

Informationen zur modernen Stadtgeschichte

2015
Verlagsort: Berlin

1.Halbjahresband

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

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

Themenschwerpunkt

Stadt und Infrastruktur

Verantwortliche Herausgeber:
Dieter Schott

LEITARTIKEL

Dieter Schott

Stadt und Infrastruktur: Einleitung..... 5

BERICHTE UND AUFSÄTZE ZUM THEMA

Martin V. Melosi

Rethinking the City-Building Process and Infrastructure: The Cultural
Turn in American Urban Environmental History..... 17

Ute Hasenöhr

Die Stadt im Licht: Städtische Beleuchtung als Infrastruktur..... 30

<i>Stefan Höhne</i>	
Maschinen-Barbaren: Städtischer Nahverkehr und die Zivilisierung der Großstadt.....	42
<i>Cyria Emelianoff / Carole Wernert</i>	
Metz ‚Stadtwerke‘ – a municipal strategy towards energy transition and its historical roots.....	57
<i>Antje Matern / Martin Schmidt</i>	
Sektorübergreifende Koordination als Herausforderung nachhaltiger Infrastrukturentwicklung in Städten.....	70
<i>Jochen Monstadt / Mikael Hård / Sophie Schramm</i>	
Jenseits der Netzstadt? Stadt- und Infrastrukturentwicklung in Dar es Salaam.....	81

LEITREZENSION

<i>Christian Zumbrägel</i>	
Dreißig Jahre danach: Thomas P. Hughes' <i>Networks of Power</i> als Leitkonzept der Stadt- und Technikgeschichte.....	93

FORUM

<i>Klaus Brake / Celina Kress</i>	
'Wissens-Orte' in Berlin: Wahrnehmung, Verständnis und räumliche Repräsentation 1810 – 2010.....	99
<i>Anna Pelka</i>	
Stadt als Raum sozialer Praxis. Großstadtentwicklung in Madrid und Barcelona während des Franquismus.....	121
<i>Jörg Arnold</i>	
„Managed Decline“? Zur Diskussion um die Zukunft Liverpools im ersten Kabinett Thatcher (1979-1981)	139

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

Stephan Karl Sander

Cityscapes in Europe and Asia (13th to 20th Centuries)..... 155

Christian Klusemann

Blick zurück nach vorn – Architektur und Stadtplanung in der DDR..... 160

Eszter Gantner / Christian Lotz / Jana Pinosova

Cities and river environments – a versatile relationship.

Conflicts between local, national and transnational patterns of
governance in East Central Europe and beyond..... 164

Stefanie Hennecke / Thorsten Dame / Patrick C. Hege

Der Erste Weltkrieg als Zäsur? Kontinuitäten und Brüche in der
deutschen Architektur, Stadt- und Freiraumplanung..... 169

Oliver Hochadel

How to write an urban history of science..... 172

Tomasz Torbus / Katarzyna Wojtczak

Die maritime Stadt. Hafenstädte an der Ostsee vom Mittelalter bis
in die Gegenwart..... 176

Die 12. Konferenz der European Association for Urban History in

Lissabon aus Sicht der GSU-Stipendiaten..... 179

MITTEILUNGEN..... 188

Stadt und Infrastruktur: Einleitung

In Debatten über die Abschaffung des ‚Soli‘, die fiskalischen Folgen der Schuldenbremse oder den strukturellen Mangel an investiven Ausgaben in den europäischen Volkswirtschaften wird immer wieder der schlechte Zustand öffentlicher (baulicher) Infrastruktur beklagt. Die fünf Milliarden Euro, die die Bundesregierung unlängst aus Haushaltsresten mobilisiert hat, um den bedürftigsten Kommunen bei Infrastrukturinvestitionen zu helfen, sind allerdings angesichts eines Nachholbedarfs von über 100 Milliarden wohl nur der berühmte Tropfen auf den heißen Stein.¹ Solche Klagen sind nicht unbedingt neu: Bereits 1986 fragte eine Studie des DIFU: „Verfällt die öffentliche Infrastruktur?“ Der Autor, Volkswirt Michael Reidenbach, zeigte in einer bis 1860 zurückreichenden Grafik der Bruttoanlage-Investitionen der Gemeinden der Bundesrepublik, dass das steile Wachstum der Investitionen seit Ende der 1940er Jahre Mitte der 1970er Jahre seinen Höhepunkt hatte und seitdem eine deutliche Abwärtstendenz aufwies.²

Begriffsgeschichtlich ist „Infrastruktur“ auf die französische Eisenbahnsprache des 19. Jahrhunderts zurückzuführen, wo sie den Streckenunterbau bezeichnete. Nach 1950 wurde der Begriff über die Nato-Terminologie und Entwicklungshilfe-Debatte zunehmend verallgemeinert zum Ausdruck für „gesellschaftliche Basiseinrichtungen“.³ Gemeint sind nach Dirk van Laak alle die Einrichtungen, „...die eine Voraussetzung für Verkehr und Kommunikation, für Ver- und Entsorgung darstell-

¹ Vgl. 5 Milliarden Euro mehr für klamme Städte, in: FAZ vom 3.3.2015, online unter: <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/schaeubles-investitionsprogramm-5-milliarden-euro-mehr-fuer-kommunen-13461703.html> (abgefragt am 7.4.2015). Eine Google-Suche nach ‚marode Infrastruktur‘ brachte 123.000 Nennungen, ‚zerbröselnde Infrastruktur‘ 1.520, ‚kaputte Infrastruktur‘ fast 60.000 Nennungen (abgefragt am 9.3.2015).

² Michael Reidenbach, Verfällt die öffentliche Infrastruktur? Eine Bestandsaufnahme unter Einbeziehung britischer und amerikanischer Erfahrungen, Berlin 1986, Abb. 6, S. 36.

³ Vgl. Dirk van Laak, Zur Theorie von Infrastruktur und Logistik, in: Wiebke Porombka/Heinz Reif/Erhardt Schütz (Hrsg.), Versorgung und Entsorgung der Moderne. Logistik und Infrastrukturen der 1920er und 1930er Jahre, Frankfurt a.M. (u.a.) 2011, S. 13-23, hier S. 14. Vgl. auch Ders., Der Begriff „Infrastruktur“ und was er vor seiner Erfindung besagte, in: Archiv für Begriffsgeschichte, Bd. 41/1999, S. 280-299, sowie Ders., Infra-Strukturgeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft H. 27/2001, S. 367-393.

ten. Sie ermöglichten gesellschaftliche ‚Bewegung‘ und wirtschaftlichen Austausch auf eine scheinbar paradoxe Art, nämlich, indem sie in aller Regel statisch und potenziell unsichtbar waren, für den routinierten Nutzer dennoch oft unbewusst etwas vorhielten, was ebendiese Gesellschaft miteinander verschloss, sie integrierte und zugleich in fortlaufender Entwicklung hielt.“⁴

Auch wenn der Begriff „Infrastruktur“ vergleichsweise modernen Ursprungs ist, können wir Elemente mit Infrastrukturfunktionen doch schon sehr früh in der Stadtgeschichte, auch in der vermeintlich kaum technisierten mittelalterlichen Stadt, nachweisen. In der Regel handelte es sich dabei nicht um netzförmige Systeme, sondern um Bauwerke und technische Einrichtungen, die für die Sicherheit und das Überleben der Stadtbewohner von hoher Bedeutung waren. Die Mauern und Befestigungsanlagen, für deren Bau und Unterhaltung die Stadtbewohner durch Arbeit und Steuern herangezogen wurden, waren genauso Infrastrukturen wie die Brunnen und Wasserleitungen, die häufig vom städtischen Brunnenmeister gebohrt und angelegt wurden.⁵

Infrastrukturen finden sich in vorindustriellen Städten nicht nur auf dem unmittelbaren Territorium der Stadt. Gerade bei sehr großen Städten wie den Hauptstädten war die dauerhafte Sicherung des Ressourcenbedarfs, etwa an Brennholz, zwingend. Dazu dienten in sehr erheblichem Umfang Transport-Infrastrukturen zur Optimierung der vorhandenen Gewässer, den günstigsten Transportwegen. So baute die Stadt Paris, bevollmächtigt von der französischen Krone, im 17. und 18. Jahrhundert ein hochkomplexes System von rund 100 Rückhalteteichen und Flöß-Anlagen im Einzugsbereich der Seine auf, mit deren Hilfe und zugleich rechtlicher Privilegierung sie den monopolartigen Zugriff der Stadt Paris auf den Brennholzertrag dieser Wälder sicherte.⁶ Ähnliche Systeme, z.T. technisch hochkomplex wie ein mit

⁴ Laak, Theorie, S. 14.

⁵ Vgl. zu Stadtmauern: Eberhard Isenmann, Die deutsche Stadt im Mittelalter 1150-1550, Wien (u.a.) 2012, S. 101f.; Hartmut Boockmann, Die Stadt im späten Mittelalter, München 1994, S. 35-44. Zu Brunnen und Wasserleitungen: Klaus Grewe, Wasserversorgung und -entsorgung im Mittelalter, in: Frontinus-Gesellschaft e.V. (Hrsg.): Die Wasserversorgung im Mittelalter, Mainz 1991, S. 11-88; Dorothee Rippmann/Wolfgang Schmid/Katharina Simon-Muscheid (Hrsg.), „... zum allgemeinen statt nutzen“. Brunnen in der europäischen Stadtgeschichte, Trier 2008; Wolfgang Schmid, Brunnen und Gemeinschaften im Mittelalter, in: Historische Zeitschrift H. 267/1998, S. 561-586. Zur Rolle der städtischen Bauämter: Gerhard Fouquet, Bauen für die Stadt. Finanzen, Organisation und Arbeit in kommunalen Baubetrieben des Spätmittelalters, Köln 1999, bes. S. 224-249.

⁶ Vgl. Sabine Barles, The Seine as a Parisian River: its Imprint, its Ascendancy and its Mutual Dependencies in the late 19th and 20th centuries (Vortrag auf der Tagung ‚Rivers, Cities, Historical Interactions‘, Rachel-Carson-Center München 2/2013, wird veröffentlicht in: Uwe Lübken/Martin Knoll/Dieter Schott (Hrsg.): Rivers lost, Rivers regained. How Cities Use, Abuse and Adore Their Rivers, (voraussichtlich Pittsburgh 2016).

Wasserkraft angetriebener Holzaufzug, wurden auch für die frühneuzeitliche Stadt Wien in einem großen Einzugsgebiet donauaufwärts errichtet.⁷

Im 19. Jahrhundert veränderte sich städtische Infrastruktur allerdings grundlegend in ihrer Qualität, einmal wegen des rasch steigenden Problemniveaus angesichts hoher Urbanisierungsraten, andererseits dank neuer technologischer Möglichkeiten durch Dampfmaschine und industrielle Herstellung von Röhren zum Transport von Flüssigkeiten und Gasen. Die erste neuartige Infrastruktur war die Gasversorgung; in britischen Städten wurde sie häufig schon vor der Mitte des 19. Jahrhunderts meist auf private Initiative hin eingeführt zur Beleuchtung von Straßen und Plätzen, aber auch von wichtigen Innenräumen wie etwa Theatern. In deutschen Städten folgte der große Boom von Gaswerksgründungen nach der Jahrhundertmitte; im Zeichen des prinzipientreuen Liberalismus wurden die meisten dieser Gaswerke als Privatunternehmen gegründet.⁸ Damit setzte, zunächst vor allem in den größeren Städten Nordwesteuropas, ein übergreifender Prozess der „Vernetzung der Stadt“⁹ ein, in dessen Folge sich die Städte bis ins 20. Jahrhundert in erheblichem Maße technisierten, komplexe Ver- und Entsorgungsnetzwerke wie Verkehrs- und Kommunikationsnetzwerke in sich aufnahmen und somit eine interagierende „urban machinery“ bildeten.¹⁰ Für das reibungslose Funktionieren städtischer Funktionen wurden diese Netzwerke bald so unverzichtbar, dass Fachleuten eine „Stadt ohne Infrastruktur“ als „Stadt ohne Zukunft“ erschien.¹¹

Der zweite Strang der Vernetzung neben der Gasversorgung, der funktional Ende des 19. Jahrhunderts der zunächst am Lichtbedarf ansetzenden Elektrizitätsversorgung folgte, war die Versorgung mit Trinkwasser und die Entsorgung der Abwässer.

⁷ Vgl. Christian Zumbrägel, Die vorindustriellen Holzströme Wiens. Ein sozionaturales großtechnisches System, in: Technikgeschichte Bd. 81/2014, S. 335-362, zum Holzaufzug S. 345.

⁸ Vgl. Hans-Dieter Brunckhorst, Kommunalisierung im 19. Jahrhundert, dargestellt am Beispiel der Gaswirtschaft in Deutschland, München 1978; mit europäischer Perspektive Serge Paquier/Jean-Pierre Williot (Hrsg.), *L'industrie du Gaz en Europe aux XIXe et XXe Siècles. L'innovation entre marchés privés et collectivités publiques*, Bruxelles (u.a.) 2005.

⁹ Vgl. Dieter Schott, Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die ‚Produktion‘ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880-1918, Darmstadt 1999, zum Gesamtprozess bes. S. 1-71; Thomas P. Hughes, *Networks of Power. Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore (u.a.) 1983; Joel Tarr/Gabriel Dupuy (Hrsg.), *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Philadelphia 1988; Noyan Dinçkal/Detlev Mares, Die Stadt als vernetztes System. Didaktische Möglichkeiten im Schnittfeld von Stadt-, Umwelt- und Technikgeschichte, in: *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht* H. 62/2011, S. 92-105. Vgl. zur Wirkung von Hughes' bahnbrechender Arbeit die Leitrezension von Christian Zumbrägel in diesem Heft.

¹⁰ Vgl. Mikael Hård/Thomas J. Misa (Hrsg.), *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*, Cambridge, Mass., 2008.

¹¹ Vgl. Peter Jakobowski, Stadt ohne Infrastruktur heißt Stadt ohne Zukunft. Zur Agenda kommunaler Infrastrukturpolitik, in: *Informationen zur Raumentwicklung* H. 5/2006, S. 237-248.

