kulturausschusses der Jahre 1965 bis 1980.

<sup>8</sup> Ich danke den Zeitzeugen Stefan Weszkalnys (Bürgerinitiative Alt-Saarbrücken, CDU-Stadtratsmitglied), Hildegard Redicker (Initiative Altstadtfest, später SPD-Stadtratsmitglied), Ulrike Donié (Bürgerforum) und Klaus Behringer (Schriftsteller, Redaktion Stadtzeitung).

## *1. Bundesweite Veränderungen auf dem Feld städtischer Kulturpolitik*

Anfang der 1970er Jahre war die Stunde der Kulturpolitiker gekommen.<sup>9</sup> Der Deutsche Städtetag<sup>10</sup> verabschiedete 1973 auf seiner Hauptversammlung „Wege zur menschlichen Stadt“ in Dortmund ein Grundsatzpapier, das den Stellenwert von Kultur innerhalb der Stadtpolitik deutlich aufwertete.<sup>11</sup> Zukünftig sollte Kultur eng verknüpft mit Bildung zum Element der Stadtentwicklung werden und das gesamte städtische Leben durchdringen, etwa durch kulturelle Gestaltung von Fußgängerzonen, Straßen und Plätzen. Das dem Grundsatzpapier zugrundeliegende Kulturverständnis ging von einem völlig neuen, erweiterten Kulturbegriff aus. Kultur in der Stadt sollte die Kommunikation der Stadtbewohner fördern und so der Vereinzelung entgegenwirken, Spielräume schaffen und damit ein Gegengewicht gegen die Zwänge des Lebens setzen, die Reflexion herausfordern sowie bloße Anpassung und oberflächliche Ablenkung überwinden. Um den kulturellen Bereich gegenüber der Gesellschaft zu öffnen, sollte der Zugang zu den kulturellen Einrichtungen allen Bürgern durch offenere Formen von Theater, Konzert, Museum, pädagogischer Orientierung und Kooperation verschiedener kultureller Institutionen erleichtert werden.<sup>12</sup> Der Beschluss des Deutschen Städtetages löste die sogenannten Stuttgarter Richtlinien aus dem Jahr 1952 ab, die die Städte als „Hüter und Pfleger deutscher Kultur“ angesehen hatten.<sup>13</sup>

Hintergrund des Beschlusses des Deutschen Städtetages 1973 war die gewachsene Überzeugung der Stadtpolitiker, dass die „menschlichen Züge“ der Städte durch den rasanten ökonomischen technischen Strukturwandel gefährdet seien. In der

<sup>9</sup> Vgl. einführend: Werner Heinrichs, Instrumente der Kulturförderung im internationalen Vergleich, in: APuZ B49/2004, S. 26-33; Armin Klein, Kulturpolitik. Eine Einführung, Wiesbaden 2009; Albrecht Göschel, Kultur in der Stadt – Kulturpolitik in der Stadt, in: Volker Kirchberg/Ders. (Hrsg.), Kultur in der Stadt. Stadtsoziologische Analysen zur Kultur, Opladen 1998, S. 230-253; Thorben Winter, Kommunale Kulturpolitik in Nordrhein-Westfalen. Genese, Veränderung und modernes Selbstverständnis eines verfassungsrechtlichen und gesellschaftlichen Auftrages, Münster 2003, S. 111- 157; Tobias J. Knoblich, Das Prinzip Soziokultur – Geschichte und Perspektive, in: APuZ B11/2001, S. 7- 14; Rainer Frank, Kultur auf dem Prüfstand. Ein Streifzug durch 40 Jahre kommunale Kulturpolitik, München 1990.

<sup>10</sup> Vgl. Bruno Weinberger, Der Deutsche Städtetag in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts, in: Deutscher Städtetag. Im Dienst deutscher Städte 1905-1980. Ein kommunales Sachbuch zum 75jährigen Jubiläum, Stuttgart 1980, S. 13-72.

<sup>11</sup> Vgl. Wege zur menschlichen Stadt. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 17. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages vom 2. bis 4. Mai 1973 in Dortmund, Stuttgart 1973.

<sup>12</sup> Vgl. ebd.

<sup>13</sup> Vgl. Leitsätze zur kommunalen Kulturarbeit. Stuttgarter Richtlinien, in: Städtische Kulturpolitik. Empfehlungen, Richtlinien und Hinweise des Deutschen Städtetages zur Praxis städtischer Kulturpolitik 1946 bis 1970, Stuttgart 1971, S. 104-112. Bei den 1970 formulierten „Leitsätze zur Praxis städtischer Kulturpolitik“ handelte es sich um eine weitgehende Fortsetzung des bisherigen Kurses.

Öffentlichkeit waren bereits in den 1960er Jahren Stimmen laut geworden, die die Stadtentwicklung der Nachkriegszeit kritisiert hatten.<sup>14</sup> Der Ökonom Edgar Salin hielt 1960 auf dem Deutschen Städtetag den Eröffnungsvortrag mit dem Titel „Urbanität“ und plädierte im Zuge eines historisch-soziologischen Überblicks zur Stadtgeschichte dafür, sich mit der Stadtform auseinanderzusetzen.<sup>15</sup> Der Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich prangerte 1965 an, dass die Stadtentwicklung der Nachkriegszeit „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“ verstärkt habe.<sup>16</sup> Zeitgleich entstandene städtische Oppositionsbewegungen richteten sich gegen die Aufteilung der Stadt in verschiedene Funktionsräume, den steigenden Individualverkehr und den Abriss gründerzeitlicher Stadtviertel.<sup>17</sup> Die Münchner Neue Sammlung präsentierte 1971/2 die Ausstellung „Profitopolis oder: Der Mensch braucht eine andere Stadt“, die einen „Verlust an Urbanität“ und eine „Mißachtung der Bürger“ diagnostizierte.<sup>18</sup> Die Kulturpolitik konnte in diesem Kontext beim Deutschen Städtetag einen bisher nicht erreichten Stellenwert einnehmen, da Urbanität zeitgenössisch auch als Eigenschaft der Stadtbewohner und nicht nur als Merkmal von städtischen Räumen definiert wurde.<sup>19</sup> Busso Diekamp (CDU), zu Beginn der 1970er Jahre Mönchengladbacher Kulturdezernent und Mitglied des Kulturausschuss des Deutschen Städtetages, beschreibt die Wende rückblickend so:

„Die Arbeit des Kulturausschusses war von einer unglaublichen Aufbruchsstimmung beflügelt, man glaubte zuversichtlich, breite Kreise der Bevölkerung für Kultur aufschließen zu können und damit einen gewichtigen Beitrag zur Wirtlichkeit der Städte leisten zu können. Das Schlagwort von der ‚Kultur für alle‘ war dafür kennzeichnend – wenn sicherlich auch bei den verschiedenen Mitgliedern in manchen Fällen unterschiedliche Vorstellungen bestanden von dem, was ‚Kultur‘ sei

<sup>14</sup> Vgl. Axel Schildt, Materielle Wohlstand - pragmatische Politik - kulturelle Umbrüche. Die 60er Jahre in der Bundesrepublik, in: Ders./Detlef Siegfried/Karl Christian Lammers (Hrsg.), Dynamische Zeiten. Die 60er Jahre in den beiden deutschen Gesellschaften, Hamburg 2003, S. 21-52, hier S. 38f.

<sup>15</sup> Vgl. Edgar Salin, Urbanität, in: Deutscher Städtetag (Hrsg.), Erneuerung unserer Städte. Vorträge, Aussprachen und Ergebnisse der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages, Augsburg 1960, S. 9-35.

<sup>16</sup> Vgl. Alexander Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfriede, Frankfurt a.M. 1965.

<sup>17</sup> Vgl. Margit Mayer, Städtische soziale Bewegungen, in: Roland Roth/Dieter Rucht (Hrsg.), Die sozialen Bewegungen in Deutschland seit 1945. Ein Handbuch, Frankfurt a.M. 2008, S. 293-318, hier S. 296f.

<sup>18</sup> Vgl. Profitopolis oder der Mensch braucht eine andere Stadt: Eine Ausstellung über den miserablen Zustand unserer Städte und über die Notwendigkeit, diesen Zustand zu ändern, damit dem Mensch wieder menschenwürdig in seiner Stadt leben kann. Die Neue Sammlung, München, 29. Nov. 1971 - 13. Feb. 1972, München 1971.

<sup>19</sup> Beate Binder, Urbanität als "Moving Metaphor". Aspekte der Stadtentwicklungsdebatte in den 1960er/1970er Jahren, in: Adelheid von Saldern (Hrsg.), Stadt und Kommunikation in Umbruchszeiten, Stuttgart 2006, S.45-63.

und wo Prioritäten zu setzen wären. Es gab aber bei allen große Aufgeschlossenheit, sich über die konventionellen Bereiche der Kultur hinaus Neuem offen zu zeigen.“<sup>20</sup>

Möglich war eine solche Aufwertung des Politikfeldes Kultur und das damit verbundene neue, erweiterte Begriffsverständnis auch aufgrund der dynamischen Veränderungen in der Kulturszene selbst.<sup>21</sup> Im Zuge längerer politisch-kultureller Transformationsprozesse, die ihren Höhepunkt 1968<sup>22</sup> fanden, hatte sich die Hochkultur stärker geöffnet als je zuvor. In besonderer Weise galt dies für das Theater, wo schon zu Beginn der 1960er Jahre hinsichtlich des Spielplans und der Inszenierungsformen Politisierungsprozesse eintraten und das Theaterpersonal gegen Ende des Jahrzehnts Mitbestimmung forderte.<sup>23</sup> Die entstehende Protestbewegung hinterfragte das Berufstheater und dessen künstlerische Mittel. Im Umfeld der Außerparlamentarischen Opposition entstanden zudem neue Formen des Theaters wie Straßentheater und Happenings.<sup>24</sup> Einflussreich waren in diesem Zusammenhang auch die breit rezipierten Schriften von Vertretern der Frankfurter Schule.<sup>25</sup> Herbert Marcuses Aufsatz „Über den affirmativen Charakter der Kultur“, ursprünglich aus dem Jahr 1937, wurde 1965 in dem Sammelband „Kultur und Gesellschaft“ in der edition suhrkamp wiederaufgelegt. Marcuse vertritt hier die These, dass die Kultur der bürgerlichen Epoche die gesellschaftlichen Lebensbedingungen verdecke und kritiklos affirmiere.<sup>26</sup>

In das vom Deutschen Städtetag 1973 beschlossene Grundsatzpapier flossen Ergebnisse der kulturpolitischen Kolloquien der Akademie Loccum ein. An den von Olaf Schwencke geleiteten Seminaren nahmen ab 1970 zwischen 50 und 140 Kulturpolitiker und Kulturschaffende teil, die die tradierte Kulturpolitik und den ihr zugrunde liegenden Kulturbegriff in Frage stellten und alternative Kulturformate entwickelten.<sup>27</sup> 1974 veröffentlichte Schwencke gemeinsam mit dem Wuppertaler

<sup>20</sup> Vgl. Busso Diekamp, o.T., in: Fünf Jahrzehnte kommunale Kulturpolitik, Köln 1992, S. 32-24, hier S. 33.

<sup>21</sup> Vgl. Axel Schildt/Detlef Siegfried, Deutsche Kulturgeschichte. Die Bundesrepublik – 1945 bis zur Gegenwart, Bonn 2009, S. 240-244.

<sup>22</sup> Vgl. Axel Schildt, Überbewertet? Zur Macht objektiver Entwicklungen und zur Wirkungslosigkeit der „68er“, in: Udo Wengst (Hrsg.), Reform und Revolte. Politischer und gesellschaftlicher Wandel in der Bundesrepublik Deutschland vor und nach 1968, München 2011, S.89-102.

<sup>23</sup> Dorothea Kraus, Theater-Protteste. Zur Politisierung von Straße und Bühne in den 1960er Jahren, Frankfurt a.M./New York 2007, S. 15.

<sup>24</sup> Vgl. Ingrid Gilcher-Holtey/Dorothea Kraus/Franziska Schößler, Einleitung, in: Dies. (Hrsg.), Politisches Theater nach 1968. Regie, Dramatik und Organisation, Frankfurt/New York 2006, S. 7-18, hier S. 9.

<sup>25</sup> Clemens Albrecht u.a., Die intellektuelle Gründung der Bundesrepublik. Eine Wirkungsgeschichte der Frankfurter Schule, S. 312-386.

<sup>26</sup> Herbert Marcuse, Über den affirmativen Charakter der Kultur, in: Ders. (Hrsg.), Kultur und Gesellschaft, Frankfurt a.M. 1965, S. 56-101 (urspr. 1937).

<sup>27</sup> Vgl. Hans Storck, Loccum in den siebziger Jahren, in: Ders., Mut zur Verständigung. Fünfundzwanzig

Kulturdezernenten Klaus H. Revermann (SPD) und dem Dortmunder Kulturdezernenten Alfons Spielhoff (SPD) den Sammelband „Plädoyers für eine neue Kulturpolitik“.<sup>28</sup> 25 Autoren berichteten darin aus der Praxis städtischer Arbeit und argumentierten dafür, Kultur für breitere Bevölkerungsschichten zu öffnen, soziokulturelle Aktivitäten zu intensivieren, um so die „Lebensqualität“ in den Städten zu erhöhen. Aus den kulturpolitischen Kolloquien in Loccum entwickelte sich die 1976 gegründete Kulturpolitische Gesellschaft, die die Kulturarbeit in Deutschlands Städten im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts mitprägte.<sup>29</sup> Trotz des Vorsatzes parteipolitisch unabhängig zu agieren, war die Gründungsgeschichte der Gesellschaft, wie es der Teilnehmerkreis des Vorbereitungstreffens im April 1974 verdeutlicht, sozialdemokratisch gefärbt. Neben dem Sozialdemokrat Schwencke gehörten zu den Initiatoren die SPD-Kulturdezernenten Hilmar Hoffmann aus Frankfurt am Main, Hermann Glaser aus Nürnberg und Spielhoff, der Journalist und Referent beim Parteivorstand der SPD Lothar Romain, SPD-Mitglied und Beigeordneter des Deutschen Städtetages Dieter Sauberzweig sowie der Zukunftsforscher Robert Jungk und der Theaterregisseur Peter Palitzsch.<sup>30</sup> Dies verweist auf einen allgemeinen Trend. Denn obwohl die Mitte der 1970er Jahre verabschiedeten kommunalpolitischen Grundsatzprogramme von SPD, CDU und FDP<sup>31</sup> eine Aufwertung von Kultur vorsahen, waren es in besonderem Maße Sozialdemokraten, die zu dieser Zeit in der Kulturpolitik wie auch in anderen Politikbereichen innovative Konzepte entwickelten und so die Modernisierung und Demokratisierung der Gesellschaft vorantrieben und letztlich breite gesellschaftliche Kreise integrierten.<sup>32</sup> Die Reformen im Kulturbereich stellten im Paket der inneren Reformen – zumal auf kommunaler Ebene angelegt – eine Nachzüglerreform dar.<sup>33</sup> Die mit ihr eng verknüpfte Reform des Bil-

Jahre Evangelische Akademie in Loccum, Göttingen 1977, S. 76-100.

<sup>28</sup> Olaf Schwencke/Klaus H. Revermann/Alfons Spielhoff (Hrsg.), Plädoyers für eine neue Kulturpolitik, München 1974.

<sup>29</sup> Norbert Sievers, „Neue Kulturpolitik“. Programmatik und Verbandseinfluß am Beispiel der Kulturpolitischen Gesellschaft, Hagen 1988.

<sup>30</sup> Vgl. ebd., S. 90 und Fußnote 5 und 6.

<sup>31</sup> Vgl. Kommunalpolitisches Grundsatzprogramm der SPD 1975; Kommunalpolitisches Grundsatzprogramm der CDU/CSU 1975; Leitlinien zur Kommunalpolitik der FDP 1976. Vgl. ferner Doris Gau, Kultur als Politik. Eine Analyse der Entscheidungsprämissen und des Entscheidungsverhaltens in der kommunalen Kulturpolitik, München 1990, S. 129-138.

<sup>32</sup> Vgl. Axel Schildt, Liberalisierung und Demokratisierung. Grundzüge der Reformpolitik 1966-1974, in: Bernd Rother (Hrsg.), Willy Brandt, Neue Fragen, neue Erkenntnisse, Freiburg 2011, S. 175-188.

<sup>33</sup> Vgl. Thomas Rübke, Das frühe „politische Programm“ der Soziokultur, in: Thomas Sievers/Bernd Wagner (Hrsg.), Bestandsaufnahme Soziokultur. Beiträge, Analysen, Konzepte. Dokumentation des gleichnamigen Forschungsprojektes der Kulturpolitischen Gesellschaft e.V., Stuttgart 1992, S. 37-54, hier S. 46f.

dungswesens hatte bereits Mitte der 1960er Jahre eingesetzt.<sup>34</sup>

Zu den Köpfen der sozialdemokratischen Reform im Kulturbereich gehörten die Kulturdezernenten Hoffmann<sup>35</sup> und Glaser.<sup>36</sup> Als typische Vertreter der 45er-Generation<sup>37</sup> traten sie für eine Demokratisierung der jungen Bundesrepublik ein. Da sie zur Zeit des Nationalsozialismus noch Kinder und Jugendliche waren, begann ihre berufliche Laufbahn erst nach dem tiefen Einschnitt 1945. Hoffmann (\*1925) kehrte 1947 aus amerikanischer Gefangenschaft zurück, arbeitete in Mühlheim an der Ruhr als Dolmetscher und dann als Leiter für das British Cultural Center „Die Brücke“ in Oberhausen, das Anfang der 1950er Jahre zur städtischen Volkshochschule umgewandelt wurde. Parallel zur Leitung der Volkshochschule studierte er in Essen Musik und Theaterwissenschaft.<sup>38</sup> Von 1965 bis 1970 war Hoffmann Kultur- und Sozialdezernent der Stadt Oberhausen, von 1970 bis 1990 Dezernent für Kultur und Freizeit in Frankfurt und von 1977 bis 1990 Mitglied des Kulturausschusses des Deutschen Städtetages. Glaser (\*1928) hatte sich während der Bombardierung mit seiner Mutter in ein fränkisches Dorf zurückgezogen und kehrte 1945 nach Nürnberg zurück. Er machte sein Abitur und studierte von 1947 bis 1952 in Erlangen und Bristol Germanistik, Anglistik, Geschichte sowie Philosophie und bereiste häufig die USA. Glaser leitete von 1964 bis 1999 in Nürnberg das Schul- und Kulturreferat und war ab 1970 Mitglied und von 1975 bis 1990 Vorsitzender des Kulturausschusses des Deutschen Städtetages.<sup>39</sup> Die beiden Kulturpolitiker erprobten in ihren Städten innovative kulturpolitische Modelle, zum Beispiel gründete Hoffmann in Frankfurt das erste kommunale Kino der Nachkriegszeit und initiierte am Schauspiel ein Mitbestimmungsmodell. Glaser forderte ein Bürgerrecht auf Kultur ein und etablierte in Nürnberg neue Formen der Soziokultur wie die Kulturläden und die Nürnberger Gespräche.<sup>40</sup> Hoffmann publizierte 1974 die Schrift „Perspektiven der kommunalen Kulturpolitik“ und 1979 „Kultur für alle“<sup>41</sup> und Glaser

<sup>34</sup> Vgl. Wilfried Rudloff, Bildungspolitik als Sozial- und Gesellschaftspolitik. Die Bundesrepublik in den 1960er- und 1970er-Jahren im internationalen Vergleich, in: AfS 47 2007, S. 237-268.

<sup>35</sup> Vgl. Manfred Kittel, Politik und Kultur in Frankfurt am Main nach 1968, München 2011; Dieter Kramer, Von der Freizeitplanung zur Kulturpolitik. Eine Bilanzierung von Gewinnen und Verlusten, Frankfurt a.M. 2011.

<sup>36</sup> Vgl. Franziska Knöpfle, Im Zeichen der Soziokultur. Hermann Glaser und die kommunale Kulturpolitik, Nürnberg 2007.

<sup>37</sup> Vgl. Ulrich Herbert, Drei politische Generationen im 20. Jahrhundert, in: Jürgen Reulecke (Hrsg.), Generationalität und Lebensgeschichte im 20. Jahrhundert, München 2003, S. 95-114.

<sup>38</sup> Vgl. Hilmar Hoffmann, Ihr naht Euch wieder, schwankende Gestalten. Erinnerungen, Hamburg 1999.

<sup>39</sup> Vgl. Hermann Glaser, Und du meinst so bliebe es immer, Cadolzburg 2001.

<sup>40</sup> Vgl. Knöpfle, Im Zeichen der Soziokultur; Kittel, Politik und Kultur in Frankfurt.