Anknüpfend an der traditionellen kommunalen Aufgabe der Wasserversorgung wurden nun – im Unterschied zu den meist auf privilegierte Haushalte und Wohnlagen begrenzten vorindustriellen ‚Wasserkünsten‘ – universale Versorgungsnetze mit Trinkwasser aufgebaut, die tendenziell alle Haushalte versorgen sollten. Ein zentrales, meist dampfmaschinengetriebenes Pumpwerk verteilte das Wasser, das häufig von außerhalb der Stadt herangeführt wurde, in alle Wohnungen der Stadt. Im gleichen Zeitraum wurde zur Verhinderung vermeintlich krankheitsverursachender „Miasmen“¹² mit dem Bau groß dimensionierter Entwässerungssysteme eine grundlegende Entfeuchtung der Stadt und Abführung von Fäkalien angestrebt und seit den späten 1850er Jahren auch durchgeführt.¹³ Die Schnittstelle der beiden Netze Wasserversorgung und Kanalisation bildete das rasch in den Wohnungen Verbreitung findende Wasser-Closett, das jedoch auch eine massive Steigerung des Wasserbedarfs der Städte mit sich brachte: Grob gerechnet verzehnfachte sich der Wasserverbrauch pro Kopf der städtischen Bevölkerung, von ca. 15-20 l/Kopf/Tag auf 150-200 l, was die Städte dazu zwang, für die Trinkwasserversorgung auf immer weiter entfernte Gebiete zurückzugreifen, auch weil die Wasservorkommen in der unmittelbaren Nachbarschaft der Städte häufig bereits massiv verschmutzt waren.¹⁴

Der dritte Strang der Vernetzung¹⁵, die Entwicklung von Nahverkehrssystemen, war einerseits eine Reaktion auf die rasche Ausdehnung der Städte im Zuge von Bevölkerungswachstum und Urbanisierung. Ausgehend zunächst vom Bedarf der einkommensstärkeren Schichten, die in britischen Städten schon Ende des 18. Jahrhunderts begonnen hatten, sich am Stadtrand in besserer Luft und mit mehr Grün niederzulassen, die also den Prozess der Suburbanisierung einleiteten, etablierten sich seit den 1820er Jahren Pferde-Omnibus-Linien, gefolgt seit den 1860er Jahren von schienengeführten Pferdebahnen, deren Ausdehnung allerdings durch die begrenzte animalische Zugkraft beschränkt war. Nach einer Phase pluralistischer Konkurrenz in Traktionsformen dieser Straßenbahnen (‚Cable Cars‘, Gasbetrieb, Luftdruck, Dampfbetrieb) in den 1880er Jahren setzten sich schließlich die elektrischen Straßenbahnen mit Oberleitung als leistungsfähigste Technologie städtischen Nah-

¹² Zur britischen ‚Sanitary School‘ und der Rolle Edwin Chadwicks vgl. Christopher Hamlin, *Public Health and Social Justice in the Age of Chadwick. Britain 1800-1854*, Cambridge 1998.

¹³ Zum beispielhaften Bau der Londoner Kanalisation vgl. Stephen Halliday, *The Great Stink of London. Sir Joseph Bazalgette and the Cleansing of the Capital*, Stroud 1999.

¹⁴ Vgl. mit weiteren Literaturhinweisen Dieter Schott, *Europäische Urbanisierung (1000-2000). Eine umwelthistorische Einführung*, Köln/Weimar/Wien 2014, S. 246-252.

¹⁵ Im Hinblick auf den Vorgang infrastruktureller Vernetzung wäre auch die ‚kommunikative Vernetzung‘ (Telegraphie, Telefonie, Internet) als weiterer Strang zu nennen. Dieser entzog sich wegen der Dominanz des staatlichen Postmonopols in der Regel einer nennenswerten Gestaltung und Beeinflussung auf städtischer Ebene und soll hier daher nicht näher behandelt werden.

verkehrs fast universal durch.¹⁶ Dieser Vorgang fiel zeitlich wie funktional mit der Elektrifizierung der Städte zusammen, als Elektrizität als attraktivere Beleuchtungstechnik mit dem gut etablierten Gaslicht konkurrierte und auch bald schon effiziente Angebote für motorische Energie, vor allem für unregelmäßigen Kraftbedarf (Handwerk, Kleinindustrie) bereitstellte.¹⁷

Ende des 19. Jahrhundert verflochten sich in zahlreichen deutschen Städten diese Vernetzungsstränge zu einem komplexen Problembündel: Neben der Elektrifizierung bereits vorhandener privater Straßenbahnen stand häufig die Entscheidung darüber an, ob in Ergänzung zum bereits kommunalisierten Gaswerk eine elektrische Beleuchtung eingeführt und wenn ja, unter welcher Trägerschaft dies erfolgen sollte. Schließlich war die Wahl des technischen elektrischen Systems wie auch die Ausdehnung und Tarifierung der Verkehrs- und Versorgungsnetze umstritten. Aus anfänglicher Überforderung vieler Stadtverwaltungen von der technischen wie wirtschaftlichen Komplexität des Problembündels entwickelte sich häufig ein Bewusstsein für das hohe strategische Potenzial infrastrukturpolitischer Weichenstellungen.¹⁸ Wie dies auch bei der Städteausstellung von 1903 in Dresden demonstriert wurde, trat strategisch orientierte Infrastrukturpolitik in bis dahin nicht gekannter Weise in den Planungshorizont zunehmend intervenierender Stadtverwaltungen und die geschaffene Infrastruktur bildete als „Stadtwirtschaft“ das materielle Fundament erheblichen städtischen Selbstbewusstseins.¹⁹

Zur Forschungsgeschichte: Vom „Munizipalsozialismus“ zur Nachhaltigkeitspolitik

In der Auseinandersetzung der Städte mit diesen neuen Formen der technischen Infrastruktur war zunächst die Frage nach der Trägerschaft bzw. der Unternehmensform entscheidend – politisch wie wissenschaftlich. Im Pionierland Großbritannien waren Gas-, aber auch Wasserwerke als private Unternehmen – häufig Aktiengesell-

¹⁶ Vgl. John McKay, *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transit in Europe*, Princeton 1976; neuerdings mit deutsch-britischem Vergleich Barbara Schmucki, *The Machine in the City: Public Appropriation of the Tramway in Britain and Germany, 1870-1915*, in: *Journal of Urban History* H. 38/2012, S. 1060-1093.

¹⁷ Vgl. Schott, *Vernetzung*, bes. S. 41-51; zum Elektromotor vgl. Helmut Lackner, *Der Elektromotor als Retter des Handwerks. Mythos oder Realität*, in: Klaus Pitzner (Hrsg.), *Elektrizität in der Geistesgeschichte*, Bassum 1998, S. 155-168.

¹⁸ So konnte etwa die Stadt Mannheim mit dem Kraftwerksbau sowohl die intendierte Verlagerung von der Handels- zur Industriestadt vorantreiben als auch die Ansiedlung großer Industriefirmen ermöglichen; vgl. Schott, *Vernetzung*, S. 379-396.

¹⁹ Vgl. Dieter Schott, *Zukunft und Geschichte der Stadt: Stadtrepräsentationen im 20. Jahrhundert*, in: Georg Iggers/Dieter Schott/Hanns Seidler/Michael Toyka-Seid (Hrsg.), *Hochschule – Geschichte – Stadt. Festschrift für Helmut Böhme*, Darmstadt 2004, S. 319-341.

schaften – organisiert. Diese erhielten von den Städten Konzessionen zur Nutzung der im städtischen Eigentum stehenden Straßen, die sie ja als Transportwege benötigten.²⁰ Als Gegenleistung handelten die Städte meist Gewinnabgaben aus. In der Regel hatten die Städte keine Handhabe, in das unternehmerische Geschäft einzugreifen, etwa im Hinblick auf die Ausdehnung der Versorgungsnetze oder die Tarifgestaltung. Deshalb entwickelten sich häufig während der meist zwischen 25 und 30 Jahre laufenden Konzessionsverträge massive Konflikte: Städte waren unzufrieden mit der Weigerung der Gasgesellschaften, neue Stadtviertel zu beliefern oder protestierten gegen zu hohe Preise und schlechte bzw. schwankende Gasqualität. Die Gas- oder Wassergesellschaften wiederum hielten sich gegen Ende des Konzessionszeitraums verständlicherweise mit Investitionen zurück. Aus diesem Interessenkonflikt heraus und angesichts des Charakters der Netze als natürliche Monopole entschieden sich sehr viele europäische Städte, insbesondere im nordwestlichen Europa, beim Auslaufen der Konzessionsverträge diese nicht zu erneuern und stattdessen das Gaswerk, häufig auch das Wasserwerk, in kommunale Regie zu übernehmen.²¹ Diese Kommunalisierung, zeitgenössisch häufig auch „Munizipalisierung“ genannt, machte nun die Stadtverwaltung zum Unternehmer, denn kommunale Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke dienten keineswegs nur der Versorgung städtischer Abnehmer, sondern sollten und mussten auch Gewinne für den städtischen Haushalt erzielen. Nur für die Kanalisation gab es praktisch nirgends eine privatwirtschaftliche Alternative; hier stand klar die gesundheitspolizeiliche Funktion im Vordergrund.

An der Kommunalisierung machte sich auch eine der wichtigsten und bis heute fortdauernden Forschungsdebatten fest. Geführt wurde sie zunächst von Ökonomen im Rahmen der „Historischen Schule“ der deutschen Nationalökonomie.²² Die dem damals hegemonialen liberalen Dogma konträre kommunale Wirtschaftstätigkeit war begründungspflichtig; dementsprechend widmeten sich zahlreiche Doktorarbeiten, die an volkswirtschaftlichen Lehrstühlen etwa bei Werner Sombart, Gustav Schmoller und Lujo Brentano Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden, dieser Aufgabe. Die Debatte über Berechtigung und Sinnhaftigkeit öffentlicher Unternehmertätigkeit der Gemeinden erstreckt sich letztlich vom späten

²⁰ Vgl. Robert Millward, *The Political Economy of Urban Utilities*, in: Martin Daunton (Hrsg.), *The Cambridge Urban History of Britain*, Vol. III, 1840-1950, Cambridge 2000, S. 315-349.

²¹ Vgl. Paquier/Williot, *L'industrie du Gaz; für Deutschland Brunckhorst, Kommunalisierung*.

²² Vgl. Dieter Schott, *Stadt in der Geschichtswissenschaft*, in: Christoph Heyl/Harald Mieg (Hrsg.), *Stadt. Ein interdisziplinäres Handbuch*, Stuttgart/Weimar 2013, S. 120-147, bes. S. 120; Jürgen Reulecke, *Moderne Stadtgeschichtsforschung in der Bundesrepublik Deutschland*, in: Christian Engeli/Horst Matzerath (Hrsg.), *Moderne Stadtgeschichtsforschung in Europa, USA und Japan*, Stuttgart (u.a.) 1989, S. 21-36, hier S. 24-25.

19. Jahrhundert in stark zyklischer Ausprägung bis zur Debatte über Deregulierung/Privatisierung, die seit den 1990er Jahren international geführt wird und auch in beträchtlichem Maße zur Privatisierung städtischer Unternehmen beigetragen hat.²³ Mittlerweile ist, zumindest in der Bundesrepublik, offenbar wieder ein Umdenken eingeleitet; im Zeichen übergreifender politischer Ziele (Nachhaltigkeit, CO₂-Reduktion etc.) erscheint es vielen Kommunen, teilweise auch nach Bürgerbegehren und -entscheidungen, von hoher Bedeutung, die Kontrolle über ihre Energieversorgungsunternehmen zu behalten oder wieder zu erlangen.²⁴

Ein eher rechts- und verwaltungsgeschichtlicher Diskursstrang machte sich an der Frage fest, welche staatlichen Funktionen die Städte durch Übernahme und Entwicklung dieser Infrastrukturen ausüben. Hier wurde insbesondere der von Ernst Forsthoff entwickelte Begriff der „Daseinsvorsorge“ zentral, der auch Eingang in das Grundgesetz fand. Demnach übernahmen Städte wichtige Funktionen der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, die für das Leben der Einzelnen in der Stadt unverzichtbar sind, aber von diesen in einer arbeitsteiligen Gesellschaft nicht mehr selbst besorgt werden können.²⁵ Ausgehend von der Frage, inwieweit die Stadt durch diese technischen Infrastrukturen und die generelle Erweiterung ihres Aufgaben- und Leistungsspektrums Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts zu einem „Dienstleistungszentrum“ wurde, schlug Jürgen Reulecke vor, die hier entstandene neue Qualität von Stadt als „Sozialstadt“ zu fassen: „Ohne Zweifel spielten die Städte in den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg die Rolle eines Schrittmachers auf dem Wege einer sozialen Reform, die viele Einzelelemente des späteren Sozialstaates im kommunalen Raum bereits erproben konnte.“²⁶ Verwaltungsgeschichtlich wurde untersucht, wie sich durch die Integration der technischen Infrastrukturen eine bürokratisierte und professionalisierte städtische „Leistungsverwaltung“ herausbildete.²⁷ Diese wurde nicht mehr von „Honoratioren“, d.h. Angehörigen der traditio-

²³ Für einen Überblick zur Debatte vgl. die Beiträge in Josef Wysocky (Hrsg.), *Kommunalisierung im Spannungsfeld von Regulierung und Deregulierung im 19. und 20. Jahrhundert*, Berlin 1995. Mit einem Schwerpunkt auf Investitionen der Kommunen vgl. Karl Heinrich Kaufhold (Hrsg.), *Investitionen der Städte im 19. und 20. Jahrhundert*, Köln/Weimar/Wien 1997.

²⁴ Vgl. Jens Libbe/Stephanie Hanke/Maic Verbücheln, *Rekommunalisierung – Eine Bestandsaufnahme*, Berlin 2011.

²⁵ Vgl. Ernst Forsthoff, *Die Verwaltung als Leistungsträger*, Stuttgart/Berlin 1938; Ders., *Die Daseinsvorsorge und die Kommunen*, Köln 1958.

²⁶ Jürgen Reulecke, Einleitung, in: Ders. (Hrsg.), *Die Stadt als Dienstleistungszentrum. Beiträge zur Geschichte der „Sozialstadt“ in Deutschland im 19. und frühen 20. Jahrhundert*, St. Katharinen 1995, S. 1-17, hier S. 9-10. Der Band dokumentiert die Ergebnisse eines DFG-Schwerpunktprogramms namens „Die Stadt als Dienstleistungszentrum“.