<sup>41</sup> Hilmar Hoffmann, Perspektiven der kommunalen Kulturpolitik. Beschreibungen und Entwürfe, Frankfurt 1974; Ders., Kultur für alle, Frankfurt am Main 1979.

veröffentlichte 1974 mit dem Kommunikationswissenschaftler Karl Heinz Stahl das Buch „Die Wiedergewinnung des Ästhetischen. Perspektiven und Modelle einer neuen Soziokultur“.<sup>42</sup>

Für die kulturpolitische Entwicklung in vielen bundesdeutschen Städten war auch entscheidend, das wird in der bisherigen Forschung kaum beachtet, dass insbesondere Hoffmann mit Frankfurt, aber auch Glaser mit Nürnberg durch ihre mediale Präsenz bundesweit stärker als andere Städte der Bundesrepublik als Vorbilder fungierten. Wie hoch deren mediale Präsenz war, wird im Folgenden am Beispiel von Hoffmann gezeigt. Die Auswertung des medialen Angebotes der 1970er Jahre zeigt, dass über Hoffmann allein in der überregionalen Presse mehr als 170 größere Artikel erschienen sind.<sup>43</sup> Im Radio trat er als Experte auf, erläuterte zum Beispiel am 28. Juni 1977 in der WDR-Sendung „Zeitzeichen“ die Notwendigkeit von Kultur in der Industriegesellschaft.<sup>44</sup> Im Laufe der 1970er Jahre gab es im Fernsehen mehr als 30 Sendungen, in denen Hoffmann eine zentrale Rolle spielte. Am 8. März 1971 war er Experte in der Sendung „Titel, Thesen, Temperamente“ zum Thema „Neue Modelle für das Theater an deutschen Bühnen“. Am 9. März 1975 lief eine fast einstündige Sendung des WDR mit dem Titel „Hoffmanns Versuch. Kulturpolitik in Frankfurt“ und am 25. November des gleichen Jahres wurde er in der Sendung „Filmmagazin“ der Reihe „Kultur aktuell“ interviewt.<sup>45</sup> Die Medien zeigten, dass Frankfurts Kulturpolitik modern, innovativ und nachahmungswert war und steuerten so den kulturpolitischen Wandel mit.<sup>46</sup> Inwieweit diese medialen Vorbilder, aber auch die Empfehlungen übergeordneter Institutionen wie dem Deutschen Städtetag, der Loccumer Kolloquien und der Parteien fernab von Frankfurt und Nürnberg wahrgenommen wurden, soll im Folgenden am Beispiel von Saarbrücken untersucht werden.

## *2. Die neue städtische Kulturpolitik in Saarbrücken*

Ein Blick nach Saarbrücken zeigt, dass dort die konzeptionellen Anregungen aus dem bundesweiten Diskurs auf fruchtbaren Boden fielen. In der saarländischen

<sup>42</sup> Hermann Glaser/Karl Heinz Stahl, Die Wiedergewinnung des Ästhetischen. Perspektiven und Modelle einer neuen Soziokultur, München 1974.

<sup>43</sup> Recherche in der Gruner + Jahr Pressedatenbank, 24.01.2011.

<sup>44</sup> Recherche in der WDR-Datenbank.

<sup>45</sup> Dies ergab eine Recherche in Fernseharchivbeständen von NDR, MDR, RBB, ORF, HR, SWR, SR, RB, Deutsche Welle, WDR und BR.

<sup>46</sup> Vgl. Holger Nehring, Debatten in der medialisierten Gesellschaft. Bundesdeutsche Massenmedien in den globalen Transformationsprozessen der siebziger und achtziger Jahre, in: Raithe/Rödder/Wirsching, S. 45-65.



Landeshauptstadt setzte Mitte der 1970er Jahre eine Reformpolitik in der Sozial-, Jugend-, Bildungs- und Kulturpolitik ein, um die „Lebensqualität“ in der Stadt zu verbessern.<sup>47</sup> Wie bereits erläutert, prägte die Forderung nach Wiederherstellung urbaner „Lebensqualität“ auch den bundesweiten Diskurs und stellte entsprechend keine lokale Besonderheit dar; auch wenn sich die Reformbereitschaft in Saarbrücken freilich aus der veränderten politischen Situation speiste. Infolge der Kommunalwahl 1974 löste eine SPD/FDP-Koalition die CDU-Mehrheit im Stadtrat ab. Hinzu kam, dass die Einwohnerzahl Saarbrückens im Zuge der Gebietsreform 1974 um 80.000 Bürger auf insgesamt 209.000 anstieg und sich daraus ein besonderer Strukturierungsbedarf der kulturpolitischen Landschaft ergab.<sup>48</sup> In der Sitzung des Schul- und Kulturausschusses am 18. September 1975 begründete die SPD-Fraktion die Grundsätze ihrer neuen Kulturpolitik.<sup>49</sup> Der SPD-Stadtverordnete Wilfried Dittmar betonte, dass seine Partei der Kulturpolitik einen hohen Stellenwert einräume. In der Nachkriegszeit sei die Bedeutung der Kulturpolitik von den politisch Verantwortlichen unterschätzt worden, da diese sich einseitig an wirtschaftlichem Wachstum orientiert hätten. Es seien nur Subventionen an die alteingesessenen Kultureinrichtungen verteilt worden, ohne sich um deren Inhalte zu kümmern. Dies habe die Stadt kulturell ins Abseits gedrängt und zur Verfestigung sozialer Chancenungleichheit beigetragen. Die SPD verstand die neue Kulturpolitik indes als aktive Freizeit- und Gesellschaftspolitik, die die Kultureinrichtungen allen Bürgern zugänglich mache wolle. Da Kultur nach Ansicht der Saarbrücker SPD wesentlicher Bestandteil der Stadtentwicklung war, sollte die kulturpolitische Landschaft der Stadt neu strukturiert werden. Dazu gehöre zum Beispiel, cityferne Stadtgebiete in Form von Stadtteilzentren aufzuwerten.

Wie stark die Linie der Saarbrücker SPD sich an der bundesweiten Parteilinie orientierte, zeigt sich auch darin, dass Dittmar zum Abschluss seiner Rede aus dem kommunalpolitischen Grundsatzprogramm der SPD zitierte und betonte, dass die Verbindung von Bildung und Kultur eine wichtige Voraussetzung und Ergänzung von gesellschaftlicher Reform sei.<sup>50</sup> In dieser Grundsatzdebatte im September 1975 bezogen die FDP und CDU andere Positionen. Die FDP, so Stadtratsvertreter Wolfgang Stützel, war dagegen, dass die Politik den Bürgern Geld in Form von Steuern wegnehme und für Zwecke ausbebe, für die der Bürger es selbst nicht ausgeben würde. Die Stadt Saarbrücken wende auf diese Weise im Kulturbereich 12.000.000

<sup>47</sup> Vgl. Rainer Hück/Dietmar Talkenberg, Kommunalwirtschaft und Daseinsvorsorge, in: Wittenbrock, S. 550-574, hier S. 556.

<sup>48</sup> Vgl. ebd.

<sup>49</sup> Vgl. Niederschrift über die Sitzung des Schul- und Kulturausschusses am 18.9.1975, Kulturamt der Stadt Saarbrücken.

<sup>50</sup> Vgl. ebd.

DM auf. Im Detail aber, so Stützel, habe er keinen Vorschlag der SPD gehört, dem die FDP als Koalitionspartner nicht zustimmen könne.<sup>51</sup> Die CDU-Stadtratsfraktion vertrat den Standpunkt, dass der Bürger einen Anspruch auf ein breites und anspruchsvolles kulturelles Angebot habe. Im Gegensatz zur SPD war die CDU aber der Ansicht, so ihr Stadtratsmitglied Karl-Heinz Dorscheid, dass bereits jeder Bürger die Möglichkeit habe, sich kulturell zu betätigen. Bürger, die kein Interesse hätten, Konzerte, Theaterstücke und Ausstellungen zu besuchen, könnten durch keine von der SPD vorgeschlagenen Maßnahmen dazu angehalten werden. Außerdem komme den Privatinitiativen und kulturellen Vereinen und Vereinigungen eine besondere Bedeutung zu, da die Stadt nicht alle kulturellen Aufgaben erfüllen könne.<sup>52</sup>

Die kulturpolitische Situation in Saarbrücken veränderte sich im Zuge dieser Grundsatzdebatte grundlegend.<sup>53</sup> Es wurden zahlreiche alternative Veranstaltungsformate und neue Kooperationsformen zwischen den Kulturinstitutionen sowie zwischen Verwaltung und Bürgern erprobt. Eine rege öffentliche Diskussion über Stellenwert und Gestaltung städtischer Kulturpolitik begleitete diese Entwicklung. Die Saarbrücker Zeitung ließ zu diesen Fragen zum Beispiel in der Reihe „Kultur findet Stadt“ im Jahreswechsel 1976/1977 unterschiedliche Akteure zu Wort kommen.<sup>54</sup> Im Rahmen der neuen Kulturpolitik fiel dem Kulturamt eine Schlüsselposition zu, da es ab 1975 erstmals mit einem eigenen kulturellen Angebot die Saarbrücker Kulturszene in Bewegung brachte und mit einem Ferienkalender, einem Kulturplakat und einem Kulturfahrplan in die Öffentlichkeitsarbeit investierte.<sup>55</sup>

Die Veränderungen in der städtischen Kulturpolitik bedeuteten indes nicht, dass Saarbrückens Politiker die Ausgaben für Kultur kräftig ausbauten. Ein Vergleich der Kulturausgaben zwischen 1965 und 1985 zeigt sogar, dass Ende der 1960er Jahre noch zwischen 5,4 und 7,0 Prozent des städtischen Gesamthaushaltes für Kultur ausgegeben wurden, während der Anteil zwischen 1975 und 1985 nur noch zwischen 3,3 und 5,7 Prozent lag.<sup>56</sup> Ursächlich dafür war eine grundlegende Umstrukturierung des Kulturbereichs. Einerseits gab die Stadt schrittweise hohe Ausgabenposten an andere Träger ab, was freilich nicht im Sinne der vom Deutschen Städte-

<sup>51</sup> Vgl. ebd.

<sup>52</sup> Vgl. ebd. Weiterführend auch: *Leben in der Stadt, Kommunalpolitisches Programm der CDU, Saarbrücken* 5. Mai 1974, Saarbrücken 1974, CDU-Stadtratsfraktion.

<sup>53</sup> Vergleicht man die Kommunalpolitischen Programme der SPD in Saarbrücken, zeigt sich im Laufe der 1970er Jahre eine ganz deutliche Aufwertung der Kultur, die allein schon am Umfang des Aufgabenbereichs Kultur im Rahmen der Kommunalpolitik erkennbar ist. Vgl. *Vorausschauende Kommunalpolitik im neuen Saarbrücken*, o.O., o.J. [1974]; *Leitlinien sozialdemokratischer Kommunalpolitik in Saarbrücken*, Saarbrücken, o.J. [1979];, Stadtratsfraktion Saarbrücken.

<sup>54</sup> Vgl. die Feuilletonausgaben von November 1976 bis Februar 1977.

<sup>55</sup> Vgl. *Verwaltungsbericht der Landeshauptstadt Saarbrücken 1975, Saarbrücken 1976*, S. 29f.

<sup>56</sup> Vgl. *Haushaltspläne der Stadt Saarbrücken 1965 bis 1985*, veröffentlicht Saarbrücken 1966 bis 1986.

tag empfohlenen Aufwertung des Politikbereiches Kultur entsprach. Zu nennen ist hier in erster Linie die Umwandlung des Stadttheaters 1971 in ein Staatstheater, wodurch das Land die Hälfte der Kosten übernahm. Daneben erreichte der inzwischen zum Oberbürgermeister gewählte Oskar Lafontaine (SPD) 1981, dass das Saarlandmuseum an die 1980 gegründete Stiftung Saarländischer Kulturbesitz überging.<sup>57</sup> Schließlich wechselte 1984 die Volkshochschule an den Stadtverband, den die Stadt aber immerhin durch eine Umlage von rund 61 Prozent mitfinanzierte.<sup>58</sup> Andererseits übernahm die Stadt die Musikschule<sup>59</sup> und investierte eine im Vergleich zu den Einsparungen kleinere Summe in zahlreiche neue Kulturformate, vor allem Events und Festivals.<sup>60</sup> Bei diesen Innovationen, dass wird im Folgenden anhand einiger ausgewählter Beispiele gezeigt, orientierten sich Saarbrücker Kulturmacher auch an bundesweiten Trends.

Als SPD-Vorzeigestück der neuen Saarbrücker Kulturpolitik fand 1975 auf dem St. Johanner Markt das erste Altstadtfest statt, veranstaltet vom Kulturamt und der Saarbrücker Bürgerinitiative Altstadtfest, die sich später in Bürgerforum umbenannte.<sup>61</sup> Überregional waren Altstadtfeste ein seit Beginn der 1970er Jahre etabliertes Kulturformat, das sich dadurch auszeichnete, nicht nur potentiell alle Stadtbürger integrieren zu können, sondern auch eine Aufwertung des Innenstadtbereiches zu erreichen und gleichzeitig über die Stadtgrenzen hinaus im Sinne einer Imageaufwertungsstrategie auf die Stadt aufmerksam zu machen.<sup>62</sup> Die Saarländer hatten ein solches Fest noch nicht gesehen. In der Saarbrücker Innenstadt gab es drei Tage neben Ess- und Bierständen mit Theater, Folklore und Lesungen „Kultur zum Mitmachen für jedermann“, wie die Saarbrücker Zeitung es schrieb.<sup>63</sup> Aufgrund der hohen Resonanz wurde das Altstadtfest seit 1975 jährlich durchgeführt, behielt zahlreiche kulturelle Elemente, wobei diese gegenüber kommerziellen Gesichtspunkten

<sup>57</sup> Vgl. Niederschrift der Sitzung des Stadtrates Saarbrücken, 25.8.1981, Amt für Ratsangelegenheiten Saarbrücken.

<sup>58</sup> Vgl. Niederschrift über die Sitzung des Stadtrates Saarbrücken, 15.11.1983, Amt für Ratsangelegenheiten Saarbrücken.

<sup>59</sup> Vgl. Anonymus, 50 Jahre Musikschule Saarbrücken – 50 Jahre Musikschulen an der Saar, in: Da Capo H. 11/2004, S. 1-7.

<sup>60</sup> Neben den im Text genannten entfielen weitere Kulturausgaben u.a. auf den Zoologischen Garten, die Stadtbibliothek, das Stadtarchiv, die Heimatpflege, die Instandhaltung der Kirchturmuhren.

<sup>61</sup> Vgl. Hildegard Redicker, Das erste Saarbrücker Altstadtfest, in: Saarbrücker Hefte 42 1975, S. 107-123.

<sup>62</sup> Vgl. Stellvertretend für andere vgl. den Beitrag von Konrad Schilling in dem bereits erwähnten Band von Schwencke/Revermann/Spielhoff, Plädoyers für eine neue Kulturpolitik; Lu Seegers, Die farbige Stadt. Image- und Kommunikationspolitik im Hannover der frühen Siebziger Jahre, in: von Saldern, S. 181-207.

<sup>63</sup> Vgl. Anonymus, Drei Tage wird gefeiert. Mammutprogramm beim St. Johanner Altstadtfest, in: Saarbrücker Zeitung, 11.7.1975.

schrittweise zurücktraten. Das Modell einer Zusammenarbeit von Bürgerinitiativen und Stadt fand Nachahmer. Die Bürgerinitiative Alt-Saarbrücken organisierte seit 1975 jährlich mit Unterstützung des Kulturamtes in Alt-Saarbrücken einen Weihnachtsmarkt und auch bei der sogenannten Suppenfastnacht arbeiteten Stadt und Bürger Hand in Hand.<sup>64</sup>

Durch einen mit 5.000 DM dotierten Kunstpreis wollten die Saarbrücker Kulturpolitiker 1975 auf Anregung der CDU-Fraktion das künstlerische Leben in der Stadt fördern. Es solle über die Grenzen der Stadt bekannt werden, so der Kulturdezernent Adolph Barth, dass „wir hier nicht nur Kohle abbauen“.<sup>65</sup> Auf die Frage der Saarbrücker Zeitung „Was bedeutet der Saarbrücker Kunstpreis für Sie?“ antwortete der erste Preisträger Boris Kleint, Leiter der Malklasse an der Werkkunstschule Saarbrücken: „Ich finde es doch sehr ermunternd, daß eine Stadt sich auf sich selbst besinnt, die bisher doch ein bißchen geschlafen hat im Verhältnis zu anderen Städten. Ich habe überhaupt das Gefühl, daß so eine Art Erwachen hier in Saarbrücken stattfindet, so eine Art von neuem Selbstbewußtsein, fast möchte ich sagen, ein neues Stadt-Bewußtsein.“<sup>66</sup> Der Kunstpreis wurde ab 1975 jährlich in verschiedenen Kunstbereichen als Nachwuchsförderpreis, aber auch als Honorierung vergeben.<sup>67</sup> Wie ein Künstler-Hearing 1980 ergab, sahen die meisten Künstler aber in dem Preis kein wirksames Mittel der Kulturförderung.<sup>68</sup>

Zum völlig neuen Bereich städtischer Kulturpolitik Saarbrückens entwickelte sich die bereits in vielen Großstädten praktizierte kommunale Filmarbeit. Der Deutsche Städtetag hatte 1973 und 1977 eine Umfrage zur bundesdeutschen Filmarbeit durchgeführt, um einen Überblick über die Situation in den Mitgliedsstädten zu erhalten, deren Ergebnisse 1978 in eine vom Präsidium verabschiedete Empfehlung „Film in der Stadt, Möglichkeiten einer kommunalen Filmarbeit“ mündete.<sup>69</sup> In den Leitlinien sozialdemokratischer Kommunalpolitik in Saarbrücken, die unter dem Schlagwort einer „Kultur für alle“ standen, hieß es: „Der Film ist die erste Kunstform, die sich von Anfang an als Medium für alle verstanden hat. In einer sich demokratisch verstehenden Kulturpolitik kommt ihm deshalb ein hoher Stellenwert zu.“<sup>70</sup> Die Saarbrücker Kulturpolitiker realisierten die Filmarbeit durch die Koopera-

<sup>64</sup> Vgl. Verwaltungsbericht der Landeshauptstadt Saarbrücken 1975, Saarbrücken 1976, S. 29.

<sup>65</sup> Vgl. Anonymus, Ein Kunstpreis neuen Stils, in: Saarbrücker Zeitung 29/30.11.1975.

<sup>66</sup> Vgl. Anonymus, Boris Kleint: „Als ob man in einem Neubau zieht“, in: Saarbrücker Zeitung, 10/11.1.1976.

<sup>67</sup> Vgl. StA Saarbrücken, Großstadt nach 1945, unverzeichneter Bestand, Kulturamt, Kunstpreis ab 1975.

<sup>68</sup> Vgl. Ergebnis eines Künstler-Hearings, in: Saarbrücker Zeitung, 26.9.1980.

<sup>69</sup> Vgl. Geschäftsbericht der Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Städtetages für die Jahre 1977 und 1978 erstattet vom Geschäftsführenden Präsidialmitglied Dr. Bruno Weinberger, Köln Marienburg 1979, S. 54.

<sup>70</sup> Vgl. Leitlinien sozialdemokratischer Kommunalpolitik in Saarbrücken, Saarbrücken, o.J. [1979];, Stadt-

tion mit einem kommerziellen Kinobetreiber und Gründung des Stadtkino Camera, indem ab 1977 wöchentlich fünf Filmvorstellungen stattfanden.<sup>71</sup> An der Entwicklung des Stadtkinos lässt sich ablesen, dass das Kulturamt im Zuge der Erweiterung des Kulturbegriffs mit anderen städtischen Ämtern in Konkurrenz trat. Denn auch das Sozialamt setzte in den 1970er Jahren auf das Medium Film. Die Konkurrenzsituation der Ämter wurde indes abgeschwächt, indem sich das Sozialamt mit der Jugendfilmbühne auf Kinder und Jugendliche konzentrierte. Gegen Ende des Jahrzehnts entstand im Stadtkino die Idee für das Filmfestival für Nachwuchsregisseure aus dem deutschsprachigen Raum, das sogenannte Max-Ophüls-Filmfestival, das insbesondere durch Unterstützung der SPD erstmals 1980 stattfand.<sup>72</sup> Wie stark die Saarbrücker Kulturschaffenden den Blick auf bundesweite Trends ausrichteten, zeigt sich nicht nur in der Etablierung der inzwischen überregional als neues, wichtiges Feld städtischer Kulturarbeit gehandelten Filmarbeit, sondern auch daran, dass die Veranstalter den Frankfurter Kulturdezernenten Hoffmann als Kino- und Filmexperten einluden und er Jurymitglied des Festivals wurde.<sup>73</sup>

Auch im Theaterbereich gab es in den 1970er Jahren zahlreiche Innovationen. Auf Initiative des neuen Kulturdezernenten Ernst Küntzer (FDP) sowie der Stadtverordneten Adolf-Peter Janz (CDU) und Hermann Kronz (CDU) veranstaltete die Stadt ab 1978 in Kooperation mit dem Staatstheater jährlich das deutsch-französische Festival „Woche des jungen französischen Theaters - Perspectives du Jeune Théâtre Français“, in den folgenden Jahren vielfach nur noch „Perspectives“ genannt. Tänzer, Musiker, Schauspieler und Pantomimen aus Frankreich zeigten zehn Tage lang auf Straßen, Plätzen, in alten Fabriken und im Theater ihre neuesten Produktionen. 1979 unterstützte die Stadt auch erstmals die Kleinkunstabühnen „Theater Blaue Maus“ und das Musik- und Kleinkunstpodium „Barrelhouse“<sup>74</sup>, übernahm die Kleinkunstabühne „Theater im Stiefel“ in der Altstadt und führte dort in Kooperation mit dem Staatstheater und dem Saarländischen Rundfunk gemeinsame Veranstaltungen durch.<sup>75</sup> 1981 entstand durch den Umbau des städtischen Gebäudes der Alten Feuerwache eine weitere Spielstätte für das Sprechtheater.<sup>76</sup>

ratsfraktion Saarbrücken.