²⁷ Vgl. Wolfgang R. Krabbe, *Kommunalpolitik und Industrialisierung. Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Fallstudien zu Dortmund und Münster*, Stuttgart

nellen städtischen Eliten, gegen eine geringe Entschädigung geführt. Die Positionen als Oberbürgermeister, Bürgermeister und Dezenten wurden nun vielmehr attraktive Karrierestufen für ehrgeizige junge Juristen und Ingenieure, die häufig von außerhalb kamen und sich, bei entsprechendem Ehrgeiz und Erfolg, von Mittelstädten zu Großstädten, gelegentlich auch bis in die preußische und Reichspolitik ‚hocharbeiteten‘.²⁸

Einen ganz anderen Blick auf städtische Infrastrukturen warf die Technikgeschichte. Vor allem zwei Ansätze reformierten nach 1980 die Geschichtsschreibung über diese Infrastrukturen grundlegend: Einmal legte der amerikanische Technikhistoriker Thomas P. Hughes (1923-2014) mit seiner in diesem Heft von Christian Zumbrägel näher vorgestellten Vergleichsstudie „Networks of Power“ ein Untersuchungsmodell vor, das für die weitere Entwicklung der Technik- und Infrastrukturgeschichte sehr fruchtbar sein sollte, weil es von Evolutionsmodellen Abstand nahm und stattdessen die jeweils lokalen, auch durch Machtverhältnisse und politisch-rechtliche Strukturen mit bedingten Ausformungen dieser Netzwerke akzentuierte. Zum zweiten richtete der Kulturhistoriker Wolfgang Schivelbusch mit „Lichtblicke“ den Fokus auf Aspekte der Wahrnehmung und kulturellen Wirkung von Licht und Beleuchtung.²⁹ Dieser neue Fokus auf ‚Konsum‘ anstatt, wie bislang in der Technikgeschichte dominant, auf ‚Produktion‘ stellte die Stadt und städtisches Alltagsleben transformierende Potenz des Gaslichts und dann auch des elektrischen Lichts ins Zentrum. Diese bis heute fruchtbare Forschungsrichtung – in diesem Heft mit den Beiträgen von Ute Hasenöhl und Stefan Höhne vertreten – untersucht kulturelle Wirkung von Infrastrukturen und fragt nach ihrem Potenzial zur Veränderung städtischer Lebensformen. Insbesondere für die „Hygienisierung“ der Stadt wurde der umfassende Verhaltenswandel herausgearbeitet, der mit Wasserversorgung und Kanalisation sowie den damit einhergehenden städtischen Installationen wie Pissoire, Bedürfnisanstalten, Volksbäder etc. verbunden war. Als sehr produktiv erwies sich dabei die von Peter R. Gleichmann in Weiterentwicklung von Norbert Elias vorgeschlagene „Verhäuslichungs“-These, nach der zuvor durch-

(u.a.) 1985; Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt a.M. 1985.

²⁸ Vgl. Wolfgang Hoffmann, *Oberbürgermeister als politische Elite im Wilhelminischen Reich und in der Weimarer Republik*, in: Ders., *Bürgerschaftliche Repräsentanz und kommunale Daseinsvorsorge. Studien zur neueren Stadtgeschichte*, Stuttgart 2012, S. 121-138. Das bekannteste Beispiel für eine solche Karriere ist Johannes von Miquel, der zunächst Oberbürgermeister von Osnabrück (1865-1870 Bürgermeister, 1870-1880 Oberbürgermeister), dann Oberbürgermeister von Frankfurt am Main (1880-90) und schließlich preußischer Finanzminister (1890-1901) wurde, vgl. Rita Aldenhoff, Miquel, Johannes von, in: *Neue Deutsche Biographie (NDB)* Band 17, Berlin 1994, S. 553 f.

²⁹ Wolfgang Schivelbusch, *Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert*, München/Wien 1983.

aus öffentlich im städtischen Raum stattfindende Praktiken wie Urinieren oder Defäkieren durch das Angebot von Toiletten im privaten wie öffentlichen Raum einerseits, durch moralische wie polizeiliche Sanktionierung andererseits erfolgreich verdrängt wurden.³⁰

Im Zuge des *cultural turn* entstanden zahlreiche Arbeiten, die sich primär für die kulturellen, symbolischen Aspekte der neuen Infrastrukturen interessierten und deren Implementation als Erscheinungsformen industriegesellschaftlicher Moderne interpretierten. So deutete etwa David Gugerli die Elektrifizierung der Schweiz als „Redeströme“, als diskursive Konstruktion, die der real-technischen Konstruktion vorausging und diese begleitete. Die Ethnologin Beate Binder spürte der Elektrifizierung „als Vision“ nach, erkundete die symbolgeschichtliche Dimension der Durchsetzung der neuen Technik im Alltag.³¹ Ein wichtiger Aspekt kulturgeschichtlicher Thematisierung von Infrastruktur ist auch ihre Rolle als Repräsentation gesellschaftlicher Macht.³²

Aus umweltgeschichtlicher Perspektive wurden städtische Infrastrukturen im frühen 21. Jahrhundert zunehmend als Technologien in den Blick genommen, die eine wesentliche Funktion für den städtischen Stoffwechsel erfüllten: Der von der Wiener Schule für Soziale Ökologie (Fischer-Kowalski, Winiwarter u.a.) entwickelte Ansatz des „gesellschaftlichen Stoffwechsels“³³ fragt nach den zu diesem beitragenden materiellen Inputs (z.B. Nahrung, Wasser, Energie, Rohstoffe) und andererseits nach den Outputs, den Abfall- und Restprodukten des Stoffwechsels, die von der Stadt ‚ausgeschieden‘ und meist an deren Umwelt abgegeben werden.³⁴ Moderne

³⁰ Vgl. Peter R. Gleichmann, Die Verhäuslichung körperlicher Verrichtungen, in: Ders./Johan Goudsblom/Hermann Korte (Hrsg.), *Materialien zu Norbert Elias' Zivilisationstheorie*. Frankfurt a.M. 1979, S. 252-279; Ders., Von der stinkenden Stadt zum Toilettenzimmer. Zur langfristigen Verhäuslichung menschlicher Vitalfunktionen – die Harn- und Kotentleerung, in: Marie-Paule Jungblut/Martin Exner (Hrsg.), *„Sei sauber ...!“. Eine Geschichte der Hygiene und öffentlichen Gesundheitsvorsorge in Europa*, Köln 2004, S. 76-85; zur Bedeutung öffentlicher Toiletten vgl. Peter Payer, *Unentbehrliche Requisiten der Großstadt. Eine Kulturgeschichte der öffentlichen Bedürfnisanstalten von Wien*, Wien 2000.

³¹ David Gugerli, *Redeströme. Zur Elektrifizierung der Schweiz 1880-1914*, Zürich 1996; Beate Binder, *Elektrifizierung als Vision. Zur Symbolgeschichte einer Technik im Alltag*, Tübingen 1999.

³² Vgl. zum Themenkomplex ‚Macht und Infrastruktur‘ die Überlegungen von Jens Ivo Engels und Gerrit Jasper Schenk in Dies., *Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld*, in: Birte Förster/Martin Bauch (Hrsg.), *Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart*, Berlin/München/Boston 2015, S. 22-58.

³³ Vgl. Marina Fischer-Kowalski (u.a.), *Gesellschaftlicher Stoffwechsel und Kolonisierung von Natur. Ein Versuch in Sozialer Ökologie*, Amsterdam 1997; zur Anwendung auf Stadtgeschichte vgl. Schott, *Europäische Urbanisierung*, bes. S. 17-21.

³⁴ Vgl. mit einem Fokus auf Ressourcen die Beiträge in Dieter Schott/Bill Luckin/Geneviève Massard-Guilbaud (Hrsg.), *Resources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe*, Aldershot 2005.

netzförmige Infrastrukturen, dies zeigt eine längerfristige Betrachtung des städtischen Stoffwechsels, technisierten die Versorgung mit Inputs einerseits, die Entsorgung der Outputs andererseits. Durch sie wurde menschliche und tierische Arbeit, etwa das Wassertragen oder die Entleerung der Abtrittgruben, in Maschinenarbeit überführt. Gleichzeitig wurden in einem Prozess der ‚Kolonisierung der Natur‘ die Ressourcen eines immer großräumigeren Umlandes für die Stoffwechselbedürfnisse der Stadt dienstbar gemacht. Die Infrastrukturnetze der Stadt vermitteln daher den Stadtbewohnern elementare Güter wie Wasser und Energie direkt in ihre Haushalte, distanzieren diese dabei jedoch zugleich von einer sinnlichen Erlebbarkeit der ‚Mühe‘ der Beschaffung, wie sie vorindustriellen Stadtbewohnern mit dem Wassertragen vom Brunnen oder Fluss oder dem Holz holen und verarbeiten aus dem Stadtwald durchaus noch gegenwärtig war. Wenn seit der Rio-Konferenz 1992 im Kontext nachhaltiger Stadtentwicklung die Reduzierung des Verbrauchs fossiler Energie als zentrales Ziel formuliert wurde, so wurden damit zwangsläufig auch die etablierten Strukturen der Versorgung mit lebensnotwendigen Gütern problematisiert. Die geforderte Einsparung fossiler Energie vertrug sich allerdings kaum mit klassischen, auf quantitatives Wachstum und Renditestеigerung ausgerichteten Unternehmenszielen. Eine neuere Fragerichtung zur Umweltgeschichte der Stadt problematisiert umweltbezogene Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten („environmental injustice“) durch unterschiedliche Betroffenheit von stark belastenden Einrichtungen wie z.B. Mülldeponien oder Müllverbrennungsanlagen oder die stark differierende Qualität in der Leistungserbringung.³⁵

Im Fokus der kritischen Reflexion der Strukturen von Ver- und Entsorgungsunternehmen stand nun ein fast konstitutives Element technischer Infrastrukturen: ihre hohe „Pfadabhängigkeit“. Dieses ursprünglich in der amerikanischen Wirtschaftsgeschichte entwickelte Konzept³⁶ bezeichnet das Phänomen, dass sich auch suboptimale technische Lösungen, wenn erst einmal das in eine Technologie investierte Kapital (geldlich oder in Form investierter Lernzeit) eine gewisse Höhe übersteigt, dauerhaft behaupten können. Für die Untersuchung von Infrastrukturnetzen ist dieses Konzept fruchtbar, weil häufig in der Frühzeit der Entwicklung prägende Systementscheidungen getroffen wurden, bzw. werden mussten, etwa für eine Spurweite in Nahverkehrssystemen oder ein Stromsystem in der Elektrizitätsversorgung,

³⁵ Vgl. etwa Christoph Bernhardt, *At the limits of the European Sanitary City: Water-related Environmental Inequalities in Berlin-Brandenburg, 1900-1939*, in: Geneviève Massard-Guilbaud/Richard Rodger (Hrsg.), *Environmental and Social Justice in the City. Historical Perspectives*, Isle of Harris 2011, S. 156-169.

³⁶ Paul A. David, *Clio and the Economics of QWERTY*, in: *American Economic Review* H. 75/1985, S. 332-337; vgl. zur Diskussion: Martin Melosi, *Path Dependence and Urban History: Is a Marriage possible?*, in: Schott/Luckin/Massard-Guilbaud *Resources of the City*, S. 262-275.

die aufgrund der Nicht-Kompatibilität der Systeme bzw. der hohen bereits investierten Kosten nicht mehr oder nur mit außerordentlich hohem Aufwand revidierbar sind.

Die Beiträge in diesem Heft

Die Auswahl der Beiträge in diesem Heft, an dem Vertreterinnen und Vertreter aus den Disziplinen der Geschichtswissenschaft, der Geografie, der Planungswissenschaft und der Soziologie beteiligt sind, verfolgt drei Ziele: Erstens wird im Beitrag von Martin Melosi über die wegweisende amerikanische Debatte zur Umweltgeschichte der Stadt und in Christian Zumbrärgels Leitrezension zu Hughes' Werk die Forschungsgeschichte des Themenfelds näher präsentiert. Zum zweiten geht es um die Wirkung städtischer Infrastrukturen im Sinne ‚kultureller‘ Urbanisierung. Anknüpfend an Jürgen Reuleckes Verständnis von Urbanisierung als quantitativ-demographischem und zugleich qualitativem Prozess³⁷ wird die Bedeutung technischer Infrastrukturen für den grundlegenden Wandel städtischer Lebensformen thematisiert: Sie ermöglichten, wie Ute Hasenöhrli dies am Beispiel der Gasbeleuchtung und der elektrischen Beleuchtung zeigt, die „Kolonisierung der Nacht“, die bis dahin für außerhäusliche Aktivitäten kaum zur Verfügung gestanden hatte. In Verkehrsmitteln wie der U-Bahn, aber auch in Straßenbahnen bildeten sich neuartige halböffentliche Räume, für die Verhaltensstandards erst etabliert und durchgesetzt werden mussten. Gleichzeitig musste, wie Stefan Höhne am Beispiel der New Yorker U-Bahn aufzeigt, der Umgang mit diesen Verkehrsmitteln, die auch neue Gefährdungen in den städtischen Raum einführten, erst erlernt und ansozialisiert werden. Städtische Infrastrukturen wiesen also – und dies gilt generell – eine Ambivalenz von Ermöglichung, von Steigerung des Handlungsspielraums der Städter einerseits und systembedingter oder durch das System ermöglichter gesteigerter Überwachung, Kontrolle und Disziplinierung andererseits auf.

Das dritte Ziel richtet sich aktualitätsbezogen auf das strategische Potenzial städtischer Infrastrukturen für nachhaltige Stadtpolitik. Infrastrukturen als wesentliche Vermittler des Stoffwechsels der Städte werden daraufhin untersucht, welches Veränderungspotenzial hier besteht. Cyria Emelianoff und Carole Wernert zeigen am Beispiel der ‚Stadtwerke‘ von Metz (Lothringen), in welcher Weise, unter welchen Bedingungen und mit welchen Zielen trotz des extrem zentralisierten ordnungspolitischen Rahmens in Frankreich die kommunale Selbstständigkeit erhalten und lokale Energie-Ressourcen systematisch genutzt wurden und welche Handlungsspielräume diese kommunale Selbstständigkeit in den letzten Jahren für eine verän-

³⁷ Vgl. Reulecke, Geschichte der Urbanisierung, S. 11.

derte, auf erneuerbare Energien setzende Versorgungspolitik eröffnete. Antje Matern und Martin Schmidt fragen nach den Möglichkeiten und Grenzen bei der Verfolgung der Ziele von höherer Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz durch bessere Koordination zwischen unterschiedlichen Infrastruktur-Unternehmen in mittleren deutschen Städten und zeigen, wie stark ein sektoral bestimmtes Planungsdenken, aber auch das durch Deregulierung und Entflechtung von Unternehmensverbänden erzwungene betriebliche Rentabilitätsdenken solche ganzheitlichen und ökologisch-produktiven innovativen Ansätze erschweren.

Abschließend richtet der Beitrag von Jochen Monstadt, Mikael Hård und Sophie Schramm einen kritischen Blick auf eurozentrische Borniertheit und „blinde Flecke“. Ihre Studie städtischer Ver- und Entsorgung im subsaharischen Afrika am Beispiel von Dar Es Salaam bringt zu Bewusstsein, dass die „Netzstadt“ zwar Planungsideal und in den Industriegesellschaften Europas und Nordamerikas meist auch gebaute Realität ist, anderswo allerdings, wie in vielen Städten Afrikas, aber auch Asiens und Lateinamerikas, keineswegs die Alltagsrealität der Stadtbewohner adäquat beschreibt. Die Botschaft des Beitrags, die vielfach dort vorzufindenden Formen und Technologien der lokalen, dezentralen und häufig selbstorganisierten Versorgung nicht nur als defizitär und Kümmerformen des universalen Ideals der Netzstadt zu begreifen, sondern den Eigenwert und die Eigenlogiken dieser Lösungsmuster anzuerkennen, ist eine wohlbegründete Mahnung gegen eurozentrische Ignoranz in diesem Feld. Zugleich mag diese urbane Realität uns auch zu einem kritischen Rückblick auf die Entstehungsphase städtischer Infrastrukturen in europäischen Städten bewegen, bei dem wir feststellen können, dass die heutige Funktion von Infrastrukturen als „...gesellschaftliche Integrationsmedien erster Ordnung“³⁸ angesichts langsamer und selektiver Diffusion etwa des Stromnetzes keineswegs von Anfang an universal gegeben war.

Prof. Dr. Dieter Schott, TU Darmstadt, schott@pg.tu-darmstadt.de

³⁸ Laak, *Infra-Strukturgeschichte*, S. 368.

Rethinking the City-Building Process and Infrastructure: The Cultural Turn in American Urban Environmental History

Urban environmental history — a field dating back to around the 1980s — initially encompassed the study of the natural history of the city, the history of city building, the place of the city within a larger environmental context, and their possible intersections. Some have referred to it as ‘the infrastructure school’ of history largely because much of the literature dealt with physical structures supporting several city services (like water, solid waste collection and disposal, and road building), and broadly focusing on the city-building process. My own definition suggests the study of how physical features and resources of urban sites (and regions) influence and are shaped by natural forces, growth, spatial change and development, and human action.¹ Some of us who were early participants in the field — including myself and Joel Tarr – questioned Donald Worster’s ‘agroecological’ perspective of environmental history as concerning ‘the role and place of nature in human life.’ ‘Nature’ being understood as the nonhuman world, ‘the world we have not in any primary sense created’. That definition excluded the social environment and the built or artifactual environment.² Urban environmental historians, however, were aware that the grasp of city building in large environmental terms required larger concepts than building technology or urban landscape. A focus on city infrastructure provided a more useful approach. Joel Tarr explained persuasively that infrastructure provides the vital technical ‘sinews’ of a city: roads and bridges, water and

¹ Martin V. Melosi, *The Place of the City in Environmental History*, in: *Environmental History Review* 17/1993, p. 1-23. See also Melosi, *The Sanitary City: Urban Infrastructure in America from Colonial Times to the Present*, Baltimore, MD, 2000, p. 4; Melosi, *The Modern Urban Environment*, in: Peter Clark (ed.), *The Oxford Handbook of Cities in World History*, London 2013, p. 700-19.

² Donald Worster, *Doing Environmental History*, in: Donald Worster (ed.), *The Ends of the Earth: Perspectives on Modern Environmental History*, New York 1988, p. 292.

wastewater lines, disposal facilities, power systems, communications networks, and buildings.³

More recently, especially in the last ten years, urban environmental history in the United States has been strongly influenced by the cultural turn in history; sometimes referred to as the linguistic turn, culturalism, or postmodernism. Not all new urban environmental historians have embraced the most unbending elements of the cultural turn, but some scholars have helped to shift the focus of the field away from the older orthodoxy, so to speak. Keep in mind that the change was a 'turn' and not a 'redirection.' Several new studies filled gaps, reinterpreted older works, and explored new topics while not fundamentally embracing a cultural orientation. At the least, the field today is marked by more diversity and a wider conversation and orientation, which in several respects looks at infrastructure and related issues in very different ways.

Foundations for Urban Environmental History

The earliest urban environmental history tended to focus on what might be called the 'declensionist' narrative, or the argument that human agency through the building of cities and other actions contributed mightily to harming, modifying, or destroying nature. Some early work focused on 'the environmental crisis of the city', emphasizing the destructive impact of the Industrial Revolution on urban development through crowding, air and water pollution, noise, and waste accumulation.⁴ This view contributed to studying the urban environment most often from an internal (how cities worked) as opposed to an external (how cities influenced their surroundings) perspective, placing major emphasis on the city building process. I have argued recently that the 'declensionist' viewpoint tended to widen the gap between nature and the built environment, making cities appear to be artificial — outside of nature — even though they are the product of human action and exist somewhere in nature, not out of it. Not all urban environmental historians share this particular view, but all try to reconcile the relationship between nature and the built environment.⁵

Such a focus often led to developing metaphors to describe urban development. Among the most popular was some version of the 'organic city', which in its most

³ Joel A. Tarr/Gabriel Dupuy (eds.), *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Philadelphia, PA, 1988, p. xiii.

⁴ See Martin V. Melosi (ed.), *Pollution and Reform in American Cities, 1870-1930*, Austin, TX, 1980.

⁵ Martin V. Melosi, *Humans, Cities, and Nature: How Do Cities Fit in the Material World?*, in: *Journal of Urban History* 36:1, 2010, p. 3-21.

literal form related the structure and operation of the city to that of the human body. The theory has obvious flaws and has been used in the past to support the interests of elites, but nevertheless elicited striking images of community interdependency and the rational functioning of many city services. Few scholars embraced organic theory without reservation, opting for the idea of cities as open systems that were neither self-contained nor functioning outside of a larger world. More persuasive is the notion that cities could be viewed as a special kind of ecosystem that was dynamic rather than static.⁶ To rise above the idea that cities were simply a series of technical networks, some historians such as Joel Tarr, Sabine Barles, and Verena Winiwarter utilized the concept of urban metabolism to explain how cities function: they use water, food, oxygen and produce garbage, sewage, and pollution. Winiwarter, presaging later work in the field, viewed urban metabolism in a broad social and cultural context in which all inputs and outputs had to be taken into account, be they biological, physical, social, or technical.⁷

Particularly useful were efforts to link city development to larger patterns of urbanization and to non-urban environments. William Cronon was among the first to point the way for placing the city in a wider environmental and regional context. His seminal work, *Nature's Metropolis*, demonstrated how the city and its hinterland were inextricably linked through the environment and the market economy. He not only showed the physical linkage between city and hinterland, but how cities actually transform raw materials from the countryside into products to be bought and sold (for example, turning forests into lumber). This process of commodification distinguished the function of cities, at least in an economic sense, from the broader environment.⁸

Passing the Torch

A new generation of American urban environmental historians attempted to complement, revise, and in some cases challenge the approaches of a first generation of urban environmental historians such as Joel Tarr, Martin Melosi, and William Cronon. The cultural turn is much more apparent in the newer work in the field after about 2005. *The Nature of Cities*, edited by Andrew Isenberg, made a conscious effort to move beyond the existing literature on the urban environment, but also to

⁶ Melosi, *The Sanitary City*, p. 3-4.

⁷ Christoph Bernhardt (ed.), *Environmental Problems in European Cities in the 19th and 20th Century*, Munster 2001, p. 105-119; Dieter Schott, *Urban Environmental History: What Lessons Are There to be Learnt?*, in: *Boreal Environment Research* 9:6, 2004, p. 519-528.

⁸ William Cronon, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West*, New York 1991.

distance itself from the stark dichotomy between nature and the built environment very present in several earlier studies. Isenberg argued against the notion of an organic city, but concluded that it still remains popular among some historians. The claim that the essays in the volume 'mark a new direction in urban environmental history' is based upon the pointed focus on cultural history, including race and class conflict, consumerism, and the cultural construction of place. Isenberg noted that a common feature of the volume is 'a concern with power: political power, imperial power, and the power of historians, archeologists, geographers, and others to shape our understanding of past and present landscapes.' A 'pernicious problem', he argued, in the use of 'the undiluted form of the organism model is its tendency to obscure the power relations that are central to urban history'.⁹ In speaking more generally about environmental history, Richard White amplified Isenberg's argument by suggesting that '[t]he two most obvious manifestations of the cultural turn are an attention to discourse, story, and narrative that is missing in much earlier environmental history and a concentration on hybrid rather than pure landscapes'.¹⁰ The first point infers at least the important role of human action in relation to the environment. The latter is much less obvious in some of the newer urban environmental history, but lines between cities and nature clearly have been blurred in a number of studies. To be clear, however, many new urban environmental historians have not abandoned interest in city building in general or infrastructure in particular. In many instances, they are bringing a new 'angle of attack' by placing human action in the forefront; decision making is thus as much a cultural construction as a pragmatic choice.

City Studies

Enriching urban environmental history in recent years have been a plethora of studies that focus attention on the growth and development of well-established cities. Originating in 2004, the History of the Urban Environment Series (edited by

⁹ Andrew C. Isenberg, *The Nature of Cities: Culture, Landscape, and Urban Space*, Rochester, NY, 2006. The material in the paper through this footnote relies heavily on Melosi, *The Modern Urban Environment*.

¹⁰ Richard White, *From Wilderness to Hybrid Landscapes: The Cultural Turn in Environmental History*, in: *The Historian* 66:3, 2004, p. 558. See also Mark Carey, *Beyond Weather: The Culture and Politics of Climate History*, p. 37; Thomas Lekan/Thomas Zeller, *Region, Scenery, and Power: Cultural Landscape in Environmental History*, p. 332-33; Matthew Klinger, *The Nature of Desire: Consumption in Environmental History*, p. 470; and especially Lawrence Culver, *Confluence of Nature and Culture: Cities in Environmental History*, p. 553-570, all in Andrew C. Isenberg (ed.), *The Oxford Handbook of Environmental History*, New York 2014.

Martin Melosi and Joel Tarr) of the University of Pittsburgh Press has published several edited volumes on a variety of American cities, but few deal with the cultural turn explicitly.¹¹ Some, however, include essays on race, gender, and class.¹² In *Nature's Entrepot*, editors Brian Black and Michael Chiarappa make a point of stating that their book presents 'urban spaces through human history' in Philadelphia, but follows the general path of most of the books in the History of the Urban Environment Series.¹³

A very good example of the new urban environmental history is Matthew Klingle's *Emerald City*. In his study, Klingle is skeptical about how the field of environmental history is sometimes trapped 'in an analytical device of its own making'. 'By juxtaposing nature and culture as pure categories', he argued, 'environmental historians have demonstrated the independence of nature as well as the consequences of human actions'. This often 'yields stereotypical stories of decline'. He would rather see 'humans and nature as tangled together' and to avoid a dualism that asks if elements in cities are natural or unnatural, or if cities themselves are one or the other. While Klingle tried to redefine the merger of the natural and the built into something new (nature 'co-evolving with humans'), his major preoccupation was to demonstrate that '[h]istory is inseparable from place'. In this sense he is interested in process, rather than looking only at the internal workings of, in this case, Seattle, Washington. Nature and cities may not follow diverse paths, or even parallel paths, but touch at key points in history without being one and the same.¹⁴

¹¹ The model for these edited volumes was based on the pioneering work of Andrew Hurley (ed.), *Common Fields: An Environmental History of St. Louis*, St. Louis, 1997.

¹² Among other books, the series has produced the following edited volumes on American cities: Joel A. Tarr (ed.), *Devastation and Renewal: An Environmental History of Pittsburgh and Its Region*, Pittsburgh, PA, 2004; Michael Logan (ed.), *Desert Cities: The Environmental History of Phoenix and Tucson*, Pittsburgh, PA, 2006; William Deverall/Greg Hise (eds.), *Land of Sunshine: An Environmental History of Metropolitan Los Angeles*, Pittsburgh, PA, 2006; Martin V. Melosi/Joseph A. Pratt. (eds.), *Energy Metropolis: An Environmental History of Houston and the Gulf Coast*, Pittsburgh, PA, 2007; Anthony N. Penna/Conrad Edick Wright (eds.), *Remaking Boston: An Environmental History of the City and Its Surroundings*, Pittsburgh, PA, 2009; Christopher J. Castaneda/Lee M.A. Simpson (eds.), *River City and Valley Life: An Environmental History of the Sacramento Region*, Pittsburgh, PA, 2013; and Joseph A. Pratt/Martin V. Melosi/Kathleen A. Brosnan (eds.), *Energy Capitals: Local Impact, Global Influence*, Pittsburgh, PA, 2014.

¹³ Brian Black/Michael Chiarappa (eds.), *Nature's Entrepot: Philadelphia's Urban Sphere and Its Environmental Thresholds*, Pittsburgh, PA, 2012, p. 2.

¹⁴ Matthew Klingle, *Emerald City: An Environmental History of Seattle*, New Haven, CT, 2007. Another good recent account of Seattle, but with substantially less attention to the cultural turn is Jeffery Craig Sanders, *Seattle & The Roots of Urban Sustainability: Inventing Ecotopia*, Pittsburgh, PA, 2010.

Michael Rawson's *Eden on the Charles* does for Boston what Klinge has done for Seattle. As Rawson stated, '[u]rban scholars recognize today that Boston and other cities are not detached from the natural environment. Rather, they are inextricably connected to it'.¹⁵ He persuasively argued that newly formed ideas about nature in the nineteenth century informed human interaction in the city, which helped in the design of some of the country's first canals, urban parks, waterworks, sewer systems, railroads, factories, suburbs, rural cemeteries, harbor facilities, and forest preserves. Like Klinge, Rawson attempted to demonstrate that nature was not wholly cultural nor physical, 'but almost always both'. He brought this sensitivity into the study of the shaping of Boston.¹⁶ Craig Colten, in *An Unnatural Metropolis*, brought a similar understanding to New Orleans, emphasizing that 'the environment is typically one actor in a complex cast' in shaping the city.¹⁷ As a historical geographer working in a field with a long tradition of delving into the importance of place and space, Colten is deeply concerned with the role of humans in managing their environment, and continually reworking it. Attention to questions of environmental equity is an important part of the book as well. The influence of the theme of environmental justice is a hallmark of many of the new studies of the urban environment.

Tackling two cities at once — Manchester and Chicago — Harold Platt brought an important comparative dimension to the new urban environmental history with his book, *Shock Cities*. Borrowing Asa Briggs's term to describe metropolises whose emergence characterized a new era, Platt made clear that '[m]ore than in my previous work, people, rather than their technological systems and institutional structures, are the center of the story'.¹⁸ His reorientation was meant to focus on those who were subject to the environmental changes, which impacted their health and well-being. Such has been the goal of the environmental justice movement; such has been the increasing emphasis on consumption rather than production in the literature of the cultural turn. Platt's vehicle is often class and gender politics as points of engagement. Attention to human action and reaction through politics and reform; the cultural interplay of space, materiality, and impacts on people; and questions of equity and justice all can be found in this book, enhanced by a unique comparative perspective.

¹⁵ Michael Rawson, *Eden on the Charles: The Making of Boston*, Cambridge, MA, 2010, p. vii.

¹⁶ Rawson, *Eden on the Charles*, p. x.

¹⁷ Craig E. Colten, *An Unnatural Metropolis: Wrestling New Orleans from Nature*, Baton Rouge, LA, 2005, p. 9.

¹⁸ Harold L. Platt, *Shock Cities: The Environmental Transformation and Reform of Manchester and Chicago*, Chicago, IL, 2005, p. xiii.