<sup>71</sup> Vgl. Niederschrift über die Sitzung des Schul- und Kulturausschuss vom 11.11.1976, StA Saarbrücken, Großstadt nach 1945, unverzeichneter Bestand, Schul- und Kulturausschuss 1976/77.

<sup>72</sup> Vgl. Niederschrift über die Sitzung des Schul- und Kulturausschusses, 30.8.1979, StA Saarbrücken, Großstadt nach 1945, unverzeichneter Bestand, Schul- und Kulturausschuss 1979/1980.

<sup>73</sup> Vgl. Flyer Max-Ophüls-Preis 1980, StA Saarbrücken, Großstadt nach 1945, unverzeichneter Bestand Stadtamt 13, Nr. 11 Max-Ophüls 1982, Jugendfilmbühne, Stadtkino Camera, Galerie der Jugend, Kinderfilmfest.

<sup>74</sup> Vgl. Verwaltungsbericht der Stadt Saarbrücken 1979, Saarbrücken 1979, S. 93.

<sup>75</sup> Vgl. Anonymus, „Theater im Stiefel“, in: Saarbrücker Zeitung 22.11.1979.

<sup>76</sup> Vgl. Niederschrift über die Sitzung des Schul- und Kulturausschusses am 28.5.1975, S. 4, StA Saar-

Im Rahmen der Literaturförderung setzte die Stadt auf zahlreiche kleinere Projekte. 1976 führte das Kulturamt einen Autorenwettbewerb durch und unterstützte das Poesie-Telefon, unter dessen Nummer poetische Texte abrufbar waren.<sup>77</sup> 1979, 1980 und 1981 fand in Kooperation mit der Zeitschrift „Versuche“ eine Aktion namens „Lyrischer März“, dann unbenannt in „Lyrischer Frühling“ statt, bei der aktuelle Texte deutschsprachiger Lyriker auf Plakaten im Stadtraum veröffentlicht wurden.<sup>78</sup>

Hier wie auch an anderen Beispielen zeigt sich, dass Saarbrückens Kulturakteure – entsprechend der in den Beschlüssen des Deutschen Städtetages formulierten Forderung – versuchten, das städtische Leben mit Kultur zu durchdringen. 1978, 1979 und 1980 führte die Stadt gemeinsam mit dem Schriftstellerverband eine Literaturwerkstatt durch. 1981 wurde ein Stadtteilautor engagiert, der für ein Jahr lang das kulturelle Leben in seinem Stadtteil beobachtete.<sup>79</sup> Die Einrichtung des Stadtteilautors zeigt, dass die Stadt an einigen Stellen auch in die kulturelle Infrastruktur der Stadtteile investierte. Die Anfang der 1980er Jahre in den Stadtteilen Dudweiler und Burbach errichteten Bürgerhäuser boten Räumlichkeiten für Bibliothek, Erwachsenenbildung und Vereine. Diese Dezentralisierung war in die Stadtentwicklungsplanungen eingebunden. Das Rahmenmodell der innerstädtischen Raumordnung, das sogenannte Achsen-Zentren-Modell, bestimmte ab 1975 die Raumplanung der Stadt Saarbrücken. Das Modell ging von einem Hauptzentrum in der City und drei Nebenzentren in Dudweiler, Brebach/Güdingen und Burbach aus.<sup>80</sup>

Ende der 1970er Jahre diskutierten die städtischen Gremien auch über die Einrichtung eines Soziokulturellen Zentrums. Die SPD beantragte 1977, für einen noch einzurichtenden Kulturladen im Stadtteil Burbach den Betrag von 25.000 DM vorzusehen. In dem Kulturladen sollte es nicht nur ein kulturelles Angebot geben, sondern auch soziale Betreuung, also zum Beispiel Beratung für Arbeitslose, durchgeführt werden. Zur Erläuterung informierte Wilfried Dittmar detailliert über die mögliche Struktur eines solchen Kulturladens und verwies auf die Kulturläden in Nürnberg. Bei diesen handele es sich um kombinierte ganztägige Angebote, die sich an alle „Schichten der Bevölkerung“ richteten. Kulturläden böten einen Altenclub, Jugendarbeit, Lesestunden, Vorträge, Schülerhilfen und Hobbykurse. Sie seien in äl-

brücken, Großstadt nach 1945, unverzeichneter Bestand, Schul-Kulturausschuss 1974/75.

<sup>77</sup> Vgl. Verwaltungsbericht der Landeshauptstadt Saarbrücken 1976, Saarbrücken 1978, S. 73f.

<sup>78</sup> Lyrischer Frühling – Erste Resonanz, StA Saarbrücken, Großstadt nach 1945, unverzeichneter Bestand, Kulturamt, Lyrischer Frühling 1980.

<sup>79</sup> Vgl. Bestand: StA Saarbrücken, Saarbrücken, Großstadt nach 1945, unverzeichneter Bestand, Kulturamt, Stadtteilautor.

<sup>80</sup> Vgl. Hück/ Talkenberg, S. 556f; Rahmenmodell der innerstädtischen Raumordnung – Achsen – Zentren – Modell, hg. von der Landeshauptstadt Saarbrücken, Amt für Stadtentwicklung und Raumordnung, bearb. von Hartmut Haase, Saarbrücken 1975.

teren Häuser mit vielen Räumen einzurichteten, die sich für die Arbeit mit kleinen Gruppen eigneten. Da ein zu nutzendes Haus im Stadtteil Burbach noch nicht gefunden sei, solle der zu reservierende Betrag bis zur Klärung der Raumfrage gesperrt werden. Zu einer Umsetzung dieses Antrages und damit zur Einrichtung eines Soziokulturellen Zentrums kam es aber nicht, da die CDU den sozialdemokratischen Vorschlag zurückwies und keine städtische Initiative ein Soziokulturelles Zentrum einforderte.<sup>81</sup> Dennoch zeigt auch dieses Beispiel, dass Saarbrücken die kulturpolitische Situation in anderen Städten beobachtete und die auf Bundesebene als innovativ geltende Kulturformate diskutierte.

### *3. Zusammenfassung und Ausblick*

In den langen 1970er Jahren wurde die städtische Kulturpolitik neu ausgerichtet. Der Deutsche Städtetag verabschiedete 1973 mit „Wege zur menschlichen Stadt“ ein Grundsatzpapier, das den Stellenwert von Kultur innerhalb der Stadtpolitik deutlich aufwertete. Alle Parteien trugen die Aufwertung der Kultur mit, während aber in erster Linie die SPD richtungsweisende Konzepte vorantrieb. Die Bedeutung der 1970er Jahre für die Geschichte städtischer Kulturpolitik der bundesdeutschen Nachkriegszeit ergibt sich durch diese erste entscheidende Neuorientierung der Politik nach 1945, die die städtische Kulturpolitik bis in die Gegenwart entscheidend mitbestimmte. Auch in Saarbrücken veränderte sich die Kulturpolitik in den langen 1970er Jahren. Im Rahmen eines umfassenden Reformprogramms, das darauf abzielte, die „Lebensqualität“ in der Stadt zu erhöhen, setzte die SPD ab 1974/5 auf dem kulturpolitischen Feld einen neuen, erweiterten Kulturbegriff durch. Bei der Konzeption des kulturellen Angebotes spielten eine Vielzahl lokaler Akteure aber auch der bundesweite Diskurs um Stellenwert und Ausrichtung städtischer Kulturpolitik und die mit den Namen Hoffmann und Glaser verbundenen (medialen) Vorbilder Frankfurt und Nürnberg eine Rolle. In Saarbrücken war die Neuausrichtung der Kulturpolitik mit Einsparungen verbunden, da die Stadt die kostenintensiven Einrichtungen Theater, Saarländisches Museum und Volkshochschule an andere Träger abgab. Die Bürger spürten diese Einsparungen zunächst nicht, da die Kulturinstitutionen im städtischen Raum verblieben. Nichtsdestotrotz bedeutete der Trägerwechsel letztlich eine verminderte Einflussnahme der Stadt auf zentrale Kulturbereiche. Das neugeschaffene Kulturangebot, als dessen Vorzeigestück das Altstadtfest galt, zeichnete sich durch ein hohes Maß an Kreativität aus und reduzierte beim Pu-

<sup>81</sup> Vgl. Protokoll der Sitzung des Schul- und Kulturausschusses, 3.2.1977, Kulturamt der Stadt Saarbrücken. Eine systematische Durchsicht durch die Ausgaben der alternativen Stadtzeitung ergab, dass keine Initiative ein solches Zentrum einforderte.

blikum „Schwellenängste“. Erstmals ging es darum, Kultur auf Straßen, Plätzen und Fußgängerzonen zu bringen. Um dies zu realisieren, etablierten die Kulturpolitiker und -verwalter nicht nur innovative Kulturformate, sondern erprobten auch neuartige Kooperationsformen mit den entstandenen Bürgerinitiativen, die „von unten“ die Kulturpolitik der Stadt mitgestalteten. Die starke Eventorientierung des Kulturprogramms ermöglichte den Politikern zudem regelmäßige Medienauftritte. Vieles deutet daraufhin, dass sich ein solch beschleunigter Umbruch städtischer Kulturpolitik in Saarbrücken Mitte der 1970er Jahre insbesondere aufgrund des politischen Machtwechsels vollzogen hat. Wie typisch Saarbrückens Kulturpolitik für die Entwicklung anderer Großstädte in der Bundesrepublik ist, werden geplante, vergleichende Studien zeigen, die sich nicht, wie bisher in der Forschung geschehen auf die sozialdemokratischen „Kulturhochburgen“ Frankfurt und Nürnberg konzentrieren. Denn für die Geschichte der Bundesrepublik deutlich repräsentativere „moderne Großstädte“ wie Kassel und Krefeld besteht noch ein beträchtlicher Forschungsbedarf.

**Susanne Dengel, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Kultur- und Mediengeschichte Universität des Saarlandes,  
susanne.dengel@mx.uni-saarland.de**



## Gefährdete Ohren. Lärm und Großstadtkritik am Beispiel von Wien um 1900\*

Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein kann die Einstellung der Bevölkerung gegenüber der urbanen Welt als weitgehend unentschieden und ambivalent bezeichnet werden. Erst die rasante Beschleunigung des Stadtwachstums ab der Jahrhundertmitte führte zur Entstehung einer populär und massenwirksam ausformulierten Stadtkritik. Bedrohliche Bilder von der Unnatur der Stadt kamen auf, von Menschengewühl und Anonymität, Technisierung und Oberflächlichkeit, Dekadenz, Krankheit, Hektik – und Lärm.<sup>1</sup> Die Stadtkritik entwickelte sich um 1900 zur Großstadtkritik, eingebettet in eine breite Auseinandersetzung mit der modernen Zivilisation und ihren ökologischen und sozialen Umwälzungen. Lärm wurde dabei vor allem in dreierlei Hinsicht zum Thema: als Gegenstand der Hygienebewegung, die sich auf immer mehr Lebensbereiche ausdehnte und wirkungsmächtige Handlungsanleitungen zur Gesundung der Metropolen propagierte; als Symptom der überreizten Nerven des Großstadtmenschen und seiner vermeintlich auffallend gesteigerten Nervosität; und als sinnliches Gegenbild eines bürgerlichen Erziehungs- und Verhaltensideals, das mit zunehmender Intensität um das Phänomen der „Ruhe“ kreiste.

<sup>1</sup> \* Die folgenden Ausführungen entstammen dem langjährigen Forschungsprojekt des Autors „Der Klang der Großstadt. Wien 1850–1914“, das demnächst als Buch erscheint. Vgl. dazu auch Peter Payer, *The Age of Noise. Early reactions in Vienna, 1870-1914*, in: *Journal of Urban History* 1 33: 5 (July 2007), S. 773-793; Ders., *Unerwünschte Geräusche. Lärm und Großstadt im 20. Jahrhundert*, in: *Blätter für Technikgeschichte*, Bd. 66/67 (2004/2005), S. 69-94; Ders., *Versuch einer akustischen Topografie: Wien um 1900*, in: *Wiener Geschichtsblätter* 1 (2005), S. 1-16; Ders., *Der Klang von Wien. Zur akustischen Neuordnung des öffentlichen Raumes*, in: *Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaften* 4 (2004), S. 105-131; Ders., *„Großstadtwirbel“. Über den Beginn des Lärmzeitalters, Wien 1850–1914*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* 2 (2004), S. 85-103; Ders., *Vom Geräusch zum Lärm. Zur Geschichte des Hörens im 19. und frühen 20. Jahrhundert*, in: *Wolfram Aichinger, Franz X. Eder und Claudia Leitner (Hrsg.), Sinne und Erfahrung in der Geschichte*, Innsbruck, Wien, München und Bozen 2003, S. 173-191.

Christian Engeli, *Die Großstadt um 1900. Wahrnehmung und Wirkungen in Literatur, Kunst, Wissenschaft und Politik*, in: *Clemens Zimmermann und Jürgen Reulecke (Hrsg.), Die Stadt als Moloch? Das Land als Kraftquell? Wahrnehmungen und Wirkungen der Großstädte um 1900*, Basel-Boston-Berlin 1999, S. 22.

Die aktuell im deutschsprachigen Raum zu diesem Thema vorliegenden Forschungen von Klaus Saul<sup>2</sup>, Matthias Lentz<sup>3</sup>, Michael Toyka-Seid<sup>4</sup> und Daniel Morat<sup>5</sup> sollen im Folgenden um Anmerkungen aus der Wiener Perspektive ergänzt werden.

### *Hygiene der Straße*

Lärm macht krank. Diese Tatsache rückte zunehmend ins Bewusstsein der Bevölkerung. Offenkundig wurde dies zunächst an einschlägig belasteten Berufsgruppen, wie der deutsche Fabrikarzt Friedrich Röpke in seiner wegweisenden, 1902 erschienenen Studie darlegte. Kesselschmiede, Soldaten, Telefonistinnen, Lokführer oder Heizer wiesen infolge ihrer beruflichen Tätigkeit überdurchschnittlich häufig Lärmschädigungen auf, und auch bei den Webern gab es, so Röpke, kaum jemand, der nach zwei Jahren noch normal hören konnte.<sup>6</sup> Zwar standen in der Gewerbehygiene nach wie vor Staub, Gestank, Chemikalien oder Unfälle im Zentrum der Aufmerksamkeit, die schädlichen Folgewirkungen des Lärms waren aber nun, durch arbeitsmedizinische Untersuchungen wissenschaftlich weitgehend abgesichert, nicht mehr zu bagatellisieren.

Wer zum ersten Mal in eine große Fabrik komme, so bemerkte auch der deutsche Arzt Gerhard Heilig 1908, der sei zunächst von nichts so überwältigt wie von

<sup>2</sup> Klaus Saul, Wider die „Lärmpest“. Lärmkritik und Lärmbekämpfung im Deutschen Kaiserreich, in: Dittmar Machule, Olaf Mischer und Arnold Sywottek (Hrsg.), Macht Stadt krank? Vom Umgang mit Gesundheit und Krankheit, Hamburg 1996, S. 151-192.

<sup>3</sup> Matthias Lentz, „Ruhe ist die erste Bürgerpflicht.“ Lärm, Großstadt und Nervosität im Spiegel von Theodor Lessings „Antilärmverein“, in: Medizin, Gesellschaft und Geschichte 13 (1994), S. 81-105; Ders., Eine Philosophie der Tat, eine Tat der Philosophie. Theodor Lessings Kampf gegen den Lärm, in: Zeitschrift für Religions- und Geistesgeschichte 3 (1998), S. 242-264.

<sup>4</sup> Michael Toyka-Seid, Die Stadt und der Lärm. Aspekte einer modernen Beziehungsgeschichte, in: ders./Georg G. Iggers, Dieter Schott und Hanns H. Seidler (Hrsg.), Hochschule – Geschichte – Stadt. Festschrift für Helmut Böhme, Darmstadt 2004, S. 307-318; Ders., Noise Abatement and the Search for Quiet Space in the Modern City, in: Dieter Schott, Bill Luckin und Geneviève Massard-Guilbaud (Hrsg.), Resources Of The City. Contributions To An Environmental History Of Modern Europe, Aldershot 2005, S. 215-229; Ders., Von der „Lärmpest“ zur „akustischen Umweltverschmutzung“. Lärm und Lärmwahrnehmung als Themen einer modernen Umweltgeschichte, in: Bernd Herrmann (Hrsg.), Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2008-2009, Göttingen 2009, S. 253-276.

<sup>5</sup> Daniel Morat, Zwischen Lärmpest und Lustbarkeit. Die Klanglandschaft der Großstadt in umwelt- und kulturhistorischer Perspektive, in: Bernd Herrmann (Hrsg.), Beiträge zum Göttinger Umwelthistorischen Kolloquium 2009-2010, Göttingen 2010, S. 173-190.

<sup>6</sup> Friedrich Röpke, Die Berufskrankheiten des Ohres und der oberen Luftwege, Wiesbaden 1902. Vgl. dazu auch Siegfried Krömer, Lärm als medizinisches Problem im 19. Jahrhundert, Med. Diss., Mainz 1981; Robert Jütte, Kranke und gefährdete Sinne im 19. Jahrhundert, in: Wolfram Aichinger, Franz X. Eder und Claudia Leitner (Hrsg.), Sinne und Erfahrung in der Geschichte, Innsbruck-Wien u.a. 2003, S. 196-200.

der „Unsumme akustischer Reize“, und es sei kaum vorstellbar, wie es Menschen jahrelang in „diesem Brausen und Tosen, diesem Hämmern und Pochen“ aushielten.<sup>7</sup> Und der Lärm in den Fabriken drang hinaus auf die Straße – ein Umstand, auf den die über die Gesundheitsverhältnisse der Stadt wachenden Hygieniker und Ärzte nun ebenfalls verstärkt hinwiesen.

Wie in Deutschland war es auch in Wien das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts, in dem sich der medizinisch-hygienische Lärmdiskurs entfachte. In den regelmäßig veröffentlichten „Jahresberichten des Wiener Stadtphysikates“ wurde die Lärmbelästigung durch Gewerbe- und Industriebetriebe ab den 1880er Jahren zum Thema. Einzelne Lärmsünder wie Buchdruckereien, Kesselschmieden, Schlossereien oder Maschinenfabriken waren allerdings zunächst noch im Verbund mit anderen Umweltbeeinträchtigungen angeführt. Erst ab dem Jahr 1894 ging man dazu über, Lärm als eigene Rubrik innerhalb des Gesamtkomplexes der „sanitären Übelstände“ auszuweisen. Die Sanitätsbehörden erkannten Lärm als spezifisches Problemfeld und versuchten dieses nunmehr statistisch zu erfassen. In den Jahren 1894 bis 1906 waren es demnach durchschnittlich 40 bis 50 Betriebe pro Jahr, die von den Sanitätsaufsehern wegen ungebührlicher Lärmerregung angezeigt wurden.<sup>8</sup> Betroffen davon war u. a. die renommierte „Neue Freie Presse“, deren Druckmaschinen ohrenbetäubenden Lärm verursachten, über den sich die Anrainer insbesondere in der Nacht heftig beklagten:

„Bei einem von 4 bis 6 Uhr früh abgehaltenen behördlichen Lokalaugenschein wurde festgestellt, daß der durch den Gang der Rotationsmaschinen in den Druckereiräumen der Zeitung verursachte Lärm in derartig intensiver Weise auf die Straße dringt, daß hiedurch eine über das Maß des Zulässigen hinausgehende Belästigung der Nachbarschaft und Störung der Nachtruhe erfolgt.“<sup>9</sup>

Deutlich lässt sich ab der Jahrhundertwende eine Intensivierung der Lärmdebatte feststellen. Auch die „Österreichische Gesellschaft für Gesundheitspflege“, 1881 unter dem Vorsitz des Arztes Theodor Billroth nach deutschem Vorbild gegründet, begann sich nunmehr in ihren Vorträgen und Publikationen nicht nur mit den Geruchs-, Wasser- und Bodenverhältnissen, sondern verstärkt mit Lärm auseinanderzusetzen. Dabei richtete die einflussreiche Vereinigung – ihre Mitglieder waren Ärzte, Architekten, Ingenieure, Chemiker und Verwaltungsbeamte – ihre Aufmerksamkeit vor allem auf den Bereich der „Straßenhygiene“, dieses „für das Leben so be-

<sup>7</sup> Zitiert nach Joachim Radkau, *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler*, München 2000, S. 227-228.

<sup>8</sup> Jahresberichte des Wiener Stadtphysikates, erschienen 1867 bis 1910 (vgl. insbesondere die Statistiken in JB 1894-96, S. 3; JB 1900-1902, S. 2; JB 1903-1906, S. 2).