Ted Steinberg's *Gotham Unbound* does little to represent the cultural turn as so obvious in Klinge, Rawson, Platt, and others, but no urban environmental history to date is truer to place a single city in a thoroughly ecological context. The book is not only a model because of its consistent adherence to a deep set of environmental themes, but to the way it refashioned the narrative of New York City's growth and development. Steinberg characterized the metropolis as an estuary city built on reclaiming submerged lands and marshes, transformed by laws favoring its exploitation, shaped by its wild places, transformed by turning landscapes into wastescapes, and efforts at greening defiled spaces. The book is a reinterpretation of a great city's history by melding a strong understanding of the city's origins and history with the application of a wide array of ecological knowledge. Such a unique methodology has the potential for application and emulation elsewhere.¹⁹

Catherine McNeur's *Taming Manhattan* is equally fascinating. Looking at Manhattan in the antebellum period, she examined the way urbanites were eliminating the boundaries between countryside and city. 'This is a study as much about the battles to maintain or erase urban agriculture and other uses of the city's environment as it is about the development of our modern conception of what properly belongs in the city versus the country', the author stated.²⁰ McNeur observed how dogs and hogs in the city could be 'one man's nuisance' and 'another's livelihood'. She examined how parks were a battleground for a variety of citizens, how government advanced its power by controlling sanitation, and how food processing and food waste divided the classes. The cultural turn in *Taming Manhattan* could not be more obvious.

Not a single city study, but relevant here is *The Horse in the City*, by Clay McShane and Joel Tarr. The book is valuable for examining the role of animals in the city — not unlike *Taming Manhattan* — but also for exploring how city demands modified its resources. The urban horse became both a commodity and a living machine. Studying the role of the urban horse is also a way to measure the changing economy, evolution in transportation, and several environmental linkages to urban development. In this sense, the book complemented works more obviously linked to the cultural turn.²¹

¹⁹ Ted Steinberg, *Gotham Unbound: The Ecological History of Greater New York*, New York, 2014.

²⁰ Catherine McNeur, *Taming Manhattan: Environmental Battles in the Antebellum City*, Cambridge, MA, 2014.

²¹ Clay McShane/Joel A. Tarr, *The Horse in the City: Living Machines in the Nineteenth Century*, Baltimore, MD, 2007.

Suburbia

It is about time that we have some new studies extending environmental history into the suburbs. For too long Adam Rome's *Bulldozer in the Countryside: Suburban Sprawl and the Rise of American Environmentalism* was the lone study. As essential as Rome's book has been to understanding the environmental impact on suburbs, the topic begs for more attention. Christopher Sellers's *Crabgrass Crucible* is probably the best known new study. It looks at suburban communities both in New York and California. Sellers argued that it was in suburbs where 'the grass roots of what we now call "environmentalism" first stirred'.²² By way of distancing himself from Rome, he made clear that seeking environmental amenities trumped a concern about unchecked urban sprawl in spurring environmentalism in the suburbs. Sellers also claimed that suburbanites were concerned with retaining their ideal of the preferred living environment, which crossed lines of race and class. By comparison, Ted Steinberg made a biting attack on suburbia and its values in *American Green*, where residents had an obsession with 'the perfect lawn'.²³

Christopher Wells' *Car Country*, while not strictly a book about suburbia, made a strong case about environmental reasons for the centrality of the automobile in American life. 'As car-dependent landscapes became the norm, they locked in the significances of nearly universal car use in a large, affluent nation.'²⁴ He argued that past scholarship devoted too much attention to the vehicles and the behavior of drivers, and not enough to the roads and land-use patterns. Also not strictly a book about suburbia, Zachary Falck's *Weeds* discussed how 'plants maligned as useless and worse' by urbanites can be utilized to 'understand the evolving relationship of city people and the natural world'. Falck's research is deeply connected to other studies of the urban/nature nexus, but by studying the relationship between people and plants in cities he is able to demonstrate how 'ecological processes were interrupted, neglected, and encouraged'.²⁵ *Weeds* is a far cry from the old urban environmental history in very unique and telling ways.

Race and Gender

Some of the works above suggest a growing interest in questions of equity and social justice, although there is considerable room for broader and deeper attention

²² Christopher C. Sellers, *Crabgrass Crucible: Suburban Nature and the Rise of Environmentalism in Twentieth-Century America*, Chapel Hill, NC, 2012, p. 2.

²³ Ted Steinberg, *American Green: The Obsessive Quest for the Perfect Lawn*, New York, 2006.

²⁴ Christopher W. Wells, *Car Country: An Environmental History*, Seattle, WA, 2012, p. xxxiii.

²⁵ Zachary S. Falck, *Weeds. An Environmental History of Metropolitan America*, Pittsburgh, PA, 2010, p. 5.

to these vital issues in future studies of the urban environment.²⁶ Interest in race, especially, grew with the rise of the environmental justice movement. Of the questions which challenge the contemporary world as well as the past, race is an issue that ultimately confronted the environmental movement, and was destined to help reshape it. Until recently, race was a topic largely missing from the literature of environmental history. Aside from the intrinsic importance of race as an issue for scholarly inquiry, the public debate over questions of environmental justice have changed the focus of the environmental discourse in the United States and in other parts of the world. Just as the environmental movement of the 1960s and 1970s helped shape the field of environmental history, the public dialogue over equity and environmental justice ultimately has had a similar impact more recently. The environmental justice movement appeared in the early 1980s, giving primary attention to urban problems afflicting racial groups and exploited classes. It offered a way to examine the question of how race has been introduced into the debate over environmental goals and policies. The environmental justice movement found its strength at the grass-roots, especially among low-income people of color who faced serious environmental threats from hazardous wastes and other toxics. The movement also suggested potential shifts in perspective which challenge traditional notions of environmentalism itself. Amidst the diversity of contemporary interests and goals, individuals in the environmental justice movement have been most strident in questioning environmental convention.

While several recent urban environmental books have included race and justice issues, few have been primarily focused on them. Dorceta Taylor's *The Environment and the People in American Cities, 1600s-1900s* sought to focus on the evolution of environmental activism, in which cities provide the context. An environmental sociologist, Taylor built a strong emphasis on class, gender, and ethnic tensions into her study. The book is meant to be the first of three volumes, the second of which will deal with the rise of the environmental movement and the third with people of color and the environment. Resting upon a variety of theoretical frames, *The Environment and the People in American Cities* is more textbook than monograph, touching broadly rather than deeply on topics from land use to health and pollution.²⁷ Elizabeth Blum used gender and race issues to revise the tradi-

²⁶ See Martin V. Melosi, Equity, Eco-racism and Environmental History, in: *Environmental History Review* 19:3, 1995, p. 1-16.

²⁷ Dorceta E. Taylor, *The Environment and the People in American Cities, 1600s-1900s*, Durham, NC,

tional narrative on Love Canal. She grounded her study, *Love Canal Revisited*, in the neighborhoods of Niagara Falls, New York, which is the site for Hooker Chemical's toxic waste dumping grounds. Blum went beyond the activism of local protesters like Lois Gibbs to shine the light on the role played by race, gender, and class in grassroots activism in the area. Blum highlighted the plight of black renters, the role of African American women and 'outsiders', and why women more than men became 'the primary faces at Love Canal'.²⁸ Julie Sze's *Noxious New York* follows in the footsteps of books such as geographer Matthew Gandy's *Concrete and Clay: Reworking Nature in New York City* (2003), with a stronger and broader emphasis on racial politics and environmental justice. Using four neighborhoods as case studies, Sze combined a sense of place with the environmental risks, especially asthma, faced by the residents. 'Although these were neighborhood-specific struggles', she stated, 'they cannot be understood apart from larger movements for environmental justice or the reality that they were being waged in one of the largest and most important cities in the world'.²⁹ She stressed that to understand environmental justice it is necessary to move beyond studying policy or quantitative data, and instead focus on 'discourses of justice and how debates over culture, identity, and place frame the allocation of social, health, and environmental benefits and burdens in a society deeply stratified by race and class'.³⁰

The Centrality of Water

There are few topics in urban environmental history more deeply discussed and debated than water and water supply. Not all of the newer works on the subject have embraced the cultural turn, but several are nonetheless innovative and fresh in perspective. Carl Smith's *City Water, City Life* has gone well beyond previous studies of the urban infrastructure to connect culture, technology, and environment. Almost every earlier study available on urban water issues has tended to focus on themes, such as management issues, environmental

2009.

²⁸ Elizabeth D. Blum, *Love Canal Revisited: Race, Class, and gender in Environmental Activism*, Lawrence, KS, 2008.

²⁹ Julie Sze, *Noxious New York: The racial Politics of Urban Health and Environmental Justice*, Cambridge MA, 2007, p. 5.

³⁰ Sze, *Noxious New York*, 15. For more on the role of women in environmental history, see Nancy C. Unger, *Beyond Nature's Housekeepers: American Women in Environmental History*, New York, 2012. Unger does not restrict her work to the urban setting.

implications, and the relationship between service delivery and urban growth. Few stepped back to examine infrastructural and environmental change in cities with such breadth of thought as Smith's book. André Guillerme's *The Age of Water: The Urban Environment in Northern France, A.D. 300- 1800* (1988) dealt with water and culture for Medieval North France, and is the closest published work attempting to do the things Smith has done for American cities. In some respects, *City Water, City Life* follows in the tradition of David Nye's excellent *Consuming Power: A Social History of American Energies* (1999), which forcefully weaved questions of culture with the development of various energy technologies from the vantage point of consumption rather than production. Smith came from the same tradition as Nye: a scholar well-grounded in historical research as well as literature, and able to cross-fertilize a variety of disciplines. For Smith, a city 'is as much an *infrastructure of ideas* as it is a gathering of people, a layout of streets, an arrangement of buildings, or a collection of political, economic, and social institutions'. He fit water into that context.³¹

David Soll took a different tack in *Empire of Water*, but one that is equally intriguing. His primary interest is the regional implications of the expansion of New York City's waterworks, which led to flooding of rural communities by establishing reservoirs and the impact of economic dislocations in those areas. Beyond the rural landscape, he discussed how water transformed suburban and urban recreational landscapes. The story is not about government decision-making, at least not in a simplistic way. Soll treated government as people-driven and not monolithic. The regional approach lends attention to what White described as 'hybrid landscapes' rather than a city-rural dichotomy. As Soll stated, '[e]nvironmental historians are frequently accused of writing declension narratives in which they portray the natural world as idyllic and in balance before human beings came long and cut down trees, built dams, and generally threw nature out of whack. I do not seek to replace one overly simplistic description of environmental change with another. New York City's water system is a work in progress.'³² In exploring sewage treatment, a topic closely related to water issues, Daniel Schneider placed primary attention on the hybridity of this essential technology. In *Hybrid Nature*, he focused on the environmental history of the biological sewage treatment plant in a novel way. Viewing the plants as ecosystems, he explored the 'complex relations between society and nature that were involved in the establishment and operation of the sewage treat-

³¹ Carl Smith, *City Water, City Life: Water and the Infrastructure of Ideas in Urbanizing Philadelphia, Boston, and Chicago*, Chicago, IL, 2013, p. 2.

³² David Soll, *Empire of Water: An Environmental and Political History of the New York City Water Supply*, Ithaca, NY, 2013, p. 9-10.

ment plant ecosystems, from the mid-nineteenth century to the present'.³³ Engineers would not be surprised that Schneider gives center stage to the biological processes imbedded in the technology, but his characterization of treatment plants as self-contained ecosystems is quite unique. In this way, Schneider addressed the broad idea of hybrid nature, and opened a discourse over several other 'industrial ecosystems' (and their apparent contradictions) such as salmon hatcheries. Smith, Soll, and Schneider presented new trends in urban water history, but given the centrality of water to urban development materially and symbolically it is not surprising that recent books cover a wide range of issues, from health and pollution to urban river studies.³⁴

Return of Political History

Some books defy easy categorizing, but demonstrate a certain vitality in the field that is quite welcome. Books like Frank Uekoetter's *The Age of Smoke* deepen our understanding of a widely discussed topic, especially by relying on comparisons between Europe and American policy-formation related to smoke pollution.³⁵ Sarah S. Elkind focused on interest-group politics in Los Angeles in *How Local Politics Shape Federal Policy* over controversies related to beaches, air pollution control, flood control, energy, and water planning. Such a discussion of local and state politics complements those newer works interested in the differentiated role of politics among different class and racial groups.³⁶

Conclusion

In focus and in texture, many recent books dealing with the history of the American urban environment demonstrate a clear generational shift. It is not so much that newer works dismiss the earlier pioneering studies; it is just that they have different things to say from different points of view, or at least have different ways of

³³ Daniel Schneider, *Hybrid Nature: Sewage Treatment and the Contradictions of the Industrial Ecosystem*, Cambridge, MA, 2011, p. xv.

³⁴ See Werner Troesken, *The Great Lead Water Pipe Disaster*, Cambridge, MA, 2006; Maarten De Kadt, *The Bronx River: An Environmental & Social History*, Charleston, SC, 2011; Martin V. Melosi, *Precious Commodity: Providing Water for America's Cities*, Pittsburgh, PA, 2011; Craig E. Colten, *Southern Waters: The Limits to Abundance*, Baton Rouge, LA, 2014; Robert Lifset, *Power on the Hudson: Storm King Mountain and the Emergence of Modern American Environmentalism*, Pittsburgh, PA, 2014.

³⁵ Frank Uekoetter, *The Age of Smoke: Environmental Policy in Germany and the United States, 1880-1970*, Pittsburgh, PA, 2009.

³⁶ Sarah S. Elkind, *How Local Politics Shape Federal Policy: Business, Power, & the Environment in Twentieth-Century Los Angeles*, Chapel Hill, NC, 2011.

saying them. The cultural turn that has influenced the field of environmental history in general, and many other fields of history, is well represented among the recent works of urban environmental history. Not every new book is bound by allegiance to new approaches or methodologies, a paradigmatic shift, and in many respects the cultural turn has been more of a course correction than a paradigm shift. The vitality of the field requires avoiding the construction of walls or impenetrable membranes around it. New ideas and approaches should be welcome, for there is much yet to be done. At the very least, the cultural turn has put more humans and more vantage points into the narratives about city building, avoiding a mechanistic approach to history in the same way that our understanding of the impacts of technological change should not embrace the idea of an 'autonomous technology'. Urban environmental history was once dominated by the materiality of cities and their infrastructures. It has been infused with new ideas, alternative discourses, cultural construction, and more which enhances what has come before. It will be exciting to see what comes next.