<sup>9</sup> Bericht des Wiener Stadtphysikates über seine Amtstätigkeit und über die Gesundheitsverhältnisse in den Jahren 1903 bis 1906, Wien 1910, S. 21.

deutungsvolle Capitel“.<sup>10</sup> Straßen erschienen als lebenswichtige Schlagadern der modernen Metropolen, von denen das Funktionieren des großstädtischen Lebens zutiefst abhing. Ihr Zustand in sanitärer Hinsicht war nun, so diagnostizierten die Wiener Hygieniker, nicht nur von den bekannten Staubproblemen bestimmt, sondern immer häufiger von der Ausbreitung des Lärms. Dieser sei mittlerweile ohrenbetäubend und stelle für Verkehrsteilnehmer wie für Anrainer eine unzumutbare gesundheitliche Beeinträchtigung dar. Letztere würden überdies auch indirekt geschädigt, insofern sie durch das lärmbedingt erzwungene Schließen der Fenster und Türen die notwendige Durchlüftung ihrer Wohnung vernachlässigten.<sup>11</sup>

In der von der Vereinigung herausgegebenen Monatsschrift wurden einschlägige Vorträge und Artikel deutscher Arztkollegen abgedruckt, um die Dringlichkeit der Lärmfrage zu dokumentieren und Lösungsansätze zu diskutieren, die diesbezüglich bereits in anderen Städten, insbesondere Deutschlands, bestanden. „Gefahr droht von der modernen Stadtstraße unseren Ohren“, resümierte ein Vortragender ein Mal mehr.<sup>12</sup> Intensiv diskutierte man die Ursachen des Straßenlärms, von den Verkehrsteilnehmern bis hin zum Straßenbelag, und die möglichen Wege zu dessen Reduktion. Heinrich Adler, Wiener Arzt und Chefredakteur der Monatsschrift, forderte im Mai 1909 unmissverständlich, den Lärm genauso ernst zu nehmen wie den vieldiskutierten Staub.<sup>13</sup> Denn Staub und Lärm waren aus ärztlicher Sicht die bedrohlichsten Ingredienzien der modernen Straße. Anschaulich zogen die Hygieniker Parallelen zwischen beiden: Was der Staub für die Lungen, das sei der Lärm für die Ohren. Die Folgen daraus wurden in den zeitgenössischen Medien auch verbal ähnlich dramatisiert, insofern schon bald Schreckensbilder von der „Lärmseuche“ oder „Lärmpest“ auftauchten, die sich in der Großstadt beinahe ungehindert ausbreite. Aus medizinischer Sicht galt es klar zu stellen: „Wenn auch den Geräuschen nicht die Dignität einer Infektionskrankheit zukommt, so sollte die Hygiene sie doch nicht als etwas Gleichgültiges betrachten und den Kampf gegen dieselben aufnehmen.“<sup>14</sup>

Hygienisches Gedankengut hielt Einzug in den Massenmedien, die entscheidend zur Popularisierung desselben beitrugen. Zur Lärmfrage als speziellen Bereich der

<sup>10</sup> Monatsschrift für Gesundheitspflege. Organ der Österreichischen Gesellschaft für Gesundheitspflege, Nr. 9-10 (1902), S. 207.

<sup>11</sup> Ebd., S. 194.

<sup>12</sup> Die Hygiene der Straße, in: Monatsschrift für Gesundheitspflege. Organ der Österreichischen Gesellschaft für Gesundheitspflege 1 (1906), S. 26.

<sup>13</sup> H.A., Wiener Straßenlärm, in: Monatsschrift für Gesundheitspflege. Organ der Österreichischen Gesellschaft für Gesundheitspflege 5 (1909), S. 92.

<sup>14</sup> Gesundheitsstörungen durch Geräusche, in: Monatsschrift für Gesundheitspflege. Organ der Österreichischen Gesellschaft für Gesundheitspflege 12 (1905), S. 290.

Gesundheitspflege erschienen ab 1905 zahlreiche größere Artikel in Tages- und Wochenzeitungen. So warnte etwa der Arzt Wilhelm Stekel in einer ausführlichen Analyse der „Hygiene der Straße“ vor der allzu leichten Gewöhnung an die Geräusche:

„Ebensowichtig als die Frage der Staub- und Rauchentwicklung, vielleicht noch wichtiger ist die Frage des Straßenlärms. Die meisten Menschen merken ja gar nicht den Lärm, der auf der Straße herrscht. Man bedenke das Rollen der verschiedenen Wagen, der Elektrischen, der Automobile, das Läuten der Radfahrer, all die tausend Stimmen der Menschen, ihr Lachen, Schreien, Rufen, die vereint jenes merkwürdige Summen hervorbringen, für das wir Großstädter bereits taub sind, das aber jedem, der vom Lande kommt, sofort auffällt. [...] Wir Großstädter sind die Opfer des Straßenlärms. [...] Krieg dem Lärm! [...] Eine gesunde Straße! muß die Losung werden.“<sup>15</sup>

Ähnliche Debatten konnte man in „Die medizinisch-hygienische Zeit“ lesen, der wöchentlichen Beilage zur liberal-konservativen Tageszeitung „Die Zeit“. In enger Bezugnahme auf aktuelle Diskussionen der „Österreichischen Gesellschaft für Gesundheitspflege“ erschienen auch hier in immer dichteren Abständen Berichte über die „Geräuschplage“ und die „armen Ohren“ des Großstädters.<sup>16</sup>

Gewichtige Unterstützung kam besonders in Wien von Seiten der medizinischen Wissenschaft. Mitte des 19. Jahrhunderts war die Ohrenheilkunde (Otologie) als selbständiges Fachgebiet der Medizin entstanden, nicht zuletzt auch dies ein Indiz für das allgemein gestiegene Interesse an Fragen des Hörens. Schon bald entwickelte sich Wien zum führenden Zentrum der neuen Wissenschaft. Die Ohrenärzte Joseph Gruber (1827–1900) und Adam Politzer (1835–1920) gründeten 1873 im Allgemeinen Krankenhaus die weltweit erste Ohrenklinik, an der zahlreiche weitere Kapazitäten wie Victor Urbantschitsch (1847–1921) wirkten. In ihren Lehrbüchern schärfte sie die Sensibilität für die Wichtigkeit gesunder akustischer Verhältnisse, wemgleich zunächst eindeutig die schon erwähnten Berufskrankheiten im Mittelpunkt standen und weniger der Lärm der Straße.<sup>17</sup> Ohrenärzte begannen Praxen zu eröffnen und schalldichte Zimmer für ihre Untersuchungen einzurichten, die sich – so ein lärmgeplagter Zeitgenosse bedauernd – leider nicht jeder leisten könne.<sup>18</sup>

So war die Großstadt gleichzeitig Zentrum der Analyse wie der Kritik des Lärms. Seine Ausbreitung hatte aus medizinisch-hygienischer Sicht eindeutig epidemisches

<sup>15</sup> Wilhelm Stekel, Hygiene der Straße, in: Wiener Bilder 32 (1905), S. 19.

<sup>16</sup> Ausführlich zum Beispiel am 29.2.1908, S. 14; 14.3.1908, S. 14.

<sup>17</sup> Vgl. unter anderem Joseph Gruber, Lehrbuch der Ohrenheilkunde mit besonderer Rücksicht auf Anatomie und Physiologie, Wien 1888; Adam Politzer, Lehrbuch der Ohrenheilkunde, Stuttgart <sup>4</sup>1902 (EA 1878); Ders.: Geschichte der Ohrenheilkunde, 2 Bde., Stuttgart 1907; Victor Urbantschitsch, Lehrbuch der Ohrenheilkunde, Wien <sup>5</sup>1910 (EA 1880).

<sup>18</sup> Zur Hygiene des Ohres, in: Die medizinisch-hygienische Zeit. Beilage von „Die Zeit“, 6.3.1910, S. 13.

Potential, wie der deutsche Arzt Robert Koch (1843–1910), Nobelpreisträger und anerkannte Autorität für Infektionskrankheiten, in seinem letzten Lebensjahr bestätigte: „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen, wie die Cholera und die Pest.“<sup>19</sup>

### *Nervengift*

Eine wesentliche Neubewertung erfuhr der Lärm durch das „Zeitalter der Nervosität“, das, so der deutsche Historiker Joachim Radkau in seiner grundlegenden Studie, im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts heran brach.<sup>20</sup> Ein sich intensivierender Nervendiskurs hielt Einzug in die Massenmedien, in populärwissenschaftliche Schriften und Vorträge, in Literatur und Film. „Wir sind nervös geworden“, verkündete ein Zeitgenosse apodiktisch.<sup>21</sup> Für Willy Hellpach, deutscher Psychologe und mit seinem Werk „Nervosität und Kultur“ einer der Haupttheoretiker des neuen Zeitgefühls, bedeutete dies ein unsanftes Aufrütteln aus der bisherigen Behaglichkeit:

„Ueber uns aber kam der Kapitalismus – die Industriekultur – das Zeitalter des Verkehrs – oder wie man es nennen will: nicht bloß mit gewaltigem Rumor und Radau, sondern mit einer eisigen Brise, die unsere in romantischer Gemütlichkeit gewärmten Glieder erstarren ließ – und wir wurden die Epoche der Nervosität.“<sup>22</sup>

Nervenschwäche und „Neurasthenie“ wurden als typische Krankheiten des modernen Menschen diagnostiziert, hervorgerufen durch den technisch-ökonomischen Wandel und die zunehmende Beschleunigung in allen Lebensbereichen. Im Jahr 1880 hatte der amerikanische Neurologe George M. Beard sein Buch „Neurasthenia“ publiziert und damit den wegweisenden Ausdruck für das neue Krankheitsbild geschaffen. Im deutschen Sprachraum war es der Pathologe und Neurologe Wilhelm Erb, der 1893 mit seinem Werk „Ueber die wachsende Nervosität unserer Zeit“ die Nervendebatte weiter vorantrieb. Die „Neurasthenie“, definiert als nervös bedingter Reiz- und Erschöpfungszustand, wurde zur verbreiteten Volkskrankheit. Angespannt, leicht erregbar, chronisch überanstrengt und geräuschempfindlich, so präsentierte sich der Neurastheniker seinen Mitmenschen.<sup>23</sup> Wenngleich

<sup>19</sup> Zitiert nach Rudolfine Wolfbauer, Lärm ist out! Lärmschutz ist in. Hrsg. vom Umweltdachverband ÖGNU, Wien 1999, S. 45.

<sup>20</sup> Radkau, Das Zeitalter der Nervosität; vgl. auch Hans-Georg Hofer, Nervenschwäche und Nervenstärke. Der Umgang mit der Nervosität 1880-1920, Graz, phil. Diss. 2000.

<sup>21</sup> Vom Nervösen, in: Die Zeit, 25.11.1910, S. 13.

<sup>22</sup> Willy Hellpach, Nervosität und Mode, in: Neue Freie Presse, 6.4.1905, S. 21. Vgl. auch ders., Nervosität und Kultur, Berlin 1902.

<sup>23</sup> Zur literarischen Verarbeitung des Neurasthenikers vgl. unter anderem Joris-Karl Huysmans, Gegen den

das Neurasthenie-Konzept, wie Matthias Lentz betont, terminologisch relativ unscharf blieb, wurde es gerade dadurch zur erfolgreichen Projektionsfläche für verschiedenste Zeiterscheinungen, zu denen nicht zuletzt der Lärm gehörte. Eine breite publizistische Diskussion entstand über die Folgen der Belastung und Überlastung der Nerven, die bis kurz vor 1914 andauerte und dabei den Lärmdiskurs entscheidend vorantrieb.<sup>24</sup>

Hauptort des Geschehens war die moderne Großstadt, die zum Synonym wurde für Reizüberflutung und permanente Attacke auf alle Sinne. Nicht von ungefähr nahm gerade hier die Zahl der Spezialärzte für Nervenleiden rasant zu.<sup>25</sup> Ständig wechselnde Eindrücke, Informationen und Reize erzeugten ein Ambiente, das mitunter schwer zu bewältigen war, wie ein Zeitgenosse beklagte:

„Der Mensch von heute muß tausend Dinge wissen, tausend Dinge gleichzeitig überdenken, tausend Sinneseindrücke, die auf ihn gleichzeitig einströmen, verarbeiten. Ist er's nicht imstande, dann ist er seiner Zeit nicht gewachsen, er bleibt zurück und kommt – wenn überhaupt – als letzter ans Ziel.“<sup>26</sup>

Eine nur mehr schwer zu verarbeitende Überreizung der Sinne konstatierte auch Georg Simmel, der sich in seinem später berühmt gewordenen Vortrag „Die Großstädte und das Geistesleben“ mit den veränderten Bedingungen der urbanen Wahrnehmung beschäftigte. Er stellte eine deutliche „Steigerung des Nervenlebens“ fest, hervorgerufen durch den „raschen und ununterbrochenen Wechsel äußerer und innerer Eindrücke“.<sup>27</sup> Und auch der Historiker Karl Lamprecht registrierte eine unverkennbar erhöhte „Reizsamkeit“.<sup>28</sup>

Beschleunigung, Fragmentierung und Kontrastwirkung – die Charakteristika moderner Wahrnehmung<sup>29</sup> – manifestierten sich im Visuellen genauso wie im Akustischen. Wobei sich die diffusen, einander überlagernden Einzelgeräusche – so die

Strich (franz. OA 1884); Octave Mirbeau, Nie wieder Höhenluft oder Die 21 Tage eines Neurasthenikers (franz. OA 1901).

<sup>24</sup> Matthias Lentz, „Ruhe ist die erste Bürgerpflicht.“ Lärm, Großstadt und Nervosität im Spiegel von Theodor Lessings „Antilärmverein“, in: Medizin, Gesellschaft und Geschichte 13 (1994), S. 86-90.

<sup>25</sup> Klaus Saul, Wider die „Lärmpest“. Lärmkritik und Lärmbekämpfung im Deutschen Kaiserreich, in: Dittmar Machule, Olaf Mischer und Arnold Sywottek (Hrsg.), Macht Stadt krank?, S. 159.

<sup>26</sup> Vom Nervösen, in: Die Zeit, 25.11.1910, S. 13.

<sup>27</sup> Georg Simmel, Die Großstädte und das Geistesleben, in: Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung, Jahrbuch der Gehe-Stiftung, Bd. IX., Dresden 1903, S. 186.

<sup>28</sup> Karl Lamprecht, Deutsche Geschichte, 2. Ergänzungsband, 1. Hälfte, Freiburg 1903, S. 262.

<sup>29</sup> Vgl. dazu unter anderem Donald M. Lowe, History of Bourgeois Perception, Chicago 1982; Christoph Asendorf, Batterien der Lebenskraft. Zur Geschichte der Dinge und ihrer Wahrnehmung im 19. Jahrhundert, Gießen 1984; Ders., Ströme und Strahlen. Das langsame Verschwinden der Materie um 1900, Gießen 1989; Sabina Becker, Urbanität und Moderne. Studien zur Großstadtwahrnehmung in der deutschen Literatur 1900 – 1930, St. Ingbert 1993.

Meinung vieler Ärzte – besonders schädigend auf die Nerven auswirkte, insofern sie diese in permanente Erregung versetzten:

„Jedes Geräusch ist schwingende Luft. Alle diese Geräusche erzeugen ein Zittern und Vibrieren der Luft, diese Geräuschwellen dringen auf uns ein. Sie dringen durch das Trommelfell in unser Gehirn ein, sie teilen sich ihm mit, sie lassen es mitschwingen und bringen es so in eine beständige Erregung.“<sup>30</sup>

Die allzu häufige Stimulierung der Nerven durch die Schallwellen wurde als akute Gesundheitsgefahr angesehen. Sie begleite den Menschen durch die „Hetzjagd des Lebens“<sup>31</sup>, verzehre seine Nervenkräfte und verringere die Lebenskraft. Auch in der Nacht schwäche sie den Menschen durch häufige Störung des für die Regeneration so wichtigen Schlafes. Mit einer derartigen Kausalkette wurde dem Lärm eine auch für Laien nachvollziehbare, direkte Einflussnahme auf psychische und physische Konditionen zuerkannt. Er erhielt eine neue Brisanz und avancierte zum schleichenden „Nervengift“, zum im Alltag dauerpräsenten „Feind“, wie der Neurologe Otto Dornblüth im Mai 1909 in der „Monatsschrift für Gesundheitspflege“ ausführte:

„Als ein schlimmer Feind der Gesundheit muß der Lärm bezeichnet werden. Viel zu lange ist die Auffassung dabei stehen geblieben, daß der Lärm nur eine Unannehmlichkeit, vielleicht nur eine Plage allzu Empfindlicher bedeute. Bei genauerer Betrachtung läßt sich aber nicht verkennen, daß tatsächlich die Gesamtheit darunter leidet. Auch der Lärm, der gar nicht ins Bewußtsein tritt, nimmt unnütz Nervenkräfte in Anspruch, die besser für andere Zwecke ausgenützt werden würden. [...] Endlich ist nicht zu bezweifeln, daß der Lärm mindestens eine sehr große Anzahl von Menschen aufregt und nervös macht, auch wenn sie sich dessen nicht bewußt sind.“<sup>32</sup>

Die scheinbar evidenten Zusammenhänge zwischen Nervosität und Lärmempfindlichkeit erwiesen sich allerdings als zwiespältig. Musste doch die Frage, ob häufige Lärmbelastung Nervosität hervorrufe oder es sich bei der Lärmempfindlichkeit um ein bloßes Symptom der Nervosität handle, letztlich unbeantwortet bleiben. Denn tatsächlich ging das Nervositätsargument bei Lärmklagen immer wieder auf gleiche Weise hin und her: Die Betroffenen klagten, der Lärm mache sie nervös; die Lärmerzeuger entgegneten, die Kläger seien nervös.<sup>33</sup> Ein Schema, das – wie noch gezeigt wird – auch häufig im publizistischen Diskurs auftauchte.

<sup>30</sup> Wilhelm Stekel, Hygiene der Straße, in: Wiener Bilder 32 (1905), S. 19; vgl. dazu auch ders., Nervöse Leute, Wien 1911; Ders., Das nervöse Herz. Hygienische Zeitfragen, Bd. 9. Wien 1913.

<sup>31</sup> Schonung der Nerven, in: Die Zeit, 6.1.1906, S. 16.

<sup>32</sup> Otto Dornblüth, Der Schutz gegen Lärm, in: Monatsschrift für Gesundheitspflege. Organ der Österreichischen Gesellschaft für Gesundheitspflege 5 (1909), S. 89.

<sup>33</sup> Radkau, Das Zeitalter der Nervosität, S. 224.



Eine zweifellos zentrale Bedeutung kam dem Nervositäts-Lärm-Konzept bei der öffentlichen Dauerdiskussion um die moderne Großstadt zu. Diese war es, so meinen nicht wenige Experten, die entscheidend zum Anstieg des Nervositätspegels beitrug. Nicht zufällig publizierten zwei deutsche Nervenärzte, der erwähnte Otto Dornblüth und sein Kollege Albert Eulenburg, im Jahr 1902 unabhängig voneinander Schriften mit dem sprechenden Titel: „Nervenhygiene in der Großstadt“. Und auch der Berliner Nervenarzt Albert Moll legte eine Untersuchung vor über den „Einfluss des großstädtischen Lebens und des Verkehrs auf das Nervensystem“. Das Thema lag im Trend, wobei sich die meisten Autoren darüber einig waren, dass das laute Großstadtleben trotz aller neuen Errungenschaften der Stadthygiene eine besondere Belastung der Nerven mit sich bringe. Bei der Analyse der Ursachen für die gestiegene Nervosität meinte etwa der Psychiater August Cramer:

„Bei weitem die wichtigere Rolle spielen die akustischen Reize. [...] Namentlich im großstädtischen Leben [werden] eine Menge von akustischen Reizen produziert, die vermeidbar sind. Der Höllenlärm, der heute in den belebten Straßen der Großstädte vorhanden und für empfindliche Individuen sicher schädlich ist, läßt sich bei gutem Willen wohl verringern.“<sup>34</sup>

Andere bezeichneten den Großstadtlärm gar als eine „Vergewaltigung des Nervensystems“.<sup>35</sup> Die diesbezügliche Kritik an der Großstadt entsprang jedoch im Regelfall keineswegs einem plumpen antimodernistischen oder antiurbanen Vorurteil. Im Gegenteil: Ein grundsätzliches Ja zur Großstadt schuf erst den Freiraum für eine weitere differenzierte Auseinandersetzung mit dem Großstadtleben.<sup>36</sup>

Wie evident die Zusammenhänge zwischen Nervenreizung und dem zunehmend komplexer werdenden Leben in der Großstadt waren, fiel besonders jenen auf, die nach längerer Pause wieder in die Stadt zurückkehrten. Unisono wurde der gestiegene Lärm als erste und eindrucksvollste Veränderung wahrgenommen. So notierte der Kunsthistoriker und Publizist Ludwig Abels im Juni 1899, als er nach fünfjähriger Abwesenheit nach Wien zurückkehrte: „So kam es, dass ich, noch ehe ich alle die in Zeitungen gerühmten Neuerungen, Stadtbahn, Secession, Neubauten, Jubiläums-Ausstellung, kennenlernte, den Wandel der Wienerstadt an meinen Gehörnern erfuhr.“<sup>37</sup>

Ob der dramatische akustische Wandel dazu führte, dass die Ohren der Großstädter tendenziell sensibler wurden, wie manche behaupteten, oder im urbanen „Nerventahlbad“ (Eduard Pötzl) eher abstumpften, diese Frage wurde heftig disku-

<sup>34</sup> Zitiert nach Matthias Lentz, „Ruhe ist die erste Bürgerpflicht.“ Lärm, Großstadt und Nervosität im Spiegel von Theodor Lessings „Antilärmverein“, in: *Medizin, Gesellschaft und Geschichte* 13 (1994), S. 88.

<sup>35</sup> Zur Hygiene des Ohres, in: *Die medizinisch-hygienische Zeit*. Beiblatt von „Die Zeit“, 6.3.1910, S. 13.

<sup>36</sup> Radkau, *Das Zeitalter der Nervosität*, S. 335.