Martin V. Melosi, University of Houston, mmelosi@uh.edu

Die Stadt im Licht: Städtische Beleuchtung als Infrastruktur

Einleitung

„Alles in der leichten Luft war hell und klar, von den Sternen bis zu den Gaslaternen. So viele Feuer strahlten dort oben und in der Stadt, daß das ganze Dunkel durchlichtet zu sein schien. Helle Nächte sind erfreulicher als Tage voller Sonne.“
(Guy de Maupassant, *La Nuit-Cauchemar*, 1887)¹

Angesichts der Lichtfülle, die uns heute umgibt, ist es schwer vorstellbar, wie düster die Welt noch vor zweihundert Jahren nachts war. Bis zum 19. Jahrhundert hatten Fackeln, Kerzen und Öllampen nur für ein kärgliches Licht im Dunkeln gesorgt.² Zwar erhielt Paris bereits 1667 eine geregelte öffentliche Beleuchtung. Diese ersten Beleuchtungsinfrastrukturen waren in ihrer Reichweite und Intensität jedoch stark beschränkt. Erst die Einführung der Gas- und Petroleumbeleuchtung seit den 1820er Jahren und des elektrischen Lichts seit den 1880er Jahren veränderte die Situation grundlegend.³

Die Etablierung neuer Beleuchtungssysteme zog einen tiefgreifenden Wandel der Arbeits- und Lebensweisen nach sich.⁴ Mit der Ausweitung der Arbeitszeiten auf die dunklen Stunden des Tages (z.B. Nacht- und Schichtarbeit) lösten sich die Arbeitsprozesse bis zu einem gewissen Grade von den natürlichen Rhythmen der Tages- und Jahreszeiten und unterwarfen diese dem Diktat der Uhr.⁵ Parallel dazu ent-

¹ Zitiert nach: Joachim Schlör, *Wenn es Nacht wird. Streifzüge durch die Großstadt*, Stuttgart 1994, S. 308.

² Vgl. A. Roger Ekirch, *In der Stunde der Nacht. Eine Geschichte der Dunkelheit*, Bergisch Gladbach 2006, S. 132-143; Jane Brox, *Brilliant. The Evolution of Artificial Light*, Boston/New York 2010, S. 9-19.

³ Exemplarisch: Craig Koslofsky, *Evening's Empire. A History of the Night in Early Modern Europe*, Cambridge 2011, S. 128-156.

⁴ Als Überblick: John A. Jakle, *City Lights. Illuminating the American Night*, Baltimore/London 2001; Wolfgang Schivelbusch, *Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a.M. 2004; sowie: Brox.

⁵ Vgl. Murray Melbin, *Night as Frontier. Colonizing the World After Dark*, New York u.a. 1987; David E. Nye, *Electrifying America. Social Meaning of a New Technology, 1880-1940*, Cambridge (Mass.)/London

stand in den urbanen Zentren mit ihren hell erleuchteten Boulevards, Theatern und Cafés eine neue nächtliche Vergnügungskultur und mit ihr ein neuer Sozialtypus, der „Nachtschwärmer“.⁶ Prägend für das Erscheinungsbild der Städte waren seit dem späten 19. Jahrhundert speziell die Schaufensterbeleuchtung und die Leuchtreklame. Im Buhlen um die Aufmerksamkeit potentieller Kunden suchten sich die Händler durch möglichst auffällige Lichtinstallationen gegenseitig zu überbieten.⁷ Metropolen wie die „Elektropolis“ Berlin waren seit der Jahrhundertwende nicht nur faktisch Orte umfassender und vielfältiger Beleuchtung, sie wurden als solche auch bewusst in Szene gesetzt – etwa im Rahmen von Lichtfesten, die speziell in den 1920er Jahren große Popularität genossen.⁸ Das künstliche Licht – insbesondere das elektrische Licht – wurde geradezu zum Kennzeichen der urbanen Moderne.

Die „Beleuchtungsrevolution“ des 19. und frühen 20. Jahrhunderts war ein wesentlicher Bestandteil der kulturellen Urbanisierung, beförderte diese und wurde zugleich von ihr vorangetrieben.⁹ Die Ausweitung, Modernisierung und Intensivierung urbaner Beleuchtungsinfrastrukturen war einerseits eine Reaktion auf die Herausforderungen der Verstädterung, da mit Einwohnerzahl und Fläche zugleich der Bedarf nach Orientierung und Sichtbarkeit im nächtlichen öffentlichen Raum wuchs – um die innerstädtische Fortbewegung zu erleichtern, aber auch zur Kontrolle der Bevölkerung und Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit. Die Straßenbeleuchtung bildete dabei ein eigenes kommunales Infrastruktursystem, das wiederum von der Existenz weiterer Infrastrukturen der Energie- und Elektrizitätsversorgung abhängig war.¹⁰ Beleuchtung trug andererseits maßgeblich zur Gestaltung, Inszenierung und alltagskulturellen Aneignung urbaner Räume bei, es verän-

1990, S. 185-237.

⁶ Vgl. Joachim Schlör, *Nachts in der großen Stadt. Paris – Berlin – London 1840-1930*, München 1991; Gudrun Schwibbe/Regina Bendix (Hrsg.), *Nachts. Wege in andere Welten*, Göttingen 2004; Simone DeLattre, *Les Douze Heures Noires. La Nuit à Paris au XIXe Siècle*, Paris 2004; Alain Cabantous, *Histoire de La Nuit. XVIIe-XVIIIe Siècles*, Paris 2009.

⁷ Vgl. Dirk Reinhardt, *„Licht lockt Leute“. Die Anfänge der Lichtwerbung 1890-1930*, in: Rolf Spilker (Hrsg.), *Unbedingt modern sein. Elektrizität und Zeitgeist um 1900*, Bramsche 2001, S. 78-87.

⁸ Vgl. Franziska Nentwig (Hrsg.): *Berlin im Licht*, Berlin 2008.

⁹ Exemplarisch: Schlör, *Nachts*, S. 17 f.; Beate Binder, *Die elektrifizierte Stadt*, in: Spilker, S. 62-75; Martina Hessler, *Die elektrifizierte Stadt. Zum Spannungsverhältnis von Urbanität und Privatisierung der Lebenswelt*, in: *IMS H. 1/2004*, S. 66-81.

¹⁰ Vgl. Thomas P. Hughes, *Networks of Power. Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore 1983; Beate Binder, *Elektrifizierung als Vision. Zur Symbolgeschichte einer Technik im Alltag*, Tübingen 1999; Dieter Schott, *Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die ‚Produktion‘ der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880-1918*. Darmstadt 1999.

derte ihre Nutzung und Wahrnehmung ebenso wie nächtliche kulturelle Praktiken und Verhaltensweisen.¹¹

Trotz ihrer folgenreichen Auswirkungen auf die Gestaltung urbaner Lebenswelten galt Beleuchtung in der stadtgeschichtlichen Forschung lange als Randthema.¹² Die Einführung neuer Beleuchtungsinfrastrukturen wurde dabei – wenn überhaupt – meist im Kontext der Elektrifizierung behandelt, mit dem elektrischen Licht als wichtigem praktischen Anwendungsbereich und Symbol technischen Fortschritts und (westlicher) moderner Großstadtkultur. Neuere Forschungen der Beleuchtungs- und Nachtgeschichte stellen dieses Narrativ als zu einseitig in Frage und streichen die Ambivalenzen der „Kolonisierung der Nacht“ heraus, speziell die Rolle von Beleuchtung für die physische und symbolische Domestizierung nächtlicher Räume und Praktiken sowie Konflikte um künstliches Licht, z.B. dessen soziale, gesundheitliche und ökologische Folgen.¹³ Der vorliegende Beitrag greift diese Sicht auf, indem er die Bedeutung des künstlichen Lichts als Faktor kultureller Urbanisierung im Spannungsverhältnis von Herrschafts- und Alltagstechnologien diskutiert. Am Beispiel der selbsternannten „Lichterstadt“ Berlin wird zunächst die Entwicklung öffentlicher Beleuchtungsinfrastrukturen vom 17. Jahrhundert bis in die Gegenwart skizziert sowie wichtige Akteure, Interessen und Kontroversen vorgestellt. Ausgehend von den vielfältigen Funktionen nächtlicher Illuminationen wird sodann einerseits der Rolle von Beleuchtung als Machtinstrument – als Mittel zur Kontrolle des öffentlichen Raums, zur sozialen Distinktion, Repräsentation und politischen Propaganda –, andererseits Appropriationsprozessen „von unten“ nachgegangen, die zur Erschließung neuer nächtlicher Bewegungs- und Handlungsräume führten. Beide Tendenzen trugen zur Veränderung kultureller Verhaltensweisen und zur Neu- und Umwertung städtischer Nachtlandschaften bei, welche das Verständnis von Urbanität in der industriellen Moderne maßgeblich prägen sollten.

¹¹ Vgl. Jakle; Chris Otter, *The Victorian Eye. A Political History of Light and Vision in Britain, 1800-1910*, Chicago/London 2008; Katharina Krause, *Funktionen der künstlichen Beleuchtung und der Dunkelheit. Ein Bericht zum Stand der sozialwissenschaftlichen Forschung*, Berlin 2013; David E. Nye, *The Transformation of American Urban Space*, in: Josiane Meier u.a. (Hrsg.), *Urban Lighting, Light Pollution and Society*, New York/London 2015, S. 30-45.

¹² Vgl. Ute Hasenöhl, *Neue Perspektiven auf die Geschichte der Beleuchtung und der Nacht. Ein Forschungsbericht*, in: *NPL* 59:1, 2014, S. 88-112.

¹³ Exemplarisch: Ekirch; Otter; Brox; Koslofsky; Ute Hasenöhl, *Lighting Conflicts From a Historical Perspective*, in: Meier, S. 105-124.

Einrichtung und Entwicklung öffentlicher Beleuchtungsinfrastrukturen in Berlin, 1678-2015

„Und zum Spaziergehn/ genügt das Sonnenlicht,/ doch um die Stadt Berlin zu sehn,/ genügt die Sonne nicht,/ das ist kein lauschiges Plätzchen,/ das ist 'ne ziemliche Stadt,/ damit man da alles gut sehn kann,/ da braucht man schon einige Watt. [...] Komm, mach mal Licht,/ dann wollen wir doch auch mal sehn,/ ob das 'ne Sache ist: Berlin im Licht.“ (Kurt Weill, Berlin im Licht-Song, 1928)¹⁴

Berlin – Stadt im Licht. Die Wahrnehmung Berlins als glitzernde Metropole mit vibrierendem Nachtleben spielte in ihrer Selbstdarstellung gerade in den 1910er und 20er Jahren eine zentrale Rolle.¹⁵ Der Weg der preußischen Residenz- zur Lichterstadt war lang und keineswegs geradlinig. Ähnlich wie bei vielen europäischen Städten ging die Errichtung öffentlicher Beleuchtungsinfrastrukturen auf das späte 17. Jahrhundert zurück, in diesem Fall auf ein Dekret des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von 1678. Anzahl und Brenndauer der Laternen blieben zunächst bescheiden: In den 1780er Jahren beleuchteten rund 2.300 Laternen die Stadt – aber nur von September bis Mai und solange kein Vollmond am Himmel stand. Als Brennstoff wurde vorwiegend Rüböl eingesetzt.¹⁶

In der Residenzstadt Berlin teilten sich Staat und Kommune im 19. Jahrhundert de facto die Verantwortung für die öffentliche Beleuchtung. So war die preußische Regierung für die öffentliche Sicherheit Berlins zuständig und betrachtete eine adäquate Straßenbeleuchtung hierfür als wichtiges Instrument. Der dem Ministerium des Innern untergeordnete Berliner Polizeipräsident überwachte daher auch die Funktionsfähigkeit der Beleuchtungsanlagen. Die kommunale Verwaltung, zu deren Kernaufgaben die öffentliche Straßenbeleuchtung als Teil der Daseinsvorsorge eigentlich gehörte, sorgte dagegen aufgrund fehlender finanzieller Mittel zunächst nur für den organisatorischen Rahmen. Die praktische Durchführung lag weitgehend in der Hand privater Pächter und Konzessionsnehmer. 1825 erhielt die englische Imperial Continental Gas Association die alleinige Konzession zum Ausbau der Straßenbeleuchtung innerhalb der Ringmauern (inklusive Belieferung privater Abnehmer und Weiterbetrieb der Öllaternen). Nach Auslaufen des Vertrags nahm die Stadt mit der Gründung der Städtischen Gasanstalt Berlin 1847 die Gasversorgung und -beleuchtung zunehmend selbst in die Hand. Gasflammen und Brenndauer

¹⁴ Zitiert nach: <http://www.notenbuch.de> (Zugriff am 9.3.2015).

¹⁵ Vgl. Michaela Haas/Manfred Jehle/Herbert May (Hrsg.), Stadt unter Strom. Zur Kulturgeschichte der Elektrifizierung. Eine Ausstellung des Heimatmuseums Charlottenburg, Berlin 1990, S. 29-33; Franziska Nentwig, ‚Berlin im Licht‘. Eine Stadt als ‚lichtes‘ Erlebnis, in: Dies., S. 11-16.

¹⁶ Vgl. Herbert Liman, Mehr Licht. Geschichte der Berliner Straßenbeleuchtung, Berlin 2000, S. 9-12.

nahmen zu, ab 1860 wurde die Beleuchtung Altberlins durchgehend von Dämmerung zu Dämmerung betrieben, auch bei Mondschein.¹⁷

Seit den 1880er Jahren geriet das Gaslicht in Konkurrenz zu einem neuen Beleuchtungsträger – der Elektrizität. 1882 gingen in der Wilhelmstraße die ersten Glühlichter in Betrieb, 1884 räumte der Magistrat der Deutschen Edison-Gesellschaft (seit 1887 AEG) das Recht zur Kabelverlegung im öffentlichen Straßenland ein. Zehn Prozent ihrer Bruttoeinnahmen mussten an die Stadt abgeführt werden. Während sich das elektrische Licht im privaten und geschäftlichen Bereich rasch zum Statussymbol entwickelte, blieb es in der Straßenbeleuchtung aus Kostengründen lange eine Randerscheinung, die sich auf große Plätze, repräsentative Straßenzüge, Brücken und Parkanlagen konzentrierte. Hinzu kam seit den 1910er Jahren die – heftig umstrittene – elektrische Schaufenster- und Leuchtreklame, die den öffentlichen Raum ebenfalls mit erhellte. Der Großteil der öffentlichen Straßenbeleuchtung war gasbetrieben, wobei man die Leuchten 1896-99 mit der Umstellung auf das hellere und kostengünstigere Gasglühlicht (Auerlampen) und die Einführung lichtintensiver Pressgaslampen ab 1907 flächendeckend modernisierte. Anfang des 20. Jahrhunderts zählte Berlin zu den am besten beleuchteten Städten der Welt. Während des Ersten Weltkriegs sowie in den ersten Nachkriegsjahren wurden öffentliche und private Beleuchtung zur Energieeinsparung starken Beschränkungen unterworfen. Erst ab 1924 verbesserte sich die Situation. 1930 erreichte die Straßenbeleuchtung der Stadt einen vorläufigen Höhepunkt. Dabei standen 60.070 Gasstraßenleuchten mit 81.095 Flammen 15.603 elektrischen Lampen gegenüber.¹⁸

Der Konkurrenzkampf zwischen elektrischer und gasbetriebener Straßenbeleuchtung intensivierte sich in den 1920er Jahren und wurde durch Spannungen zwischen der für das 1920 zusammengeschlossene Großberlin zuständigen zentralen Tiefbaudeputation beim Magistrat und den Bezirksämtern mit ihren Deputationen für Tiefbau- und Verkehrsangelegenheiten weiter befeuert. Einige der neuen Bezirke hatten bereits in größerem Umfang auf die elektrische Straßenbeleuchtung gesetzt und wollten dies auch weiter tun. Im Gegensatz dazu trat der Magistrat für die Interessen der öffentlichen Gasanstalten ein. Vordergründig ging es in den Debatten um Fragen der Verkehrssicherheit, energiewirtschaftlichen Effizienz und Stadtent-

¹⁷ Vgl. o.A., Die Geschichte des Gaslichts in den Straßen Berlins, in: Feuer und Flamme für Berlin. 170 Jahre Gas in Berlin. 150 Jahre Städtische Gaswerke, Berlin 1997, S. 43-57; Liman, S. 9-24; Sabine Röck, Berliner Außenraumleuchten. Eine Geschichte der öffentlichen Beleuchtung Berlins von 1826 bis 1989 mit historischem, stadtgestalterischem und sozialem Schwerpunkt, Berlin 2001, S. 14-28, 36-41.