<sup>37</sup> Ludwig Abels, *Das neue Wien*, in: *Die Zeit*, Nr. 247/1899, S. 205.

tiert und schien besonders schwierig zu beantworten. War der von Georg Simmel beschriebene neue Typus des blasierten, distanziert-intellektuellen „Großstadtmen-  
schen“ schon eine Form der Gewöhnung an die gesteigerte Intensität der urbanen  
Lautsphäre? Oder war, wie andere meinten, ein nervös bedingter, „in psychischer  
Hinsicht unendlich verfeinerter Menschenschlag“ im Entstehen?<sup>38</sup> Mit Augenzwin-  
kern charakterisierte jedenfalls Eduard Pötzl die „Stadtmenschen“ in einem gleich-  
namigen Gedicht: „Empfindsam und gleich wieder höhnisch, / Der Leichtsinn mit  
Schwermuth gepaart, / Beschaulich und doch neurasthenisch / So wunderbarlich ist  
ihre Art!“<sup>39</sup>

Pötzl und zahlreiche andere Wiener Schriftsteller und Journalisten veröffentli-  
chten ironisch-humoristische Berichte über das zunehmend nervöse Alltagsleben in  
der Stadt. Wenn auch mitunter allzu satirisch verarbeitet, so geht doch deutlich  
daraus hervor, wie breit die Diskussion bereits zur Jahrhundertwende geführt und  
wie tiefgreifend der psychisch-sinnliche Wandel empfunden wurde. Gekonnt persi-  
fliert etwa Pötzl in „Der Tag eines Nervösen“ einen sich über jede Kleinigkeit aufre-  
genden Neurastheniker, der sich im Beruf, beim Arzt oder auf der Straße vom Lärm  
und den vielen Menschen malträtiert fühlt.<sup>40</sup> Journalistenkollege Ludwig Hirschfeld  
beklagt im „Notizbuch eines Nervösen“, dass aus dem täglichen Verkehr der Men-  
schen „ein unliebenswürdiges und gereiztes Gedränge geworden [ist], in dem einer  
dem anderen unbekümmert auf die Nerven tritt“.<sup>41</sup> Und Paul Busson (1873–1924)  
wiederum kommt in „Die Plagen des täglichen Lebens“ zur Erkenntnis:

„Es ist schwer, Mensch zu sein, noch schwerer Mensch zu bleiben, wenn die zer-  
faserten, gequälten Nervenenden zucken. Es entsteht allmählich eine dumpfe ko-  
chende Wut im Innern, die jeden Moment zur Explosion gebracht werden kann.  
Lärm, Gerüche, Püffe und Belästigungen aller Art werden wie aus dem Füllhorn ei-  
ner bösen Fee ausgegossen auf ein einziges Haupt. Es gibt keine Flucht.“<sup>42</sup>

Nervosität war, so lässt sich nicht zuletzt aus diesen Bemerkungen herauslesen,  
nicht nur eine Krankheit, sondern auch eine Modeerscheinung geworden. Der zeit-  
geistige Stadtbürger gab sich nur allzu offenkundig geschäftig, gehetzt und nervös:  
„Leider ist heutzutage auch die Nervosität schon zur Mode geworden, und gewisse  
hypermoderne Kulturmenschen gefallen sich darin, die Allüren der Nervosität ge-  
flissentlich zur Schau zu stellen.“<sup>43</sup> Dennoch darf nicht übersehen werden, dass die

<sup>38</sup> Vom Nervösen, in: Die medizinisch-hygienische Zeit. Beiblatt von „Die Zeit“, 25.11.1910, S. 13.

<sup>39</sup> Eduard Pötzl, Stadtmenschen. Ein Wiener Skizzenbuch, Wien <sup>2</sup>1895, o.S. (S. 3).

<sup>40</sup> Ebd., S. 36-46.

<sup>41</sup> Ludwig Hirschfeld, Notizbuch eines Nervösen, in: Wo sind die Zeiten ... Zehn Jahre Wien in Skizzen,  
Wien-Berlin 1921, S. 101.

<sup>42</sup> Paul Busson, Die Plagen des täglichen Lebens, in: Neues Wiener Tagblatt, 18.5.1909, S. 3.

<sup>43</sup> Von der Nervosität, in: Die Zeit, 15.3.1912, S. 14.

zunehmende Beschleunigung des Alltagslebens einer weit verbreiteten Erfahrung entsprach und durchaus reale Grundlagen hatte. Hinter der oft stereotypen Floskel vom „Hasten und Jagen“ verbarg sich Ende des 19. Jahrhunderts die von immer breiteren Bevölkerungsschichten verspürte Gewissheit, dass die Behäbigkeit der alten Zeit endgültig der Vergangenheit angehörte. Verhaltensweisen unter dem Primat einer produktivitätsfördernden Zeitersparnis hatten sich in Gesellschaft und Ökonomie durchgesetzt und waren binnen einer Generation zur zweiten Natur des Menschen geworden.<sup>44</sup>

Der Nervenkuhl des Fin-de-Siècle, die Zelebrierung und Pathologisierung gesteigerter Empfindsamkeit<sup>45</sup> fand auch Ausdruck in einer Vielzahl neuer Medikamente, die gegen Nervosität auf den Markt kamen. Heilmittel mit Namen wie „Nervosin“, „Lecikola“, „Sanatogen“ oder „Biocitin“ sollten dem Körper jene Nervensubstanz zurückgeben, die er „durch die tausenderlei Ueberanstrengungen des modernen Lebens“ eingebüßt hatte.<sup>46</sup>

Von derartigen medikamentösen Behandlungen abgesehen, galt bei der Behandlung nervöser Störungen aber vor allem ein akustischer Faktor als entscheidend: Ruhe. Das absichtsvolle Heraustreten aus dem Lärm des Alltags wurde von den Ärzten als wichtigster Schritt zur Gesundung des Nervensystems angesehen.<sup>47</sup> Heilanstalten und Sanatorien, die Ende des 19. Jahrhunderts in großer Zahl von öffentlichen und privaten Bauträgern errichtet wurden, befanden sich denn auch stets außerhalb der Städte, in ruhiger abgeschiedener Lage. Allein in Deutschland gab es um 1900 bereits 500 private „Nervenanstalten“.<sup>48</sup> Und auch in und bei Wien entstanden zahlreiche Heilstätten für Nervenranke und Neurastheniker wie das „Cottage Sanatorium“ in Währing oder das „Sanatorium Purkersdorf“ im nahe gelegenen Wienerwald, beide in gesundheitsfördernder Grün- und Ruhelage. Die absolut größte Anlage war jedoch die „Niederösterreichische Landes- Heil- und Pflegeanstalt für Geistes- und Nervenranke“, die im Oktober 1907 nach Plänen von Otto Wagner am Steinhof, weit außerhalb des dichtverbauten Stadtgebietes, eröffnet wurde. Das weitläufige Areal umfasste insgesamt 60 Pavillons und stellte gleichsam

<sup>44</sup> Radkau, Das Zeitalter der Nervosität, S. 204; vgl. auch Helmut Lackner, „Das alte System der Großväter“ und die neue Zeit. Zeitverdichtung und Beschleunigung während der Industrialisierung, in: Willibald Katzinger (Hrsg.), Zeitbegriff, Zeitmessung und Zeitverständnis im städtischen Kontext. Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, Bd. 17, Linz 2002, S. 81-105.

<sup>45</sup> Vgl. auch Hermann Glaser, Sigmund Freuds Zwanzigstes Jahrhundert. Seelenbilder einer Epoche. Materialien und Analysen, Frankfurt am Main 1979, S. 51-168.

<sup>46</sup> Nerven-Heilmittel, in: Die Zeit, 8.5.1910, S. 24; Gesunde Nerven, in: Neues Wiener Tagblatt, 16.3.1911, S. 5.

<sup>47</sup> Dr. Ehrenwall, Die Ruhe als Heilmittel, in: Technik und Hygiene. Beiblatt zu den „Technischen Monatsheften“, Jg. 3 (1912), S. 87-90.

<sup>48</sup> Radkau, Das Zeitalter der Nervosität, S. 114.

eine gebaute Antithese zum lärmenden Zentrum der Metropole dar. Die Patienten waren von der Umgebung durch eine 4,2 Kilometer lange Mauer abgeschnitten, die – so die Kulturwissenschaftlerin Christiane Zintzen – real wie symbolisch das Abschotten und Verdrängen des vermeintlich Pathologischen anzeigt. In ihrer Funktion als „Lärmschutzwand“ sollte die Mauer zudem mithelfen, dass keine Geräusche hinein- oder – mindestens genauso wichtig – herausdrangen.<sup>49</sup> Für die Lärmgeplagten war „Steinhof“ bald eine fixe Adresse, wie ein Zeitgenosse ironisch anmerkte: „Bedauernswerter Mensch [...], wenn du nicht Baumwolle in den Ohren hast oder von Gott mit dem Schlaf eines Murmeltieres gesegnet bist! Du mußt, eh du willst oder nicht, nervös werden; und wenn du es schon bist, dann bestelle dir rechtzeitig in Steinhof ein Zimmer.“<sup>50</sup>

### *Akustische Erziehung*

Die gestiegene Aufmerksamkeit, die das Bürgertum spätestens seit der Aufklärung den Sinnen und damit auch dem Hören entgegenbrachte, hatte eine pädagogische Reformbewegung entstehen lassen, in deren Zentrum die Modellierung der Sinneswahrnehmung stand. Die Vervollkommnung des Menschen, so der französische Philosoph Jean Jacques Rousseau, hänge nicht zuletzt von einer Verfeinerung der Sinne ab. Im deutschen Sprachraum waren es einflussreiche Pädagogen wie Johann Heinrich Campe, Johann Heinrich Pestalozzi oder Johann Christoph GutsMuths, die eine intensive Sinnesschulung propagierten. Diese etablierte sich im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts als Standardprogramm bürgerlicher Erziehung und hatte damit auch entscheidende Auswirkungen auf die Rezeption urbaner Lebenswelten.<sup>51</sup>

Bürgerliche Erziehungsratgeber, Anstands- und Benimmbücher plädierten einhellig dafür, das Hörvermögen so früh wie möglich zu sensibilisieren und zu fördern. Schon Kleinkindern könne man etwa das leise Ticken einer Uhr oder das Klingen verschiedener Münzen näherbringen, Schulkinder könnten auf ihren Exkursionen gemeinsam mit dem Lehrer Übungen im Nah- und Fernhören abhalten und die Stimmen der Vögel und anderer Tiere unterscheiden lernen. Es galt, aufmerksam zu sein und sich für die Anforderungen des Lebens auch in sinnlicher Hinsicht zu rüsten. Forciertes „planmäßiges“ Sinnestraining also, wie der Schriftsteller und Pädagoge Daniel Gottlieb Schreber 1859 betonte: „Was die Gymnastik für das Mus-

<sup>49</sup> Christiane Zintzen, Am Steinhof. Anamnese und Amnesie, Vortrag am Internationalen Forschungszentrum Kulturwissenschaften Wien (IFK), 3.12.2001.

<sup>50</sup> T.F.G., Straßenlärm und Straßenverkehr, in: Neues Wiener Tagblatt, 22.12.1911, S. 8.

<sup>51</sup> Robert Jütte, Geschichte der Sinne. Von der Antike bis zum Cyberspace, München 2000, S. 172-185.

kelsystem ist, das sind diese Übungen für die Sinnesorgane.“<sup>52</sup>

Angesichts der Tatsache, dass man insbesondere in der Stadt „von einem Chaos von Tönen, Klängen und sogenannten ‚Lebensgeräuschen‘ umgeben“ sei,<sup>53</sup> war dies auch ein bewusster Willensakt zur Aneignung und Erkenntnis der Welt. Selbst wenn man einmal krank im Bett liege, solle man die Zeit nutzen und sich im Hören üben. In einem Ratgeber für den Schulunterricht, erschienen im Jahr 1912, hieß es:

„Willi ist krank und muß im Bett liegen. Wie ist das langweilig! [...] Einzig die Ohren können ihn noch ein bißchen unterhalten; sie teilen ihm mit, was draußen auf der Straße geschieht, sagen ihm, wenn die Mutter die Treppe heraufkommt, verkünden ihm, daß der Vater zur Haustür hereinkommt. Die Ohren müssen den Kranken unterhalten, im Hören kann er sich in der langen Liegezeit gehörig üben.“<sup>54</sup>

In seiner Phantasie könne sich der Kranke vertraute Situationen mit ihren unterschiedlichen Geräuschen vorstellen, von der Turnhalle in der Schule, dem Lastwagen auf der Straße bis zum Waschtrog zu Hause oder dem stürmischen Wetter zur Nachtzeit; die Vielfalt der sprachlichen Bezeichnungen dazu sei bemerkenswert, von „klingen“, „knacken“, „rascheln“ und „krachen“ bis hin zu „knirschen“ oder „donnern“.<sup>55</sup>

Akustische Eindrücke verbal differenziert wiedergeben zu können, war inhärenter Bestandteil der umfassenden Sinnesbildung. So erinnerte sich etwa Josef August Lux, wie er als Kind gelernt hatte, aufmerksam den vielfältigen Geräuschen des Waldes zu lauschen, die auf ihn eine ganz unheimliche Wirkung ausübten. Jahrzehnte später rekonstruierte der gelernte Journalist seine damaligen Eindrücke sprachlich versiert:

„[...] man horchte auf die Stimmen der Vögel, die in den Kronen der Bäume saßen wie in den sinnvoll verschlungenen Kapitälern eines Domes [...]. Man horchte und horchte. Bald redete der Wald wie eine Orgel, dann fing er zu ticken an wie eine Uhr, dann ging er mit dumpfem Schritt, dann fing er leise und verdächtig zu pfeifen an, dann brach er in ein Hohngelächter aus, in ein lawinenartiges Sausen und Brausen und schließlich in ein Gebrüll, als ob er voll reißender Bestien steckte.“<sup>56</sup>

<sup>52</sup> Zit. nach Katharina Rutschky (Hrsg.), *Schwarze Pädagogik. Quellen zur Naturgeschichte der bürgerlichen Erziehung*, Wien-Berlin 1977, S. 468.

<sup>53</sup> Amand von Schweiger-Lerchenfeld, *Unsere fünf Sinne*, Wien-Leipzig 1909, S. V.

<sup>54</sup> Fritz Gansberg, *Viel Lärm. Eine Übungsreihe für den Sprachunterricht*, in: *Zeitschrift für den deutschen Unterricht*, Hrsg. von Dr. Otto Lyon, 26. Jg., Leipzig-Berlin 1912, S. 551.

<sup>55</sup> Ebd., S. 551-558.

<sup>56</sup> Josef August Lux, *Das Lavendelweib*, in: *Neues Wiener Tagblatt*, 24.6.1910, S. 1.

Die sich formenden Charakteristika des bürgerlichen Habitus – Effizienzstreben, Fleiß, Rationalität, Ordnungswille – finden sich somit auch in der Erziehung der akustischen Wahrnehmung. Dabei ging es einerseits um ein gesteigertes Differenzierungsvermögen für Töne und Geräusche, andererseits auch um die Fähigkeit des bewussten Ausblendens und Verarbeitens derselben. Sich abzuhärten und an unvermeidliche Geräusche zu gewöhnen, auch das sollte zu einer bürgerlichen Tugend werden, wie Otto Dornblüth empfahl: „Eine gute Art der Willensübung ist, sich gegen Geräusche mit Willen unempfindlich zu machen. Auch sehr empfindliche Menschen können das.“ Schon den Schülern könne in der Klasse beigebracht werden, sich nicht ablenken zu lassen von den Geräuschen des Nachbarn oder dem Lärm der Straße, der durch das Fenster hereindrang. Mit trainierter „Willenskraft“ seien Aufmerksamkeit, Konzentration und Leistungsfähigkeit unabhängig von etwaigen Störgeräuschen zu erhalten.<sup>57</sup>

So die Theorie. Realiter war es natürlich relativ schwer, sich innerlich völlig abzuschotten und akustisch unempfindlich zu machen. Gerade das intellektuell tätige Bildungsbürgertum litt in besonderem Maße unter Lärmbelästigung, Klagen über Ruhestörung haben in dieser sozialen Schicht eine lange Tradition. Goethe, Schiller, Kant, Schopenhauer, Richard Wagner oder Robert Schuhmann, sie alle wetterten heftig gegen die allzu aufdringlichen Geräusche ihrer Umgebung. Ob das Krähen eines Hahns, das Läuten der Kirchenglocken, das Peitschenknallen und Wagengerassel auf der Straße oder das Geschrei spielender Kinder, all diese Geräusche wurden als extrem störend und als Anschlag auf die geistige Schaffenskraft empfunden.<sup>58</sup> Ruhe – im Sinne von Ungestörtheit, aber auch in politischer Hinsicht – geriet zu einer ersehnten Utopie, die ganz oben stand auf der bürgerlichen Werteskala.

Dies drückte sich nicht zuletzt in der Maxime „Ruhe ist die erste Bürgerpflicht“ aus, die im 19. Jahrhundert zum geflügelten Wort geworden war. Dessen Ursprünge gehen auf eine Verhaltensvorschrift für die Einwohner Berlins bei der Belagerung durch die Franzosen im Jahr 1806 zurück. Nach der Niederlage der Deutschen bei Jena ließ Graf von der Schulenburg-Kehnert, Stadtkommandant von Berlin, auf einem Anschlagzettel verlautbaren: „Der König hat eine Bataille verloren. Jetzt ist Ruhe die erste Bürgerpflicht.“ Der anschließende kampflose Einzug Napoleons in Berlin und die politischen Folgen davon wurden vom Schriftsteller Willibald Alexis Jahrzehnte später in einem großen „vaterländischen Roman“ literarisch verarbeitet. Titel: „Ruhe ist die erste Bürgerpflicht“. Im Jahr 1852 erschienen, erlebte das über-

<sup>57</sup> Otto Dornblüth, *Hygiene der geistigen Arbeit*, Berlin 1908, S. 34-35.

<sup>58</sup> Klaus Saul, *Wider die „Lärmpest“*. Lärmkritik und Lärmbekämpfung im Deutschen Kaiserreich, in: Dittmar Machule, Olaf Mischer und Arnold Sywottek (Hrsg.), *Macht Stadt krank?*, S. 153-154. Vgl. dazu vor allem Arthur Schopenhauer, *Ueber Lerm und Geräusch*, in: Ders.: *Parerga und Paralipomena*. Kleine philosophische Schriften, Bd. 2, Leipzig 31874, S. 678-682 (EA 1851).

aus populäre Buch sogleich zahlreiche Auflagen. „Ruhe“ fungierte darin als Schlüsselbegriff zur Charakterisierung des Bürgertums, im sozialen, aber auch im politisch-ökonomischen Sinne: „Und im Grund genommen, was ist es denn, was ein guter Bürger braucht? Ruhe und Ordnung, Handel und Wandel. Dafür zahlt er seine Steuern.“<sup>59</sup>

Der Wunsch nach politischer und sozialer Stabilität ging Hand in Hand mit jenem nach akustischer Beruhigung. Lärm störte die bürgerliche Ordnung, irritierte und stand den politischen Emanzipationsbemühungen der aufstrebenden Klasse diametral entgegen. Deren kulturelles Selbstverständnis zielte auf einer Neuordnung der akustischen Verhältnisse – auch im musikalischen Sinne. Seit dem Biedermeier waren Hausmusik und insbesondere das Klavierspiel zu einem zentralen Bestandteil bürgerlichen Lebensstils geworden. Der musikalischen Schulung des Gehörs und der Verfeinerung des musikalischen Geschmacks kam eine zunehmend wichtige identitätsbildende Rolle zu. Das individualisierte ästhetische Musikhören trat an die Stelle des öffentlichen Spektakelgenusses.

Zu diesem Zweck entstanden eigene, ausschließlich dem konzentrierten Musikgenuss gewidmete Konzertsäle, die es in dieser Form vorher nicht gegeben hatte. So wurde in Wien ab den 1830er Jahren im Gebäude der Gesellschaft der Musikfreunde in den Tuchlauben konzertiert, ab 1870 stand dafür das neue Musikvereinsgebäude am Karlsplatz zur Verfügung, dessen „Goldener Saal“ bald zu den akustisch herausragenden Konzertsälen der Welt zählte. 1913 wurde als zweite große Aufführungsstätte das Konzerthaus in der Lothringerstraße eröffnet. Daneben widmete man sich auch in den Salons einzelner Klaviererzeuger der Musikpflege, wie im Streicherschen Saal auf der Landstraße oder im aufgrund seiner Akustik legendären Bösendorfer-Saal in der Herrengasse, benannt nach Ludwig Bösendorfer, dem renommiertesten Klavierfabrikanten der Monarchie.<sup>60</sup>

An diesen Orten bildete sich ein musikalisches Rezeptionsverhalten heraus, das vom Respekt vor dem aufgeführten Stück und seiner Achtung als autonomes Kunstwerk geprägt war. Und das als Voraussetzung vor allem eines benötigte: Stille. Denn nur bei Stille konnte das musikalisch gebildete Publikum die vom Komponisten entwickelten Motive und Themen mitverfolgen und ihnen aufmerksam und mit Genuss lauschen.<sup>61</sup> Das Sprechen während der Aufführung wurde verboten und

<sup>59</sup> Willibald Alexis, *Ruhe ist die erste Bürgerpflicht*, Bd. 2, Recklinghausen 1996, S. 192 (EA 1852).

<sup>60</sup> Der Bösendorfer-Saal wurde 1872 im ehemaligen Liechtensteinpalais eröffnet. Die fürstliche Reitschule war umgebaut worden und bot insgesamt 588 Personen Platz. Der Saal wies eine exzellente Akustik auf. 1913 wurde das Gebäude abgebrochen, zwei Jahrzehnte später auf dem Areal das Hochhaus Herrengasse errichtet. Zum Klang des Saales vgl. Adolf Loos, *Das Mysterium der Akustik*, in: Ders.: *Trotzdem. 1900–1930*, Wien 1982, S. 116 (EA 1931).

<sup>61</sup> Zu den soziopolitischen Hintergründen dieser Entwicklung vgl. James H. Johnson, *Listening in Paris*. A

auch das bis dahin übliche Klatschen zwischen den einzelnen Sätzen. Die Aufforderung zum gewünschten Hörverhalten gab der Dirigent unmittelbar vor Beginn des Konzerts durch mehrmaliges Klopfen seines Stabs – unausgesprochen und eindringlich, für jedermann hör- und dekodierbar: „Er klopft und die Stille des tiefsten Respects tritt in dem Riesensaal ein.“<sup>62</sup> Um sich besser auf das Hören konzentrieren zu können, wurde die Beleuchtung reduziert und der Zuhörerraum verdunkelt – eine Strategie, die bereits in den 1890er Jahren durchgehend angewandt wurde und sich auch in der Wiener Staatsoper etablierte, wo Direktor Gustav Mahler die Verdunkelung einführte und das Kartenspielen in den Logen untersagte.<sup>63</sup>

Die führenden Musikkritiker der Zeit, allen voran Eduard Hanslick, von den Wienern ehrfurchtsvoll „Der Zar“ genannt, fungierten als musikalische Leitfiguren und Erzieher einer ganzen sozialen Klasse. Als musikalischer Chefkritiker der „Neuen Freien Presse“ wurde Hanslick zu einer mächtigen Instanz im Wiener Kulturleben. Er lehrte nebenbei Ästhetik und Geschichte der Tonkunst an der Wiener Universität, verfasste zahlreiche Schriften zu musikästhetischen Fragen und engagierte sich als Juror bei Musikwettbewerben und Ausstellungen. Zwar war er, wie Peter Gay betont, in seinen Ansichten durchaus konservativ, bisweilen sogar engstirnig, für seine Leser waren seine über Jahrzehnte hinweg regelmäßig erscheinenden Rezensionen jedoch zuverlässige Orientierungspunkte bei der Herausbildung ihres musikalischen Geschmacks.<sup>64</sup>

Stille und Distanziertheit dem Bühnengeschehen gegenüber, Reglementierung und Disziplin bestimmten somit die bürgerlichen Hörnormen, im Konzertsaal und in der Oper ebenso wie im Theater<sup>65</sup> und später im Kino<sup>66</sup>. Die zentrale Wertschätzung der Stille dehnte sich auch auf andere Lebensbereiche aus: So lernte man im Laufe des 19. Jahrhunderts schweigend zur Kirche zu gehen, sich bei der Fahrt in der Straßen- oder Eisenbahn gegenüber den Mitreisenden still zu verhalten, ebenso

Cultural History, Berkeley-Los Angeles-London 1995, S. 228-236.

<sup>62</sup> Oskar Teuber, In Wiener Concert-Sälen, in: Wienerstadt. Lebensbilder aus der Gegenwart, Prag, Wien und Leipzig 1895, S. 284.

<sup>63</sup> Zum Hörverhalten in der Oper vgl. Sven Oliver Müller, Hörverhalten als europäischer Kulturtransfer. Zur Veränderung der Musikrezeption im 19. Jahrhundert, in: Peter Stachel und Philipp Ther (Hrsg.), Wie europäisch ist die Oper? Die Geschichte des Musiktheaters als Zugang zu einer kulturellen Topographie Europas, Wien-München 2009, S. 198-212.

<sup>64</sup> Peter Gay, Das Zeitalter des Doktor Arthur Schnitzler. Innenansichten des 19. Jahrhunderts, Frankfurt am Main 2002, S. 290-292.

<sup>65</sup> Vgl. Vana Greisenegger-Georgila, Theater von der Stange. Wiener Ausstattungskunst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, Wien 1998.

<sup>66</sup> Vgl. Michael Cowan, Kino und Klanglandschaft im Wiener Prater um 1910, in: Christian Dewald und Werner Michael Schwarz (Hrsg.), Prater Kino Welt. Der Wiener Prater und die Geschichte des Kinos, Wien 2005, S. 253-264.



wie im Aufzug oder beim Essen um den Mittagstisch.<sup>67</sup> Vor allem letzteres wäre, so Eduard Pözl ironisch, ein besonders andächtiger Moment, der vom Alltag herausgehoben und dementsprechend zelebriert gehörte:

„Beim Essen aber sollte heilige Stille herrschen und die ganze Aufmerksamkeit auf eine zweckmäßige Ernährung des Körpers gerichtet sein. Wenn man ein Automobil mit Benzin, eine Lampe mit Petroleum füllt, wird in der Regel sorgsam geschwiegen, damit nichts daneben geht. Bei der Füllung der menschlichen Maschine jedoch geht es ohne unnötiges Gerede nie ab [...].“<sup>68</sup>

Es war die Stille des Schweigens, der in der Moderne, wie Christoph Asendorf gezeigt hat, eine völlig neue Rolle zukam. So spiegelte das Schweigen einerseits die Reduktion gesellschaftlicher Kommunikation unter den Lebensbedingungen der modernen Großstadt wider. Der Verzicht auf die Sprache passte sich den neuen Bedingungen des sozialen Verkehrs an. Wo Menschen wie Waren zirkulierten, war die Sprache als Verkehrsmedium obsolet geworden. Die permanent sich verändernde Umwelt brachte die Menschen zum Verstummen und beförderte den Augensinn und die Kommunikation über optische Signale. Andererseits entwickelte sich in der bürgerlichen Kunst und Ästhetik das „bedeutende Schweigen“ als ideale Kommunikation, die sich jenseits der Sinne und Sprache vollzog. Sprachlosigkeit wurde zum Garanten der inneren Erfahrung und zum Beleg eines gemeinsamen Kunstverständnisses. Dabei knüpfte man an traditionelle religiöse und mystische Erfahrungen an, wie dies auch Maurice Maeterlinck in seinem Essay „Das Schweigen“ formulierte: „Sobald die Lippen schlafen, erwachen die Seelen und begeben sich an die Arbeit“.<sup>69</sup>

Die selbst erzeugte Stille fungierte als innere Strategie gegen das ständige Aufeinanderprallen anonymen Massen und als Ausgleich zu der von diesen erzeugten Geräuschemanationen. Diese machten sich nicht zuletzt in den modernen Wohnformen bemerkbar, weshalb auch das Verhalten dort von Zurückhaltung und Ruhe gekennzeichnet sein sollte, wie Otto Dornblüth mahnte:

„Der wohlgezogene Mensch vermeidet es schon jetzt, auf Korridoren und Treppen zu sprechen, die der allgemeinen Benützung dienen und das Geräusch in die anliegenden Räume tragen; allmählich muß das zur allgemeinen Gewohnheit werden. Der Wohlgezogene schließt jede Tür leise, auch wenn es nicht eigens angeschrieben steht, er dämpft seine Schritte überall und spricht nie lauter als nötig ist. Aber die Ausnahmen von der Wohlgezogenheit überwiegen jetzt noch sehr, das

<sup>67</sup> Max Ackermann, *Die Kultur des Hörens. Wahrnehmung und Fiktion. Texte vom Beginn des 20. Jahrhunderts*, Nürnberg 2003, S. 261, S. 269.

<sup>68</sup> Eduard Pözl, *Bei Tisch*, in: ders., *Zeitgenossen. Satiren und Skizzen aus Wien*, Wien 1905, S. 52.

<sup>69</sup> Zitiert nach Christoph Asendorf, *Batterien der Lebenskraft. Zur Geschichte der Dinge und ihrer Wahrnehmung im 19. Jahrhundert*, Gießen 1984, S. 129.

muß zugegeben werden!“<sup>70</sup>

Deutlich spricht aus solchen Bemerkungen das Bemühen um akustische Disziplinierung als Akt der Abgrenzung zu den lautstarken Äußerungen des als abgestumpft geltenden Proletariats. Die lange Zeit vergeblichen Mühen des Bürgertums politisch an die Macht zu kommen, wurden durch kulturelle Verfeinerungs- und soziale Abgrenzungsstrategien kompensiert. In ausgesuchten Hörreservaten, zu Hause oder im Konzertsaal, versuchte man seine Hörempfindungen zu veredeln und sich abzuschotten vom als bedrohlich oder zumindest beeinträchtigend empfundenen Lärm der Außenwelt.

Der französische Komponist und Musikkritiker Hector Berlioz hatte dafür das – utopische – Idealbild geliefert: In seiner 1852 veröffentlichten Novelle „Euphonia oder die musikalische Stadt“ beschreibt er eine deutsche Kleinstadt, deren Bewohner sich ausschließlich ihrer musikalischen Vervollkommnung widmen. Sie singen und spielen Instrumente; wer keinen Sinn für musikalischen Ausdruck besitzt, muss die Stadt verlassen, die auch in ihrer architektonischen Gestaltung nach Kriterien der Musikästhetik angelegt ist.<sup>71</sup>

In Wien veröffentlichten aufmerksame bürgerliche Ohrenzeugen wie Eduard Pötzl oder Ludwig Hirschfeld Skizzenbücher mit Titeln wie „Leises Leben“ oder „Die klingende Stadt“.<sup>72</sup> Beides Plädoyers für die Etablierung einer spezifisch bürgerlichen Wahrnehmungskultur und gegen die zunehmend „verwilderten Ohren“ des Großstadtmenschen, die, so Pötzl, heutzutage regelrecht angezogen würden vom überbordenden Lärm der Straße ebenso wie vom „furchtbaren Getöse“ manch moderner Abendunterhaltungen:

„Ich wundere mich über die Menschen, zumal über die Großstadtmenschen. Was die für ein Leben führen, ist mir unbegreiflich, obwohl ich selbst mitten unter ihnen wandle und auch nicht in Großmugl, sondern in Wien geboren bin. Insbesondere in den letzten Jahren habe ich den Eindruck empfangen, daß die meisten Leute schwerhörig sein müssen, weil sie immer dorthin drängen, wo der größte Lärm ist. Es genügt ihnen nicht, daß sie tagsüber bei ihren Straßengängen von den Sirenen der Automobile angebrüllt, von den schrillen Fußglocken der Elektrischen erschreckt, von den Kondukteurtrompeten angeblasen und von den lieblichen Motorrädern angeknattert und angepufft werden; nein, des Abends, wenn sie Ruhe haben könnten, stürzen sie sich freiwillig in Vergnügungen, die so geräuschvoll sind

<sup>70</sup> Otto Dornblüth, Der Schutz gegen Lärm, in: Monatsschrift für Gesundheitspflege. Organ der Österreichischen Gesellschaft für Gesundheitspflege 5 (1909), S. 91.

<sup>71</sup> Vgl. Hans-Jürgen Fliedner, Euphonia, die musikalische Stadt. Skizzen, Bilder und Pläne zu einem utopischen Architekturprojekt, Coburg 1998.

<sup>72</sup> Eduard Pötzl, Leises Leben. Neue Skizzen, Wien 1910; Ludwig Hirschfeld, Die klingende Stadt. Skizzen aus dem lauten und aus dem stilleren Wien, Wien 1912.

wie ein Dampfhammer. Da macht man Richard Strauß den Vorwurf, daß seine Musik ein furchtbares Getöse sei. Ja, was soll er denn tun, wenn die Leute es so haben wollen? Soll er diesen verwilderten Ohren, in denen der Lärm des Straßenlebens noch nachgellt, wenn sie das Theater betreten, sanft etwas vorsäuseln wie ein Stieglitz, damit sie ihn auslachen oder gar auspfeifen?“<sup>73</sup>

Gegen derartige Verhältnisse galt es aufzutreten, sich zu wehren gegen die offenkundige Tendenz zur Verrohung und Abstumpfung des Hörsinns, dem jede Fähigkeit zum verfeinerten Lebens- und Kunstgenuss abhanden zu kommen schien. Es war ein symbolischer Kampf zwischen Zivilisation und Wildnis, den das Bürgertum hier auf dem Feld des Akustischen führte, zwischen den mühsam errungenen Fortschritten moderner Kultur und den immer wieder hervorbrechenden Manifestationen des Primitiven, mit denen man sich gerade in der Großstadt auf so mannigfaltige Weise konfrontiert sah.<sup>74</sup> Wildheit und Barbarei, unberechenbar und roh, waren wirkungsmächtige Feindbilder eines bürgerlichen Metropolenverständnisses, das auf Reglementierung der Massen, Kontrolle der Affekte und Verfeinerung der Sitten ausgerichtet war.<sup>75</sup>

Dass Wien in dieser Hinsicht im internationalen Vergleich durchaus Nachholbedarf hatte, dafür lieferte der Umgang mit dem Lärm nur allzu deutliche Indizien. Denn während man Berlin, wie manche meinten, die „Palme der Geräuschlosigkeit“ verleihen könne,<sup>76</sup> erschien Wien schlicht als „die nervöseste Großstadt des Kontinents“.<sup>77</sup> In ihr herrsche bereits der „ruhelose Atem eines amerikanisch sich gebärdenden Jahrhunderts“.<sup>78</sup> Mit dem Blick nach Übersee waren am Beispiel von New York oder Chicago Zukunftsvisionen erstanden, die bei vielen Wiener Autoren aus dem bürgerlichen Milieu Angst auslösten, Zerstörungs- und Untergangsphantasien. Im Visuellen genauso wie im Akustischen. Schon 1908 hatte Hermann Bahr konstatiert, Wien sei „eine kleine Stadt, die zu groß wird und Angst davor kriegt“.<sup>79</sup>

**Dr. Peter Payer, Historiker und Stadtforscher, Bereichsleiter im Technischen Museum Wien, [payer@stadt-forschung.at](mailto:payer@stadt-forschung.at), [peter.payer@tmw.at](mailto:peter.payer@tmw.at)**

<sup>73</sup> Eduard Pözl, Das leise Leben, in: ders., Leises Leben. Neue Skizzen, Wien 1910, S. 1-2.

<sup>74</sup> Vgl. Kirstin Kopp und Klaus Müller-Richter (Hrsg.), Die „Großstadt“ und das „Primitive“. Text – Politik – Repräsentation, Stuttgart und Weimar 2004.

<sup>75</sup> Georg Schall, Großstadtbenehmen. Nützliche Winke und Ratschläge, Wien 1913, S. 76. Vgl. dazu auch Ellen Key, Die Kunst, zu hören. Einige Bemerkungen, in: Die Zeit. Wiener Wochenschrift für Politik, Volkswirtschaft, Wissenschaft und Kunst 299 (1900), S. 183-185.

<sup>76</sup> N.N., Gegen den Großstadtlärm, in: Neues Wiener Journal, 15.12.1910, S. 5-6.

<sup>77</sup> T.F.G., Straßenlärm und Straßenverkehr. Zuschrift eines Wieners, in: Neues Wiener Tagblatt, 22.12.1911, S. 8.

<sup>78</sup> Karl Marilaun, Die demolierte Gemütlichkeit, 1913. Zitiert nach Arnold Klaffenböck, Sehnsucht nach Alt-Wien. Texte zur Stadt, die niemals war, Wien 2005, S. 130-131.

<sup>79</sup> Hermann Bahr, Tagebuch, in: Morgen. Wochenschrift für deutsche Kultur. 2. Jg., 1908, S. 151.

## **Tagungsbericht: Conference in World History – The Role and Function of the Global City, in Innsbruck am 3. und 4. November 2011**

Am 3. und 4. November 2011 trafen sich Wissenschaftler aus den USA und Europa zu einer gemeinsamen Konferenz der Universitäten von New Orleans und Innsbruck. Ziel dieses Zusammentreffens war es, die Rolle der Stadt im Prozess der Globalisierung zu diskutieren. Die Stadt wurde dabei als Ort betrachtet, an dem Globalisierung besonders deutlich zur Geltung kommt, ein Ort, an dem „globale“ Phänomene wie der wirtschaftliche Austausch von Gütern und Dienstleistungen, Migration, kulturelle Kontakte und Mischungen, Kommunikation, technologische Entwicklungen und politische Konflikte besonders spürbar werden. Die Organisatoren erhofften sich einen aktiven Gedankenaustausch über die Stadt als „Tor zu einer globalisierten Welt“.

Mehrere Teilnehmer aus verschiedenen Gegenden der Welt bereicherten die Diskussion mit unterschiedlichen wissenschaftlichen Ansätzen aus verschiedenen Fachrichtungen. Der Fokus der meisten Teilnehmer war auf Städte in Entwicklungsländern gerichtet. Mit dieser Ausrichtung versuchten die Organisatoren die Diskussion über den „Tellerrand der eigenen Entwicklungen“ hinaus auch auf zukünftige globale „Hot Spots“ zu lenken.

Die Eröffnungseinheit stand ganz im Zeichen der langjährigen Partnerschaft zwischen den Universitäten Innsbruck und New Orleans. Innsbrucks Interimsrektor TILMAN MÄRK, MARGRET DAVIDSON, die Direktorin des American Corners an der Universität Innsbruck sowie GÜNTER BISCHOF, der Leiter des Center Austria an der Universität New Orleans, lobten in ihren Eröffnungsreden die gut funktionierende Partnerschaft sowie den regen wissenschaftlichen und studentischen Austausch zwischen den beiden Universitäten.

Eine wissenschaftliche Einführung in die Thematik bot der Vortrag von FRANZ MATHIS (Innsbruck). In seiner Keynote betonte er die Bedeutung von Städten für die ökonomische und kulturelle Entwicklung. In einer drei Städte umfassenden

Fallstudie zeichnete Mathis das Bild von Städten als Motoren des Prozesses der Modernisierung und legte somit den thematischen Grundstein für die weitere Konferenz. Der erste Themenblock wurde von ANDREAS EXENBERGER moderiert und bot theoretische Betrachtungen des Phänomens der Globalisierung in Städten. JAMES MOKHIBER (New Orleans) stellte in seinem Vortrag die Rolle der Stadt als Unterrichtskonzept im US-amerikanischen Globalgeschichte-Unterricht (World History, Western Civilization) dar. Als nächster Sprecher war ROBERT MUSIL (Wien) geplant. Musil konnte krankheitsbedingt allerdings nicht an der Konferenz teilnehmen. Auszüge aus seiner Präsentation wurden von ANDREAS EXENBERGER anhand Musils PowerPoint-Folien dargestellt.

ULLRICH PALLUA (Innsbruck) moderierte den zweiten Themenblock. Dieser beschäftigte sich mit frühen Städten von „globaler“ Bedeutung. BRIGITTE TRUSCHNEGG (Innsbruck) konzentrierte sich auf antike Städte von Weltrang. Sie beschrieb die „globale“ Bedeutung von Städten wie Athen, Rom und Alexandria, deren Beziehung zwar nicht in die ganze Welt reichten, zum damaligen Zeitpunkt allerdings als global verstanden werden konnte, da sie Verbindungen zur ganzen damals bekannten Welt aufwiesen und vor allem Ausstrahlung und Vorbildwirkung entfalten. TRUSCHNEGG plädierte daher dafür, diese Städte auch als „global cities“ zu verstehen. MALTE FUHRMANN (Istanbul) befasste sich mit der langen und ereignisreichen Geschichte Istanbul. In seinem Vortrag untersuchte er zunächst die Geschichte der Stadt auf globale Elemente und gab schließlich einen aufschlussreichen Überblick über den heutigen Umgang der Stadt mit ihrem historischen interkulturellen Erbe. Dabei wurde ersichtlich, dass nur bestimmte zeitliche Epochen besondere Aufmerksamkeit erhalten, während auf andere weniger intensiv eingegangen wird.

Die dritte thematische Einheit war Global Cities im 19. Jahrhundert gewidmet und wurde von CHRISTINA ANTENHOFER (Innsbruck) moderiert. ERIC GILBERT (Jonesboro) referierte über die Stadt Sansibar im Indischen Ozean und deren vormalige Bedeutung als Handelsmetropole. Im Zuge der Präsentation bekamen die Zuhörer interessante Einblicke in die Auswirkungen des Welthandels im 19. Jahrhundert auf ein ehemals kleines afrikanisches Fischerdorf. So entstanden moderne Bauten, Eisenbahnen und die Elektrifizierung in Sansibar dank des Handelsbooms bereits sehr früh, letztere teilweise sogar noch vor der vieler europäischer Metropolen. KATJA SCHMIDTPOTT (Marburg) entführte das Publikum anschließend an ein anderes Ende dieses ozeanischen Raums. In ihrem Vortrag berichtete sie über ausländische Arbeitermigration nach Japan, das Integrationsverhalten chinesischer Immigranten und die Aufnahme ausländischer Personen in die japanische Gesellschaft. Es wurde dabei festgestellt, dass es hier wenig Vermischung unter den einzelnen

Volkgruppen gab und dass ein interkultureller Austausch lediglich in begrenztem Ausmaß stattfand.

Die historischen Hallen der Innsbrucker Claudiana waren Treffpunkt für das Abendprogramm der Konferenz. Hier fand eine Präsentation der aktuellen Ausgabe der Contemporary Austrian Studies (Volume XX – „Global Austria“) statt. GÜNTER BISCHOF (New Orleans), ERIC FREY (Wien), BIRGIT HOLZNER (Innsbruck), ANDREAS EXENBERGER (Innsbruck) sowie ALEXANDER SMITH (Innsbruck/New Orleans) präsentierten dabei die aktuelle Ausgabe des Bandes sowie ihre Beiträge dazu.