¹⁸ Vgl. Hans-Joachim Braun, Gas oder Elektrizität? Zur Konkurrenz zweier Beleuchtungssysteme, 1880-1914, in: TG H. 47/1980, S. 1-19; o.A., Die Geschichte des Gaslichts, S. 49-53; Liman, S. 24-31; Röck, Berliner, S. 47-135.

wicklung. Tatsächlich wurde am Beispiel der öffentlichen Beleuchtung ein zäher Machtkampf um kommunale Zuständigkeiten und Haushaltsmittel ausgefochten.¹⁹

Während des Nationalsozialismus wurde die Straßenbeleuchtung in noch stärkerem Maße als zuvor für Propagandazwecke und als Instrument der Massenlenkung im öffentlichen Raum eingesetzt, so bei der Umgestaltung der Straße Unter den Linden 1935/36 oder der Anlage der Ost-West-Achse 1939. Ferner gewann die Beleuchtung repräsentativer Gebäude mit Flutlichtstrahlern seit 1934 an Bedeutung. Der Zweite Weltkrieg bereitete derartigen mitunter monumentalen Illuminationen ein vorläufiges Ende. Noch umfassender als im Ersten Weltkrieg brachten die aus Angst vor Fliegerangriffen durchgeführten Verdunkelungen die Beleuchtung des öffentlichen Raums zum Erliegen. Hinzu kamen massive Zerstörungen der Infrastruktur durch Bombenabwürfe. Beim Wiederaufbau der Straßenbeleuchtung nach 1945 ging man in Ost- und Westberlin unterschiedliche Wege. Zwar setzte sich nun in beiden Stadtteilen die Elektrizität als Beleuchtungsträger durch. Während die Gassenstraßenbeleuchtung im Osten im Laufe der Nachkriegszeit fast vollständig eingestellt wurde, wurde sie im Westen aufrechterhalten. 1993 existierten hier fast 42.000 Gasleuchten, in den Ostbezirken nur rund 1.500. Die auch heute noch ca. 44.000 Berliner Gaslaternen (mehr als in jeder anderen Stadt der Welt) sollen in den nächsten Jahren aus energetischen und Kostengründen weitgehend auf Leuchtstofflampen oder LED umgerüstet werden.²⁰

Umstrittenes Licht: Beleuchtung als Machtmittel und Objekt der soziokulturellen Aneignung

„Sie vom Boden zu entfernen,/ rupfte man die Gaslaternen/ aus dem Straßenpflaster aus,/ Zwecks des Barrikadenbaus.// Aber unser Revoluzzer/ schrie: ‚Ich bin der Lampenputzer/ dieses guten Leuchtlichts./ Bitte, bitte, tut ihm nichts.// Wenn wir ihn‘ das Licht ausdrehen,/ kann kein Bürger nichts mehr sehen,/ laßt die Lampen stehn, ich bitt!// Denn sonst spiel‘ ich nicht mehr mit!‘“ (Erich Mühsam, Der Revoluzzer, 1907)²¹

¹⁹ Vgl. Röck, Berliner, S. 116-121; Hasenöhr, Lighting, S. 109-111.

²⁰ Vgl. Liman, S. 28-43; Röck, Berliner, S. 136-283; Sabine Röck, Licht, Macht und Politik. Die Auswirkungen totalitärer Regime auf Licht und Beleuchtung, in: Nentwig, S. 71-82; Jurziczek, Geschichte der Berliner Gasbeleuchtung, in: Berlin Street 26.6.2009 (<http://www.berlinstreet.de/1424>); Peter Neumann, LED-Leuchten ersetzen Gaslaternen, in: Berliner Zeitung vom 16.5.2012 (<http://www.berliner-zeitung.de/berlin/berliner-stadtentwicklung-led-leuchten-ersetzen-gaslaternen,10809148,15385832.html>) (Zugriff jeweils am 9.3.2015).

²¹ Zitiert nach: <http://www.erich-muehsam.de/?cat=texte5> (Zugriff am 9.3.2015).

Die Intensivierung und Ausweitung der öffentlichen wie privaten Beleuchtung, die im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert einen Höhepunkt erreichte, veränderte das Antlitz der und das Leben in Stadt und (später) Land grundlegend. Die Auswirkungen der künstlichen Illuminationen entsprachen freilich nicht immer den Erwartungen ihrer Initiatoren. Einmal angestoßen, entfaltete das Verlangen nach mehr und besserem Licht eine Eigendynamik, deren soziokulturelle Folgen kaum zu steuern waren. Ursprünglich Herrschaftstechnologie, Repräsentations- und Machtinstrument der Obrigkeiten und gehobenen Schichten, lösten die neuen Beleuchtungsträger vielfältige Appropriationsprozesse aus, die eine (Neu-)Aneignung nächtlicher Handlungs- und Bewegungsräume sowie eine tiefgreifende Veränderung kultureller Verhaltensweisen nach sich zog.

Ausgangspunkt und Motivation für die Errichtung öffentlicher Beleuchtungsanlagen waren vielerorts der Wunsch nach einer besseren Kontrolle des nächtlichen Raums sowie die Gewährleistung der allgemeinen Sicherheit gewesen.²² Die Nacht galt als Zeit, in der sich vor allem zwielichtige Gestalten im Freien bewegten. Von den „braven Bürgern“ wurde erwartet, dass sie die dunklen Stunden in ihren Wohnungen zur Nachtruhe verbrachten. Wer nach der Sperrstunde unterwegs war, war angehalten, eine Lampe mit sich zu führen, um von den Nachtwachen als ehrbarer Mensch identifiziert werden zu können.²³ Die Anbringung stationärer Laternen erleichterte die Kontrolle des nächtlichen Raums. Speziell in Frankreich, wo die öffentliche Beleuchtung von den Polizeipräfektoren umgesetzt und entsprechend als Herrschaftsinstrument wahrgenommen wurde, kam es deshalb auch zu gezielten Zerstörungen, vor allem im Vorfeld der Französischen Revolution oder der Julirevolution von 1830. Dabei ging es einerseits um die Zerschlagung staatlicher Herrschaftszeichen. Andererseits besaß die Dunkelheit eine strategische Funktion im Straßenkampf.²⁴

Zu einem disziplinierenden Panoptikum im Foucaultschen Sinne führte das künstliche Licht freilich nur selten.²⁵ Vielmehr stiegen mit der Beleuchtung städtischer Straßen und Plätze zugleich das Sicherheitsgefühl und der Aktionskreis der Bürger. Immer mehr Menschen wagten sich in die Nacht und ließen sich davon auch nicht von Polizeiordnungen abhalten. Das Flanieren durch die erleuchtete Stadt entwickelte sich im 19. Jahrhundert zum beliebten Zeitvertreib. Geschäfte, Theater, Salons und Cafés luden zum nächtlichen Vergnügen.²⁶ Von diesen neuen

²² Vgl. Koslofsky, S. 140-151.

²³ Vgl. Ekirch, S. 85-111, 152-185; Christian Casanova, *Nacht-Leben. Orte, Akteure und obrigkeitliche Disziplinierung in Zürich, 1523-1833*, Zürich 2007, S. 49-55, 459-464; Brox, S. 20-36.

²⁴ Vgl. Schivelbusch, *Lichtblicke*, S. 83-89, 98-112.

²⁵ Vgl. Casanova, S. 21-36; Otter, S. 1-19.

²⁶ Vgl. Schlör, *Nachts*, S. 233-256; Schivelbusch, *Lichtblicke*, S. 138-209.

Handlungsräumen profitierte zunächst vor allem das aufkommende Bürgertum – in Gestalt von Nachtschwärmern und Konsumenten, aber auch als wirtschaftliche Akteure und Anbieter. Für die Unterschichten bedeutete die neue Sichtbarkeit dagegen auch einen Verlust vormaliger Freiräume, die „im Schutze der Dunkelheit“ dem normierenden Zugriff der Obrigkeiten entzogen gewesen waren.²⁷ Zudem war die Teilnahme am Nachtleben lange ein männliches Privileg. Zwar erweiterten sich auch weibliche Bewegungsräume, doch unterlagen gerade bürgerliche Frauen viel strengeren Regeln. Gingen sie nachts aus, wurden sie bis ins frühe 20. Jahrhundert meist von Familienangehörigen begleitet.²⁸ Das Spannungsverhältnis zwischen Kontrolle und Freiheit im nächtlichen öffentlichen Raum, zwischen Genuss und Sittlichkeit, Sicherheit und Gefahr wurde solcherart immer wieder neu verhandelt.

Die neue nächtliche Lichtfülle mit ihren soziokulturellen und ökonomischen Implikationen löste mitunter begeisterte Euphorie aus.²⁹ Die Wahrnehmung der neuen Beleuchtungsträger stand dabei in der Tradition älterer Symboliken, die das Licht – ob natürlich oder künstlich – als Verkörperung von Wahrheit und Erleuchtung sahen – man denke nur an das sprichwörtliche „Licht der Aufklärung“ (englisch „Enlightenment“ bzw. französisch „Siècle des Lumières“).³⁰ Wegen seiner Verknüpfung mit Industrialisierung und Urbanisierung galt speziell das elektrische Licht bald als Sinnbild von Fortschritt, Wohlstand und Urbanität.³¹ Städte wie Berlin, die sich als Speerspitze der urbanen Moderne verstanden, nutzten Beleuchtung entsprechend (praktisch wie symbolisch) zur Inszenierung ihrer Attraktivität und Avantgarde-Position. So wurde Berlin in Reiseführern und Imagebroschüren, aber auch in der schönen Literatur seit den 1880er Jahren bevorzugt als „Lichterstadt“ mit glitzernd-verruchtem Nachtleben gezeichnet – und stellte sich damit bewusst in Konkurrenz zu anderen Metropolen wie London, New York, Chicago und vor allem Paris.³² Höhepunkte dieser Imagebildung waren Lichtfeste wie „Berlin im Licht“, die 1928 gemeinsam von Stadtverwaltung, Beleuchtungsindustrie, Handelskammern und Verbänden durchgeführt wurde. Mit prächtig dekorierten Schaufenstern, der Anstrahlung öffentlicher Gebäude, Lichtbällen, Lichtkorsos oder der da-

²⁷ Vgl. Ekirch, S. 229-257, 276-312; Koslofsky, S. 157-197.

²⁸ Vgl. Schlör, Nachts, S. 165-175.

²⁹ Exemplarisch: Beate Binder, Stadt im Licht. Künstliche Beleuchtung in der Diskussion, in: Nentwig, S. 35-44.

³⁰ Vgl. Thomas Römhild, Kunstlicht. Über die Symbolik künstlicher Beleuchtung, Frankfurt a.M. 1992; Daniela Kneißl, Die Republik im Zwielficht. Zur Metaphorik von Licht und Finsternis in der französischen Bildpublizistik 1871-1914, München 2010.

³¹ Vgl. Binder, Elektrifizierung; Spilker; Andreas Blühm/Louise Lippincott, Light! The Industrial Age 1750-1900. Art & Science, Technology & Society, London 2000.

³² Vgl. Haas/Jehle/May, S. 29-33; Schlör, Nachts, S. 66-69, 109-111, 135-139.

mals hellsten Lampe der Welt (10.000 Watt) wurde sowohl für die Errungenschaften des Beleuchtungsgewerbes als auch für Modernität und Reiz der „Lichterstadt“ Berlin geworben.³³

Derartige Inszenierungen knüpften an frühere Traditionen glanzvoller Illuminationen an. Seit dem Barock war das künstliche Licht von den absolutistischen Fürsten als sichtbares Zeichen der sozialen Distinktion zu Repräsentationszwecken eingesetzt worden, z.B. in Form von Feuerwerken, Fackelprozessionen oder der verschwenderischen Beleuchtung von Gärten und Sälen. Indem er die Nacht zum Tage machte, grenzte sich der Adel – wie später das gehobene Bürgertum – bewusst vom Alltagsleben der normalen Bevölkerung ab, welche die dunklen Stunden zur Regeneration ihrer Arbeitskraft nutzen musste und sich gutes und ausreichendes Licht nur selten leisten konnte.³⁴ Erst während der Weimarer Republik stieg die Alltagspräsenz der neuen Beleuchtungsformen auch jenseits der vornehmen Geschäfts- und Wohnviertel und erreichte sowohl die Arbeiterschaft als auch den ländlichen Raum.³⁵

Diese Demokratisierung und Kommerzialisierung des künstlichen Lichts war nicht unumstritten. Die beleuchtungsinduzierte „Eroberung der Nacht“ ging Hand in Hand mit Befürchtungen vor dem moralischen Niedergang und sittlichen Verfall der Städte.³⁶ Besonders umstritten war in den 1910er und 1920er Jahren die Leuchtreklame. Von den einen als „Hauptanziehungsmittel der Großstadt“ gefeiert³⁷, kritisierten sie kulturkonservative Kreise als „Verschandelung“ des Stadtbildes. Die zum Teil heftigen Debatten führten zur Gründung von Sachverständigen- und Schönheitskommissionen sowie zur Verabschiedung erster Regelwerke gegen den unkoordinierten Lichterwettstreit, z.B. das preußische „Gesetz gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich herausragenden Gegenden“ (1907). Mit Ausnahme der Kriegs- und ersten Nachkriegsjahre, als sämtliche Beleuchtungsformen zur Energieeinsparung und aus Gründen des Luftschutzes stark reduziert worden

³³ Vgl. Berlin im Licht, 13. bis 16. Oktober 1928 [Festprogramm mit Lichtführer durch Berlin], Münster 1928; Binder, Elektrifizierung, S. 358-362.

³⁴ Vgl. Schivelbusch, Lichtblicke, S. 15, 133-137; Koslofsky, S. 91-127; Avner Wishnitzer, Shedding New Light. Outdoor Illumination in Late Ottoman Istanbul, in: Meier, S. 66-84.

³⁵ Vgl. Haas/Jehle/May, S. 19-33; Nye, Electrifying, S. 287-335; Binder, Elektrifizierung, S. 265-277, 340-351.