Der zweite Tag der Konferenz begann mit einer Einheit zum Thema Stadtgeschichte. Diese wurde von PHILIPP STROBL (Bratislava) moderiert. ROBERT DUPONT (New Orleans) gab dabei einen umfangreichen Einblick in die bewegte globale Vergangenheit New Orleans. In Duponts Vortrag wurde besonders eindrücklich dargestellt, wie sehr die ehemals stark globalisierte Hafenstadt New Orleans vom internationalen Handelsgeschehen abhängig war. Dupont verwendete einen Teil seiner Zeit allerdings auch, um einen Überblick über einige gängige Definitionen von „global city/world city“-zu geben.

Im Graduiertenforum, der nächsten Einheit der Konferenz, gaben ANDREAS DIBIASI (Innsbruck), BEATE LÖFFLER (Dresden) und MANFRED KOHLER (Brüssel) interessante Einblicke in ihre Forschungsarbeit. Thematisch spannten sie dabei einen Bogen vom Napoleonischen Toulouse („The Reach of the Continental Blockade“, ANDREAS DIBIASI), über die „globale“ Geschichte Tokios („Designing a Global City: Tokyo“, BEATE LÖFFLER) bis hin zur geplanten Rolle europäischer Städte laut den Vorstellungen des Europäischen Städtebundes („The Role of Cities in the European Union and in a Globalized World“, MANFRED KOHLER).

Günter Bischof (New Orleans) moderierte schließlich die zeitgenössische Einheit. In diesem Themenblock gab MATHILDE LEDUC-GRIMALDI (Tervuren) einen Einblick in das globalisierte System afrikanischer Straßenhändler in Venedig. LEDUC-GRIMALDI konnte dem Publikum viele globale Komponenten an diesem Geschäft aufzeigen. In ihrem Vortrag stellte sie dar, wie afrikanische Verkäufer in der Regel asiatische Waren in einer italienischen Stadt einem vorwiegend internationalen Touristenpublikum anbieten, aber auch, wie die Stadt mit diesem Phänomen umgeht. TOBIAS TÖPFER (Innsbruck) lenkte die Aufmerksamkeit des Publikums zuletzt auf die brasilianische Megacity Sao Paolo. In seinem Vortrag brachte er das Phänomen der Mega City mit allen damit verbundenen Problemen (Slumbildung, Schwierigkeit der Verwaltung, etc.) zur Sprache und regte damit eine Diskussion zum Thema Megacity versus Global City an.

Die Konferenz endete mit einer zusammenfassenden Podiumsdiskussion. GÜNTER BISCHOF (New Orleans), KATJA SCHMIDTPOTT (Marburg), JAMES MOKHIBER

(New Orleans), FRANZ MATHIS (Innsbruck) sowie MALTE FUHRMANN (Istanbul) ließen die beiden vergangenen Tage Revue passieren. Sehr häufig wurde dabei die Frage nach der Definition des „Globalen“ gestellt – die Frage, was eine Stadt zur Global City macht. Als besonders bedeutender, aber auch nicht ganz unproblematischer Faktor wurde das Schlagwort „Multiethnizität“ genannt. Wie die Fallstudien der Konferenz jedoch zeigten, spielt Interkulturalität und Multhnizität nicht in allen anerkannten Weltstädten eine große Rolle. KATJA SCHMIDTPOTT zeigte beispielsweise, dass die als eine der führenden Global Cities akzeptierte japanische Hauptstadt Tokio hinsichtlich dieser Bereiche keineswegs als globale Stadt betrachtet werden kann. JAMES MOKHIBER gab zu Bedenken, dass eine mögliche Definition immer von der wissenschaftlichen Herangehensweise abhängen müsse, außerdem sei nicht klar, wie Globalität zu messen sei (Anzahl der Museen, Flugzeugstarts- und Landungen, etc.). FRANZ MATHIS ging noch einmal auf die Unterschiede zwischen einer Megacity und einer Global City ein. Die einen stellen einfach nur große Städte dar, während die anderen globale Bedeutung durch Kontakte in alle Welt erreichen könnten. Dementsprechend seien beide Arten von Städten aus unterschiedlichen Gründen gewachsen. Bei Megacities hätte hauptsächlich das Umland zum Wachstum beigetragen. Hierhin unterhielte dieser Typ Stadt auch die meisten Kontakte. Entwicklung in Global Cities hingegen geschehe aufgrund globaler Verflechtung mit anderen weit entfernten Regionen durch Handel sowie die Aktivität transnationaler Unternehmen. MALTE FUHRMANN bezog sich auf Fernand Braudel, als er feststellte, dass man die Verbindungen von Städten zum Weltsystem untersuchen müsse, um die globale Bedeutung einer Stadt zu verstehen. FUHRMANN schlug folglich vor, die Verbindung einer Stadt zu einem weltumspannenden Markt als möglichen Messpunkt zu verstehen, um so die innerstädtischen Veränderungen zu untersuchen, die aus dieser Verbindung resultierten.

Die Diskussion kam damit an einen vorläufigen Schlusspunkt. Die Erträge der Tagung werden 2012 in einem Tagungsband gesammelt, der auch die gegenseitigen Anregungen in einer konstruktiven, interdisziplinären Umgebung nochmals verarbeiten und aufnehmen wird und damit einen Beitrag leisten wird, das Phänomen der „global city“ angemessen in den Geschichtswissenschaften zu verorten und in seiner gebührenden Breite zu erfassen.

Den Tagungsteilnehmern gelang es, innerhalb von zwei Tagen ein breites Themenfeld in der Globalisierungsforschung zu behandeln. Das Phänomen der Globalisierung wurde dabei mit verschiedenen theoretischen Zugängen sowie über einen weiten Zeitraum (Antike bis heute) betrachtet. So konnte man sich ein Bild davon machen, wie das Zusammenwachsen der Welt an verschiedenen Orten und zu den unterschiedlichsten Zeiten von statten ging. Dies half zweifelsohne, das Verständ-

nis für diesen Prozess zu erweitern. Auf der Tagung wurde allerdings auch das Problem der Definition des Begriffes Globalisierung deutlich.

**Philipp Strobl, Wirtschaftsuniversität Bratislava/Universität Innsbruck,  
philipp.strobl@euba.sk**

*G E O R G   W A G N E R - K Y O R A*

## **Tagungsbericht: Danni bellici e ricostruzione dei monumenti e dei centri storici nel caso italiano e tedesco (1940–1955) / Kriegszerstörungen und Wiederaufbau von Bauwerken und historischen Stadtzentren in Italien und Deutschland (1940–1955), in Brescia vom 23. bis 25. November 2011**

Ein interdisziplinärer Vergleich über die stadtplanerischen und mentalen Auswirkungen der Kriegsschäden an architektonisch bedeutenden Baudenkmalen in Italien und Deutschland wurde von den Architekturhistorikern Gian Paolo Treccani und Carlotta Coccoli an der Universität Brescia organisiert. Dieser Vergleich profitiert gegenwärtig vom gewachsenen Interesse an Stadtgeschichte und Denkmalpflege in den Geistes- und Technikwissenschaften.

CLAUDIA BALDOLI (Universität Newcastle) konnte einleitend die moralische Kriegführung gegen die Zivilbevölkerung mit ihren fatalen Auswirkungen auf die strategischen Ziele in den Kunststädten Italiens als eine technische und auch militärpolitische Gratwanderung zwischen traditioneller Feindorientierung und dem Wunsch nach Förderung von Aufstandsbewegungen gegen die kriegführenden faschistischen Regime einordnen. Aber die gezielten Zerstörungen verfehlten das ge-



wünschte Ergebnis in Italien und in Deutschland gleichermaßen.<sup>1</sup>

LUTZ KLINKHAMMER (DHI Rom) resümierte die Sicherungspolitik von Wehrmachtstellen im neuen Feindgebiet seit Sommer 1943 als eine typische militärpolitische Befriedungsstrategie. Sie organisierten die Zusammenführung mobiler Kunstschätze in den Vatikan und damit massenweise lokale und auch regionale Umschichtungen des nationalen Kunstbesitzes. Dennoch führte die Wahrnehmung des kulturellen Welterbe-Besitzes Italiens vielfach zur Ausblendung der Leiden der Zivilbevölkerung und auch der italienischen Soldaten.

ALMUT GOLDHAHN (KI Florenz) vertiefte die Erfahrungsdimension in der Biographiegeschichte des Kunsthistorikers Hans Werner Schmidt. Am Kunsthistorischen Institut Florenz hatte er einen lange unentdeckten Bestand von 400 Fotografien zerstörter Baudenkmale hinterlassen. Diese Fotos erschienen in der Dokumentation „La guerra contro l'arte“ (Der Krieg gegen die Kunst) von 1944, um die Alliierten als „Kulturschänder“ zu diskreditieren. Als bloße Militärpropaganda intendiert, inszenierten sie dennoch einen spezifisch geschulten Blick der Ruinenschönheit, welche den bildungsbürgerlichen Hintergrund des Fotografen enthüllen.

CHRISTIAN FUHRMEISTER (Zentralinstitut für Kunstgeschichte München) berichtete über die Verbindungen dieser „Kunstschützer“ zum deutschen Propagandaapparat. Sie traten als Mittler zu den einflussreichen Forschungsinstitutionen, den deutschen Kulturinstituten in Italien, auf. Damit prägten auch sie einfache Identifikationsstrategien der Kriegserfahrung, die ungefiltert die italienische und auch die deutsche Öffentlichkeit prägten.

GIAN PAOLO TRECCANI (Universität Brescia) warb dafür, Forschungen über die zeitgenössische Denkmalpflege zur Historisierung der Identitätserfahrungen von Generationen zu nutzen. Zwischen Deutschland und Italien verortete er zwei unterschiedliche Zerstörungsniveaus. In Köln verzeichnete man 95% an zerstörter Baubsubstanz in der großen Innenstadt, in Mailand waren es 30%. Dennoch seien die Voraussetzungen des Wiederaufbaus vergleichend als eine Beziehungsgeschichte zu analysieren, sowohl in Hinblick auf das Akteursspektrum der „Kunstschützer“, der Denkmalpfleger, der Städtebauer und Architekten als auch in Hinblick auf die erinnerungskulturelle Dimension der lokalen Gesellschaften. Hierbei überrascht die große und schnelle Aufbauleistung Italiens. Bis 1951 waren bereits vier Millionen Gebäude wiederaufgebaut worden. Von 100.000 Kirchen waren 2.500 stark zerstört worden, 900 weitere vollständig. 1954 wurden 427 lokale Rekonstruktionspläne verankert.

<sup>1</sup> Vgl. jetzt Claudia Baldoli, Richard Overly und Andrew Knapp (Hrsg.), *Bombing, States and Peoples in Western Europe 1940-1945*, Exeter 2011.

MARTA NEZZO (Universität Padua)<sup>2</sup> zeigte die unbeholfen wirkenden Schutzmaßnahmen kriegsgefährdeter Baudenkmale mittels Sandsäcken, Strohmatten und aufwändiger Polsterungen auf. Auch die flankierende flächendeckende Katalogisierung der Bauten konnte nicht kaschieren, dass die italienische Denkmalpflege bei Kriegsausbruch von der Wucht der vor ihr liegenden Aufgabe völlig überfordert war und ohnehin nur geringe Ressourcen zur Verfügung gestellt bekam. FEDERICA PASCOLUTTI (Universität IUAV Venedig)<sup>3</sup> erklärte die disparaten Schwerpunktsetzungen des rekonstruktiven Wiederaufbaus in Oberitalien mit den institutionellen Streitereien vor allem zwischen staatlichen und kommunalen Stellen über die Finanzierung. Dass die zentralstaatliche Gesetzgebung die Organisation der Bauausführung intermediären staatlichen Instanzen übertragen hatte, die dann als Gegenpart der Kommunen auftraten, hatte Vor- und Nachteile zugleich. Immerhin wurde bereits 1955 ein Großteil der Rekonstruktionen abgeschlossen.

CARLOTTA COCCOLI (Universität Brescia) zeigte den erheblichen Einfluss eines internationalen Welterbeverständnisses auf die umfassenden Katalogisierungsanstrengungen seitens der britischen und später auch der amerikanischen Militärführung. Listen der zu schützenden Kulturdenkmale sollten als Leitfaden für Bomberpiloten dienen, sie hatten letztlich aber keinerlei nachweisbare Auswirkungen auf die tatsächliche Kriegführung aus der Luft.

SERENA PESENTI (Polytechnikum Mailand) erläuterte, wie die innerstädtische Ringstraßenplanung in Mailand durch Lücken im Baubestand infolge der Bombardements verändert wurde. Sie stimulierten eine Veränderungsdynamik des Straßensystems hin zum Massenverkehr, wobei eine großmaßstäbliche Neubebauung einen harschen Verdrängungswettbewerb mit der noch verbliebenen historischen Bausubstanz bewirkte.

GERHARD VINCKEN (TU Darmstadt) berichtete, dass in Köln schon 1935 eine radikale innerstädtische Altstadtanierung im Martinsviertel initiiert wurde. Um eine mit dem Tourismus kompatible Ansichtigkeit des Gebietes zu erhalten, wurde durch Kahlschlagsanierung mehr als die Hälfte der straßenseitigen Gebäude und die gesamte Hofbebauung abgerissen. Nach der Totalzerstörung der Altstadt im Zweiten Weltkrieg wurde diese Bebauung wiederhergestellt, um ein traditionelles Stadtbild zu bewahren.

GEORG WAGNER-KYORA (TU Berlin) referierte die Debatten zum Wiederaufbau des Frankfurter Römerberges zwischen 1951 und 1984. Im Ergebnis einer diskonti-

<sup>2</sup> Marta Nezzo, *The Defence of Artwork from Bombing in Italy during the Second World War*, in: Baldoli, Overy und Knapp, *Bombing*, 2011.

<sup>3</sup> Vgl. Federica Pascolutti und Alfredo Barbacci. *Il soprintendente e il restauratore. Un artefice della ricostruzione postbellica*, Argelato 2011. (Alfredo Barbacci. *Der Superintendent und der Restaurator. Ein Kunsthandwerker der Nachkriegsrekonstruktion.*)

nuierlichen Baugeschichte des gesamten Areals wurden am Römerbergplatz Fassadenkopien erstellt. Sie ergänzten das traditionsreiche Rathaus, den Römer, mittels einer historistischen Giebelreihe aus Fachwerk, während der gesamte Bebauungsbereich zwischen dieser Ostzeile und dem Dom mit einer monumentalen Kunsthalle und ergänzender Wohnhauszeile überbaut wurde, womit erneut der historische Stadtgrundriss überschrieben wurde.

CARMEN ENSS (TU München) erläuterte die frühe Wiederaufbauphase in München anhand von fünf Beispielen rekonstruierter Baudenkmale des Altstadtviertels um die Frauenkirche. Parallel zu der dort besonders schnell voranschreitenden Trümmerräumung schon von 1946 bis 1948 bewerkstelligten drei Akteure, Stadtbaurat Karl Meitinger, Georg Lill von der staatlichen Denkmalpflege und der Sozialdezernent Karl-Sebastian Preis, den gesamten Prozess der Auswahl und der Finanzierung der zu rekonstruierenden nicht-kirchlichen Baudenkmale. Unter dem Leitbild der Stadt München vor 1830 wurden radikal moderne Bauten, wie der Verwaltungsbau der Neuen Maxburg, darin integriert, aber auch stadtbildprägende Rekonstruktionen wie das Preysingpalais.

CLAUDIA ZANLUNGO (Polytechnikum Mailand) beschrieb die Frühphase des besonders konfliktartigen Wiederaufbaugeschehens in den DDR-Großstädten als Handlungsfeld lokaler Aufbaumanager und zentralstaatlicher Planungsvorgaben, die oft, aber nicht immer, direkt in die Rekonstruktionsentscheidungen vor Ort eingriffen. Die beiden für die DDR dominierenden regionalen Restaurierungsstellen lagen in Halle und in Dresden und sorgten dafür, dass immerhin 42 Schlösser und weitere 591 Objekte in den Städten gesichert und unter Schutz gestellt werden konnten. Dank eines überraschend großen Gestaltungsfreiraum funktionierte die Zuarbeit der lokalen Denkmalpfleger.

Unter Verweis auf die jüngst erschienenen Sammelbände zur italienischen und deutschen Wiederaufbaugeschichte<sup>4</sup> betonte ALBERTO GRIMOLDI (Polytechnikum Mailand) vor allem die Bedeutung der noch unerforschten Erinnerungslücken, die durch eine vollständig verlorene Bausubstanz in den deutschen Wiederaufbaustädten entstanden sei. Sie habe die mentale Wucht der bis 1945 wirksamen faschistischen Ideologie noch verdoppelt und in widersprüchlicher Weise sowohl umfassende Wiederaufbauten, darunter allerdings nur wenige Rekonstruktionen, als auch großflächige Destruktionen motiviert. Als zentrale Gegenstände künftiger interdis-

<sup>4</sup> Lorenzo de Stefani und Carlotta Coccoli, Guerra, Monumenti, Ricostruzione. Architetture e centri storici italiani nel secondo conflitto mondiale, Venezia 2011. (Krieg, Baudenkmale, Rekonstruktionen. Architekturen und historische Stadtzentren Italiens seit dem Zweiten Weltkrieg, Venedig 2011); Danni bellici e ricostruzione dei centri storici: il caso della Germania. *Storia Urbana. Rivista di studi sulle trasformazioni della città e del territorio in età moderna* 23:129 (Kriegszerstörungen und Wiederaufbau der historischen Stadtzentren: Deutschland).

ziplinerer Forschungen nannte er erstens die technischen und organisatorischen Instrumente des Wiederaufbaus, insbesondere von Rekonstruktionen, zweitens das Zusammenwirken von Verwaltung und öffentlicher Meinung sowie drittens die Akteursebene insgesamt. Der Stil des Wiederaufbaus in Deutschland könne als Rahmen zur Neuerfindung der deutschen Gesellschaft entziffert werden.

CARLO COROZZI (Polytechnikum Turin) zog eine lange Kontinuitätslinie zur europäischen Denkmalpflege tradition, die maßgeblich auf den italienischen Erfindungen der angewandten Kunstwissenschaft und des flexiblen Baumanagements seit dem späten 19. Jahrhundert aufsattelte. EUGENIO VASSALLO (Universität IAUV Venedig) betonte die Integrationskraft visueller und traditionsstiftender Baudenkmale für eine lokale Identitätspolitik in den alten Städten und ihre internationale Vergleichbarkeit und LUCIANO RE (Polytechnikum Turin) fokussierte erneut auf die transnationale Beeinflussung deutscher und italienischer Denkmalpflegekonzepte.

Abschließend verwies Gian Paolo Treccani darauf, dass gerade die Lokalität der Befunde systematische Frageansätze im Schnittfeld von materieller Baukultur und breit aufgefächerten Akteurspektren ermögliche. Darauf basiere die Kontextualisierung von Stadtgeschichte des Wiederaufbaus im Sinne einer europäischen Beeinflussungsgeschichte in einem breiten interdisziplinären Umfeld von Kunstgeschichte, Denkmalpflege- und Stadtplanungsgeschichte.

**Prof. Dr. Georg Wagner-Kyora, Center for Metropolitan Studies (CMS) der TU Berlin, [wagner-kyora@metropolitanstudies.de](mailto:wagner-kyora@metropolitanstudies.de)**

## **Tagungsbericht: Neue Städte für einen neuen Staat. Edgar Salin und das „Israelprojekt“ der List Gesellschaft vom 2. bis 4. Dezember 2011 in der Vertretung des Landes Niedersachsen in Berlin**

Mit der Person des ab 1927 in Basel lehrenden Wirtschaftswissenschaftlers Edgar Salin (1892–1979) lassen sich sehr unterschiedliche und vielfältig aufeinander bezogene Themenfelder der Urbanisierungsgeschichte im 20. Jahrhunderts erschließen.

Schon Salins intensive Beschäftigung mit Platon und der griechischen Geschichte deutet darauf hin, dass Städte – als Ursprung der demokratischen Selbstorganisation gleichrangiger Bürger – für ihn eine besondere Bedeutung hatten (TERESA OROZCO MARTINEZ, Berlin). Bereits in den 1930er Jahren setzte sich Salin für ein stärkeres Zusammenwirken von Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Verwaltung ein. Seine wirtschaftstheoretische Arbeit orientierte er an aktuellen Problemen und gestaltete damit die Entwicklung urbaner Realität auch praktisch mit. Eine Annäherung an die universalistische Denk- und Handlungsweise des Nationalökonomen Salin ermöglicht Einblicke in verschiedene historische Forschungsrichtungen und eröffnet neue Perspektiven auf die Gegenwart. Dieser Herausforderung stellte sich das internationale Symposium „Neue Städte für einen neuen Staat – New Towns for New Tribes“, das vom 2. bis zum 4. Dezember 2011 in der Vertretung des Landes Niedersachsen beim Bund in Berlin stattfand. Die von Karin Wilhelm (Braunschweig) in Zusammenarbeit mit Julius Schoeps (Potsdam) veranstaltete Tagung ist Teil eines von der DFG geförderten Forschungsprojekts am Fachgebiet für Geschichte und Theorie der Architektur und Stadt (GTAS) der TU Braunschweig. Zu den Kooperationspartnern gehörte neben der List Gesellschaft, vertreten durch Michael Göke (Essen), auch die GSU, die Celina Kress (Berlin) vertrat.

Die Tagung legte den zeitlichen Schwerpunkt auf die Nachkriegszeit und fokussierte thematisch auf die Rezeption des 1948 neu gegründeten Staates Israel. Der

Neuaufbau des Einwanderungslandes für Juden aus aller Welt übte eine besondere Faszination auf Intellektuelle und Politiker im zerstörten Europa aus. Edgar Salin initiierte in diesem Zusammenhang ein umfassendes Forschungsprojekt, das sich in 15 Einzelstudien mit Fragen der Wirtschafts- und Finanzpolitik, Energie-, Verkehrs- und Siedlungspolitik beschäftigte und die Erschließung der Negev-Wüste sowie die Neugründung von Städten vorbereiten sollte. Zentrales Motiv in der Arbeit Salins war der Begriff der Urbanität, so KARIN WILHELM (Braunschweig) in ihrem Einleitungsvortrag. Es wurde deutlich, dass für Salin ein lebenspraktischer und nicht der raumgebundene Gehalt des Begriffs im Mittelpunkt stand. Salin selbst legte sein Verständnis von Urbanität 1960 auf dem Deutschen Städtetag dar. Er nannte dabei Qualitäten wie den Einsatz für die Gemeinschaft, Formen des Austauschs und der öffentlichen Diskussion, die Freiheit zum Widerspruch – Tugenden, die den Begriff in der antiken Polis geprägt hatten, und die Salin in die Wiederaufbauarbeit der Nachkriegszeit zu transportieren suchte.

Ausgehend von der durch Erika Spiegel 1966 publizierten Studie „Neue Städte/New Towns in Israel“ suchte die interdisziplinär ausgerichtete Tagung Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Stadt- und Regionalentwicklung Israels und der Bundesrepublik Deutschlands (BRD) herauszuarbeiten. Entsprechend spannten die israelischen und deutschen Referentinnen und Referenten den Bogen vom historisch visionären Zionismus Theodor Herzls und der deutsch-jüdischen Intellektuellendiskurse vor 1933 (ANDREAS NACHAMA, BERLIN / JULIUS SCHOEPS, Potsdam), über die Kibbuzgründungen vor 1948 bis zu der Erfindung eines modernen Israel in den Planungen und Realisierungen der neuen Städte nach der Staatsgründung (ZVI EFRAT, Tel Aviv / JOACHIM TREZIB, Braunschweig / ELIEZER BEN RAFAEL, Tel Aviv). Die institutionellen Strukturen und Konzepte des israelischen Planungsapparats seien in den ersten Jahren nach der Staatsgründung diesem visionären Programm verpflichtet gewesen (RACHEL KALLUS, Haifa / RUTH KARK, Jerusalem). In diesem Zusammenhang spielten die Analysen der identifikationsprägenden Wirkung der architektonischen Moderne in Israel und der BRD eine zentrale Rolle. Anders als in Israel, wo ihr als Raumzeichen des *nation building* eine positiv besetzte Qualität attestiert wird, wird sie im Kontext des bundesdeutschen Wiederaufbaus heute als Folie einer negativen Geschichtspolitik interpretiert (ANNA MINTA, Bern / GEORG WAGNER-KYORA, Berlin).

Der israelische Städtebau des *nation building* war mit dem Prozess der Wiedergutmachungsleistungen der BRD an Israel eng verbunden. Dass sich darin allmählich ein neues Verhältnis zwischen den beiden Staaten seit 1952 herstellen konnte, ließ die zeithistorische Bedeutung der List-Studien Salins deutlich werden (YAAKOV SHARETT, Tel Aviv / MOSHE ZIMMERMANN, Tel Aviv). Dennoch blieben die

Nachkriegsjahre in der BRD von restaurativen Tendenzen geprägt, die den jeweiligen projektionsgeleiteten Blick aufeinander beeinflusst haben (AXEL SCHILDT, Hamburg / MOSHE ZUCKERMANN, Tel Aviv). In welchem Rahmen die Aspekte völkisch romantischer Denktraditionen für Salin wirksam blieben und wie die durch Stefan George geprägte kulturkonservative Haltung seinen Raumdiskurs im allgemeinen und in Bezug auf Israel im besonderen prägte, blieben heftig debattierte Positionen (WILLI OBERKROME, Freiburg i.B. / JOACHIM WOLSCHKE-BULMAHN, Hannover). Es blieb daher kontrovers, ob Salins politökonomische Prägnanzen, die auch dem konservativen Milieu der Weimarer Republik verpflichtet waren, sich im Israel Research Project wiederfinden lassen (STEFAN VOGT, Beer-Sheva). Dass zur Einschätzung dieses Forschungsprojektes – das auch als Beispiel gebend für sogenannte Dritte-Welt-Länder gedacht war –, Salins Position und politisches Engagement im kantonalen Umfeld Basels nach 1933 berücksichtigt werden muss, wurde aber deutlich. (KORINNA SCHÖNHÄRL, Duisburg-Essen). Der Ökonom BERTRAM SCHEFOLD (Frankfurt am Main), der mit Salin gearbeitet hat, lenkte in dem ersten der beiden Abendvorträge gleichfalls den Blick auf die progressiven Aspekte der Konzeption eines modernen, europäischen Kapitalismus, der Salins Urbanitätsidee hätte fundieren sollen. Schließlich konfrontierte der Städteplaner THOMAS SIEVERTS (München), der Salin auf dem *Polis und Regio Kongress (1960)* begegnete, Salins Urbanitätsbegriff mit der Planungswirklichkeit im Wiederaufbau der BRD.

In Hinblick auf Unterschiede bei konkreten Planungsaufgaben in Israel und der BRD deckte die Tagung immer wieder unerwartete Divergenzen und irritierende Missverständnisse auf, die eine weitere Beschäftigung mit vielen der hier aufgeworfenen Fragestellungen wünschenswert erscheinen lassen.

**Dr. Celina Kress, Center for Metropolitan Studies (CMS) der TU Berlin, [celina.kress@metropolitanstudies.de](mailto:celina.kress@metropolitanstudies.de);**

**Dr. Joachim Trezib, Institut für Geschichte und Theorie der Architektur und der Stadt (GTAS) der TU Braunschweig, [j.trezib@tu-braunschweig.de](mailto:j.trezib@tu-braunschweig.de);**

**Prof. Dr. Karin Wilhelm, Institut für Geschichte und Theorie der Architektur und der Stadt (GTAS) der TU Braunschweig, [k.wilhelm@tu-bs.de](mailto:k.wilhelm@tu-bs.de)**

## **Tagungsbericht: DFG-Workshop „Rethinking Urban Violence in Middle Eastern Cities“, Zentrum Moderner Orient (ZMO) in Berlin vom 8. bis 10. Dezember 2011**

Die nordafrikanische und nahöstliche Stadt als Ort gewaltsamer sozialer und politischer Aushandlungsprozesse bildet bereits seit 2010 einen Forschungsschwerpunkt am ZMO in Berlin. Das durch den DFG geförderte Projekt widmet sich der Frage, inwiefern gewaltsame Auseinandersetzungen im urbanen Raum eine konstitutive Funktion beim Übergang von imperialen Herrschaftssystemen des späten 18. und 19. Jahrhunderts zum „modernen“ Nationalstaat des 20. Jahrhunderts erfüllte. Unter dem Titel „Rethinking Urban Violence in Middle Eastern Cities“ wurde die Thematik in einem vom 8.-10. Dezember 2011 am ZMO abgehaltenen Workshop einer internationalen Teilnehmergruppe von HistorikerInnen und StadtplanerInnen zur Diskussion gestellt. In seinem Einführungsvortrag beschrieb der Stadtplaner und Architekt Khaled Adham (Al-Ain) die räumliche Dimension sozialer Ungerechtigkeit im modernen Kairo und verdeutlichte, wie autoritäre (Gewalt-)Herrschaft die sozio-politische Bedeutung urbaner Räume prägte und wie die jüngsten Proteste in gewaltsamer Auseinandersetzung mit dem herrschenden System jene Orte als Räume kollektiver Hoffnung neu interpretieren.

Die allgemeine Fragestellung erfuhr in fünf Panels eine weitere thematische Ausdifferenzierung: Das Panel „Disorder and Control“ fragte nach der zeitgenössischen Wahrnehmung gewaltsamen Aufruhrs in den urbanen Zentren und Peripherien des Osmanischen Reiches und untersuchte, mit welchen Mitteln „ferne“ und lokale Herrscher die bedrohte Ordnung wiederherzustellen versuchten. Noémi Lévy-Aksu (Istanbul) zeigte, dass gewalttätige Auseinandersetzungen im Istanbul des 19. Jahrhunderts nur dann als eine Gefährdung der bestehenden Ordnung gewertet wurden, wenn sie beispielsweise in Form interkommunaler Gewalt den inneren Zusammenhalt des osmanischen Systems bedrohten, während gewalttätige Übergriffe auf ausländische Unternehmen vom osmanischen Staat für dessen Aufwertung als Schutzherr instrumentalisiert wurden. Nora Lafi (Berlin) legte dar, wie die französische Politik während der Kairoer Revolte des Jahres 1800 das traditionelle sozio-po-



litische Gefüge der Stadtviertel für die Aufrechterhaltung der französischen Besatzung nutzte und auf diese Weise die Mikro-Einheit des Stadtviertels mit der geostrategischen Ebene französischer Herrschaftsansprüche verknüpfte. Ebenfalls mit den strukturellen Dimensionen städtischer Gewalt beschäftigte sich Hidemitsu Kuroki (Tokyo), der für Aleppo im 19. Jahrhundert aufzeigte, dass es sich bei Revolten keineswegs um spontane Ausbrüche fraktioneller Gewalt, sondern um kontrollierte Aktionen im politischen Aushandlungsprozess zwischen lokalen Herrschern, urbanen Eliten und Landbevölkerung handelte.

Im Panel „Interpretations of Sectarian Violence“ wurden gewaltsame Auseinandersetzungen zwischen unterschiedlichen Religionsgruppen unter den Gesichtspunkten eines sich geographisch und sozio-ökonomisch wandelnden städtischen Raumes neu interpretiert. Angesichts der vorherrschenden religiösen Ausdeutung interkommunaler Gewalt im Izmir des späten 18. Jahrhunderts trat Feryal Tansu (Istanbul) gegen die wissenschaftliche Rekonstruktion städtischen Raumes entlang ethnischer und religiöser Trennungslinien ein und legte dar, dass gewaltsame Auseinandersetzungen zwischen den multinationalen Bevölkerungsgruppen Izmirs vielmehr dem wachsenden Einfluss des europäischen Imperialismus sowie dem Umbau der Stadt in eine türkisch-muslimische Metropole geschuldet waren. In seinem Beitrag zu den Armenierpogromen im Jahr 1896 in Istanbul verdeutlichte Florian Riedler (Berlin) die soziale Dimension gewaltsamer Übergriffe auf religiöse Minderheiten. Armenische Arbeitsmigranten, die in Einwanderervierteln und in Kollektivunterkünften in den Istanbuler Geschäftsbezirken lebten, waren von den Pogromen stärker betroffen als die altansässige armenische Stadtbevölkerung. Auch Übergriffe auf die christlichen Stadtviertel Aleppos im Jahr 1850 wurzelten, wie im Beitrag von Feras Krimsti (Berlin) deutlich wurde, in einer durch die osmanische Reformperiode verursachten Verschiebung des sozio-politischen Gleichgewichts der Stadt. So lassen Änderungen in der räumlichen Entfaltung von Aufständen in der ersten Reformphase Rückschlüsse auf einen sozialen und politischen Wandel zu. Denis Hermann (Ivry-sur-Seine) interpretierte intrareligiöse Gewalt in iranischen Städten der Qajaren-Periode unter den Gesichtspunkten räumlicher Segregation und ritualisierter religiöser Purifikation sowie der unterschiedlichen Fähigkeit einzelner konfessioneller Gruppen zur Mobilisierung politischer und ökonomischer Mittel.

Ein weiterführendes Verständnis des urbanen Raums vermittelten das Panel „Urban Space and Symbolic Politics“, indem es zeigte, wie symbolische Gewalt im öffentlichen Raum zur Verankerung neuer politischer und gesellschaftlicher Ordnungen beitrug. So identifizierte Ulrike Freitag (Berlin) in ihrem Beitrag zu symbolischer Politik im osmanischen Jeddah das Hafen- und Handelsviertel der Stadt als Ort ge-

waltsamer Übergriffe auf Nicht-Muslime und öffentlicher Zurschaustellung von Hinrichtungen. In beiden Fällen unterstrich die öffentliche Ausübung von Gewalt lokale Konflikte, die sich aus der zunehmenden Präsenz von Ausländern und dem verstärkten Zugriff durch die osmanischen Machthaber ergaben, und den Ort so zum umstrittenen Objekt unterschiedlicher Deutungshoheit machten. Umgekehrt dienten öffentliche Rituale auch der Befriedung urbaner Konflikte, wie Reza Masou-di-Nejad (London) in seiner Analyse traditioneller Muharram-Prozessionen im Iran aufzeigte. So führte die Neuausrichtung der Prozessionsrouten in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zur friedlichen Integration verfeindeter Stadtviertel und markierte damit die soziale und politische Neuordnung eines traditionell stark fragmentierten urbanen Raumes. Für den entgegengesetzten Fall zunehmender politischer Konfrontation im Jerusalem der 1920er Jahre konnte Robert Mazza (Macomb, IL) hingegen zeigen, wie interkommunale Ausschreitungen im Zuge der Nebi Musa Revolten eine zentrale Rolle bei der Etablierung organisierter Gewalt zur Verfolgung politischer Ziele einnahmen und so ein Kapitel bislang unbekannter gewaltsamer Auseinandersetzung im umkämpften städtischen Raum öffneten.

Das Panel „Urban Violence in the Transition from Imperial to Post-Imperial Orders“ betrachtete das erhöhte Gewaltpotential in der Bearbeitung von urbanen Konflikten, welches sich aus der Desintegration sozialer Ordnung in der Zeit des Zerfalls des Osmanischen bzw. des Qajaren-Reiches ergab. So argumentierte Isa Blumi (Leipzig), dass das gewaltsame Vordringen europäischer Mächte in die Grenzregionen des Osmanischen Reiches zu einer erheblichen Störung des urbanen Beziehungsgeflechtes zwischen Staatsgewalt, kommerzieller Durchdringung und lokalen Ordnungen führte und auf diese Weise Gewalt zum oftmals einzig verbleibenden Mittel sozialer und politischer Aushandlung wurde. Zu ähnlichen Ergebnissen kam auch Stephanie Cronin (Oxford) in ihrer Untersuchung des Verhältnisses von Staat und Gesellschaft im Übergang vom Qajaren-Reich zur Herrschaft der Pahlavis. Cronin unterstrich die überwiegend friedliche Austragung von Konflikten in den Städten des Qajaren-Reiches, die einem festgelegten Ritual folgte und selten in physische Gewalt umschlug. Erst mit der gestiegenen Fähigkeit des iranischen Nationalstaates zur effektiven Monopolisierung von Gewalt stieg auf beiden Seiten die Bereitschaft, Konflikte bis zur gewaltsamen Eskalation zu führen. Die komplexen sozialen und politischen Funktionen des Teheraner Bazars in der Zeit der konstitutionellen Revolution in den Jahren 1905-06 waren Gegenstand des Beitrages von Fati-meh Masjedi (Berlin). So bedeutete die öffentliche körperliche Bestrafung angesehener Händler mitten im zentralen Bazar eine offene Provokation der tradierten Ordnung und Wertegefüge, die schließlich in nationalen Aufruhr mündete.

In die Phase des Nationalstaates führte schließlich das Panel „Changing Violent Landscapes in the Age of Nation State“, dessen Beiträge sich mit gewaltsamen Konflikten im Kontext von Industrialisierung und nationalstaatlicher Konsolidierung auseinandersetzten. Gleich zu Beginn argumentierte Hanan Hamad (Fort Worth, TX), dass einige Funktionsweisen der traditionellen urbanen Gesellschaft ihre Entsprechung in der „modernen“ Stadt fanden, wie sie anhand der zentralen Funktion der *futwwat* für die soziale und politische Organisation der Arbeiter im al-Mahalla al-Kubra der 1920er Jahre veranschaulichte. Die Beiträge von Rasmus Elling (London), Nelida Fuccaro (London) und Claudia Schröder (Berlin) beschäftigten sich mit Gewalt in den urbanen Zentren der Ölindustrie im Iran, Irak und Saudi Arabien. Rasmus Elling plädierte in seiner Studie über die iranische Stadt Abadan für einen vorsichtigeren Umgang mit gängigen Deutungsmustern, darunter jenes der postkolonialen Segregation und Kontrolle, deren Zutreffen er zwar unterstrich, gleichzeitig jedoch auch auf alternative Realitäten verwies, die die Stadt für viele Arbeiter als Ort neuer sozialer Perspektiven auswiesen. In ihrem Beitrag zur Verknüpfung von Gewalt und städtischem Raum in Kirkuk konzentrierte sich Nelida Fuccaro auf die Bedeutung struktureller Gewalt und der ihr immanenten durchgängigen Gewaltdrohung im Kontext einer militarisierten Grenzregion, die in den Mitteln der Ölfirma zur sozialen und politischen Kontrolle ihre Entsprechung fand. Claudia Schröder (Berlin) verdeutlichte, dass es sich bei Ölarbeiterprotesten in Saudi Arabien in den 1950er und 1960er Jahren anfangs um friedliche, wenngleich hoch politisierte Aktionen gegen raumpolitische Diskriminierung handelte, die sich erst im Zuge ihrer gewaltsamen Unterdrückung durch Ölfirma und Staat radikalisierten und zugleich ihren politischen Zielen entfremdet wurden.

In der abschließenden Diskussion plädierten die Workshop-Teilnehmer für eine Normalisierung des Gewaltbegriffes in der Geschichtsschreibung und betonten, dass es sich bei den unterschiedlichen Formen urbaner Gewalt um einen integralen Bestandteil der zugrundeliegenden Ordnungen und ihres Ausdrucks in der räumlichen Struktur der Stadt handelt. Die Beiträge des Workshops erscheinen voraussichtlich 2013 in einem eigenen Sammelband.

**Claudia Schröder, Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Zentrum Moderner Orient (ZMO), [claudia.schroeder81@gmx.de](mailto:claudia.schroeder81@gmx.de)**

## Termine

### 1. Halbjahr 2012

27. – 29. Juni      Konferenz: *Autostädte. Wachstums- und Schrumpfungprozesse in globaler Perspektive*  
Helmut-Schmidt-Universität Hamburg, Institut für Zeitgeschichte und Stadtpräsentation (IZS) der Stadt Wolfsburg und der GSU  
Wolfsburg  
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=19087>

### 2. Halbjahr 2012

15. – 18. Juli      Konferenz: *Cities, nations and regions in planning history 15th International Planning History Society Conference.*  
Sao Paulo, Brasilien  
<http://www.fau.usp.br/15-iphs-conference-sao-paulo-2012>
29. Aug.– 1. Sept.      Konferenz: *11th International Conference on Urban History.* European Association for Urban History  
Prag, Tschechien  
<http://www.eauh2012.com/>
7. – 8. September      Konferenz: *Community Spaces: Conception – Appropriation – Identity.*  
FH Frankfurt, TU Darmstadt und Denkmalpflege Hessen Darmstadt  
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=18649>
19. – 21. September      Tagung: *Orte der Stadt im Wandel vom Mittelalter zur Gegenwart.*  
Österreichischer Arbeitskreis für Stadtgeschichtsforschung Innsbruck  
<http://www.stgf.at/tagungen.html>

25. – 28. September *49. Deutscher Historikertag Ressourcen – Konflikte*  
 Johannes-Gutenberg-Universität Mainz  
 dabei: Sektion der GSU 26.9. „Die Ressourcen der Stadt.  
 Konzepte zur Untersuchung der historischen Stadt als  
 materielles Phänomen“  
 Sektionsleitung D. Schott, 15.00 – 18.00 Uhr, Raum P 110.  
 Anschließend Mitglieder-Versammlung der GSU ,  
 Raum P 110.  
<http://www.historikertag.de/Mainz2012/nc/de>
26. – 28. Oktober Konferenz: *6th Biennial Urban History Association Conference USA.*  
 New York  
<http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news>
8. – 10. November Tagung: *Das Erbe Robert Schmidts. 100 Jahre regionaler Planung im Revier.*  
 Fachhochschule Dortmund und GSU.  
 Essen  
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=18892>
16. – 17. November Workshop: *Das Globale lokal. Historische Perspektiven auf das Verhältnis von Stadt und Globalisierung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.*  
 Forschungsstelle für Zeitgeschichte, Hamburg  
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/termine/id=18702>
22. – 23. November International Symposium: *Middle-class Housing in Perspective: From Post-war Construction to Post-millennial Urban Landscape.*  
 Politecnico di Milano, School of Architecture and Society  
 Mailand  
<http://www.middleclasshousinginperspective.net/>

## 1. Halbjahr 2013

17. – 18. Januar      Konferenz: *Going Underground: Travel Beneath the Metropolis 1863-2013 - A Conference to Mark the 150th Anniversary of the London Underground.*  
University of London, Institute of Historical Research  
London  
<http://www.history.ac.uk/events/london-underground>
13. – 15. Februar      Konferenz: *Urban Violence in the Middle East: New Histories of Place and Event*  
University of London  
London  
<http://www.urban-violence-middle-east.net>