³⁶ Exemplarisch: Ernst Weisse, Neuzeitliche Straßen- und Platzbeleuchtung, in: Gesundheits-Ingenieur 51:15, 1928, S. 248-252, hier S. 248.

³⁷ Silke Brune-Berns, Im Licht der Großstadt. Werbung als Signum einer urbanen Welt, in: Peter Borscheid/Clemens Wischermann (Hrsg.), Bilderwelt des Alltags. Werbung in der Konsumgesellschaft des 19. und 20. Jahrhunderts, Stuttgart 1995, S. 90-115, hier S. 105 f.

waren, wurde die Leuchtreklame allerdings kaum eingeschränkt, galt sie doch bald als fester Teil des Wirtschafts- und Alltagslebens.³⁸

Aufgrund seiner Symbolkraft wurde (und wird) das künstliche Licht freilich nicht nur in der kommerziellen Werbung, sondern auch in der politischen Propaganda eingesetzt. Die Ethnologin Beate Binder spricht in Anschluss an Maximilian Harden von der „illuminierten Politik des Kaiserreichs“.³⁹ Die Beleuchtungsspektakel am Sedantag oder zu Kaisers Geburtstag sollten das nationale Einheitsgefühl befördern und dienten zugleich der emotionalen Akzeptanz des technischen Fortschritts. Der Einsatz des künstlichen Lichts für Machtzwecke trat besonders deutlich im „Dritten Reich“ sowie während des Kalten Kriegs hervor. So sollte den Reichsparteitag durch Lichtdome ein sakraler Charakter verliehen werden;⁴⁰ Straßenlaternen wurden gezielt für die militärische Lenkung der Massen im öffentlichen Raum eingesetzt. Wie geschickt die Nationalsozialisten Licht zu Propagandazwecken nutzten, zeigt die Einweihung der Ost-West-Achse 1939. Während Hitler die Straße entlangfuhr, wurden die Laternen jeweils auf Höhe des „Führerwagens“ eingeschaltet und erzeugten so den Eindruck, er würde diese als Prometheus und Lichtbringer zum Erstrahlen bringen.⁴¹ Auch im Kalten Krieg wurde künstliches Licht in Ost wie West als Propaganda- und Machtmittel verwendet. Durch die großzügige Illumination Westberlins als Schaufenster des Westens sollte die Attraktivität des kapitalistischen Systems unterstrichen werden. In Ostberlin diente die Beleuchtung auch konkret der Machtsicherung durch die Bestrahlung der Grenzanlagen mit gleißend-weißen Scheinwerfern – und erfüllte abermals eine wichtige Kontroll- und Disziplinierungsfunktion.⁴² Das Doppelgesicht des künstlichen Lichts als Alltags- und Machttechnologie blieb damit auch nach seiner flächendeckenden Etablierung erhalten, selbst wenn es mit der Vielfalt öffentlicher, privater und kommerzieller Anwendungen einen Teil seiner Faszination und Suggestionskraft einbüßte.

³⁸ Vgl. Haas/Jehle/May, S. 29-31; Brune-Berns, S. 103-108; Carola Jüllig, ‚Wo nachts keine Lichter brennen, ist finstere Provinz‘. Neue Werbung in Berlin, in: Susanne Bäuml (Hrsg.), Die Kunst zu werben. Das Jahrhundert der Reklame, Köln 1996, S. 65-74; Ewa Gossart, Berlin wird Weltstadt. Lichtreklame als Medium der urbanen Selbstinszenierung, in: Nentwig, S. 45-59; Hasenöhl, Lighting, S. 111-113.

³⁹ Binder, Stadt, S. 36.

⁴⁰ Vgl. Wolfgang Schivelbusch, Licht, Schein und Wahn. Auftritte der elektrischen Beleuchtung im 20. Jahrhundert, Berlin 1992, S. 81-86.

⁴¹ Vgl. Haas/Jehle/May, S. 40 f.; Röck, Berliner, S. 136-145; Röck, Licht, S. 71-82, hier S. 71-77.

⁴² Vgl. Röck, Licht, S. 77-81; Sven Kuhrau, Berlin soll leuchten!, in: Nentwig, S. 83-95.

Fazit: Beleuchtung als Faktor der kulturellen Urbanisierung

„Die Sonne lehrt alle Lebewesen die Sehnsucht nach dem Licht. Doch es ist die Nacht, die uns alle zu den Sternen erhebt.“ (Khalil Gibran, Die Rückkehr des Propheten, 2002)⁴³

Beleuchtung ist heute in den industrialisierten Ländern der westlichen Welt eine Selbstverständlichkeit, sie steht zu jeder Tages- und Jahreszeit auf Knopfdruck bereit – und ist so aufgrund ihrer Allgegenwart quasi unsichtbar geworden. Ihrer gesellschaftlichen Prägekraft werden wir fast nur noch gewahr, wenn sie einmal nicht vorhanden ist – bei Stromausfällen, Blackouts oder bewusstem Lichtverzicht, etwa im Rahmen der „Earth Hour“ als Warnung vor dem Klimawandel.⁴⁴ Ohne Beleuchtung kein Leben in der industriellen (Post-)Moderne. Das künstliche Licht war ein zentraler Bestandteil und Motor der kulturellen Urbanisierung des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, es trieb den Wandel der Alltags- und Arbeitswelt voran, prägte nächtliche Verhaltensweisen und Wahrnehmungen ebenso wie das Erscheinungsbild und den Charakter der Städte.

Die „Beleuchtungsrevolution“ war zunächst ein urbanes Phänomen – sowohl mit Blick auf die Orte intensivster Illuminationen wie auch die mit ihr verknüpften Lebensweisen. Die Etablierung neuer Beleuchtungsinfrastrukturen führte damit anfangs zur Akzentuierung des Stadt-Land-Gegensatzes. Die elektrische Moderne mit ihren niemals schlafenden, grell erleuchteten (Groß-)Städten wurde bewusst mit dem dunkel-rückständigen ländlichen Raum kontrastiert.⁴⁵ Mit der in den 1920er Jahren einsetzenden flächendeckenden Elektrifizierung glichen sich die Lebensverhältnisse in Stadt und Land zunehmend an. Die vormalige Luxustechnologie „elektrische Beleuchtung“ wurde in der Nachkriegszeit endgültig zur Selbstverständlichkeit. Die kulturelle Urbanisierung – und mit ihr die sogenannte 24-Stunden-Gesellschaft – umfasste nun auch den ländlichen Raum, Urbanität wurde mehr zur Frage der Werterhaltung denn des Wohnortes.

Diese „Kolonisierung der Nacht“ – und, so könnte man ergänzen, des Landes durch die Stadt – war kein wertneutraler Vorgang, sondern gleichermaßen Ausdruck politisch-kommerzieller Machtausübung und gesellschaftlicher Aneignung. Funktionen, Gestaltung und Ausmaß der Beleuchtung transportierten und begünstigten bestimmte Lebensweisen und -konzepte – und waren entsprechend umstritten, ob

⁴³ Zitiert nach: Khalil Gibran, Sämtliche Werke. Düsseldorf 2003, S. 1243.

⁴⁴ Vgl. David E.Nye, When the Lights Went Out. A History of Blackouts in America, Cambridge (Mass.)/London 2010.

⁴⁵ Vgl. Hugo Häring, Lichtreklame im Städtebild, in: Licht und Lampe (1928), S. 677-683, hier S. 683.

es sich dabei um die „Verschandelung“ des Stadt- und Landschaftsbildes durch Leuchtreklame, potentiell negative gesundheitliche Auswirkungen der Nachtarbeit oder die rückläufige Sichtbarkeit des Sternenhimmels handelte.⁴⁶ Wie aktuelle Konflikte um Media Screens, Lichtverschmutzung und die Einrichtung von „Dark Sky Parks“ demonstrieren, sind diese Debatten keineswegs abgeschlossen.⁴⁷ Die heutige (vorsichtige) Umwertung der Dunkelheit zum gesuchten Luxus zeigt nicht nur die Reichweite der „Beleuchtungsrevolution“ und den Wunsch nach einem Gegenstück zur allgegenwärtigen Urbanität. Sie ist auch Ausdruck der fortdauernden Faszination der Nacht – sei sie nun dunkel oder beleuchtet – als besondere Zeit und Gegenentwurf zum Tag, in der die Alltagsnormen ihre Gültigkeit zum Teil verlieren und Freiräume entstehen für neue soziale Werte und Lebensweisen.⁴⁸

Dr. Ute Hasenöhrl, Universität Innsbruck, Ute.Hasenoehrl@uibk.ac.at

⁴⁶ Vgl. Hasenöhrl, *Lighting*.

⁴⁷ Vgl. Ute Streitt/Elisabeth Schiller (Hrsg.), *Ist die Welt rund um die Uhr geöffnet? Chancen und Risiken künstlicher Beleuchtung*, Linz 2012; Meier.

⁴⁸ Exemplarisch: Bryan D. Palmer, *Cultures of Darkness, Night Travels in the Histories of Transgression [from Medieval to Modern]*, New York 2000.

MASCHINEN-BARBAREN. Städtischer Nahverkehr und die Zivilisierung der Großstadt

Wenn die Menschen in den Metropolen Westeuropas und Nordamerikas um 1900 überzeugt waren, „Zeugen einer zweiten Erschaffung der Welt“¹ zu sein, lässt sich dies als Reaktion auf eine tiefgreifende Umwälzung ihrer Umwelten deuten. Vor allem in Städten wie London, New York, Paris, Berlin oder Wien finden sich in dieser Zeit eine Fülle von Zeugnissen, die mit drastischen Worten die Genese zunehmend tayloristischer Arbeitsorganisationen, die neuen Erfahrungswelten der Warenkultur und der Massenmedien sowie einer wahren „Artefaktrevolution“ schildern.² Diese Technisierung der Gesellschaft entfaltete sich dabei in nahezu allen Bereichen des Alltags: von Arbeit und Mobilität bis zu den Sphären des Wohnens, der Freizeit und des Konsums. Entscheidend befördert werden sie durch die zunehmenden Vernetzungen der Städte im Zuge der Implementierung neuer großtechnischer Systeme, wie Telefon, Kanalisation, Rohrpost, Gas oder Elektrizität.³ Vor allem sind es jedoch die neuen Untergrundbahnen, welche innerhalb weniger Jahre in zahlreichen westlichen Metropolen eröffnet werden und die das Erlebnis einer völlig neuartigen technischen Umwelt und einer bislang ungekannten Vermassung der Körper bereithalten. Unter dem Eindruck dieser radikalen Veränderungen formiert sich mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts ein neues gesellschaftliches Leitprinzip, das nicht von ungefähr um die Idee der Maschine kreist. Letztere erweist sich über nahezu fünf Dekaden in den Bereichen künstlerischer Imaginationen, sozialer Ordnung und

¹ Thomas P. Hughes, *Die Erfindung Amerikas. Der technologische Aufstieg der USA seit 1870*, München 1991, S. 13.

² Siehe bspw. Stephen Kern, *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, Cambridge, Mass, 2003, S. 109-130; Arson Rabinbach, *The Human Motor. Energy, Fatigue, and the Origins of Modernity*, Berkeley 1992, S. 238- 270, vor allem S. 239 f; Andreas Reckwitz, *Das hybride Subjekt. Eine Theorie der Subjektkulturen von der bürgerlichen Moderne zur Postmoderne*, Weilerswist 2010, S. 275-288. Wie sich diese Diagnosen bei Simmel, Kracauer und Benjamin niederschlagen, zeigt eindrücklich: David Frisby, *Fragmente der Moderne. Georg Simmel – Siegfried Kracauer – Walter Benjamin*, Rheda-Wiedenbrück 1989.

³ Vgl. Martin V. Melosi, *The Sanitary City. Urban Infrastructure in America from the Colonial Times to the Present*, Baltimore 2000, S. 149-174. Für Europa siehe: Dieter Schott, *Europäische Urbanisierung (1000-2000). Eine umwelthistorische Einführung*, Köln/Weimar/Wien 2014, S. 275-306.

ökonomischer Organisation als ein dermaßen dominantes Motiv, dass Historikerinnen und Historiker einen eigenen Epochenbegriff für diese Periode geprägt haben: das Maschinenzeitalter.⁴

Diese Allgegenwart des Maschinellen evoziert jedoch nicht nur neue Wahrnehmungsweisen und Imaginationen, sondern bringt auch neue Formen individueller wie kollektiver Subjektivität hervor. Angesichts der Erfahrungen einer sich radikal technisierenden Umwelt erscheinen nun nicht nur die tradierten Vorstellungen sozialer Vergemeinschaftung als anachronistisch, sondern auch die Ideale bürgerlicher Moralität und Innerlichkeit. Stattdessen fungiert nun die Maschine als Leitbild eines neuen Gesellschaftsmodells, das in den Bewegungen des Taylorismus und Fordismus ihre prägnantesten Ausdrucksformen findet. Aus Sicht der Zeitgenossen ist diese neue Kultur neben der Maschinisierung des Sozialen vor allem durch ein bislang ungekanntes Ausmaß der Verdichtung und Vermassung der Körper gekennzeichnet. Glaubt man Beobachtern der Zeit, wird vor allem für die Großstadtbewohner die „Gleichgültigkeit gegen den räumlich Nahen“⁵, also die Wahrung emotionaler Distanz inmitten großer Menschenmengen, zu einer elementaren Kulturtechnik.

Dabei ist es kein Zufall, dass sich zeitgleich mit der Eröffnung der großen unterirdischen Transitsysteme überall in den westlichen Großstädten ein neues Paradigma sozialer Organisation entfaltet: das der Massengesellschaft. In den überfüllten Waggons und Stationen des öffentlichen Nahverkehrs wie auch den Straßen, Stadien, Cafés und Kinos wird in drastischer Weise die Herausbildung der Masse als neue Form kollektiver Subjektivität deutlich. Die Merkmale, die diese immensen Ansammlungen verdichteter Körper an den Tag legen, erscheinen allerdings zunächst als in höchstem Maße bedrohlich und beängstigend. Intellektuelle der Zeit, wie Gustave Le Bon, Gabriel Tarde oder Robert Ezra Park, werden nicht müde, die Massen als barbarische und unkalkulierbare Menschenfluten zu charakterisieren, die ebenso gewalttätig wie leicht erreg- und verführbar seien.⁶ Kurz gesagt: Sie stellen in allen Bereichen des Alltags das düstere Gegenbild einer rational-libertären Gesellschafts-

⁴ Den Begriff des Maschinenzeitalters verwenden bspw. Reyner Banham, *Die Revolution der Architektur. Theorie und Gestaltung im Ersten Maschinenzeitalter*, Braunschweig/Wiesbaden 1964; John M. Jordan, *Machine-Age Ideology. Social Engineering and American Liberalism, 1911-1939*, Chapel Hill, NC, 1994; Richard Guy Wilson/Dianne H. Pilgrim/Dickran Tashjian, *The Machine Age in America 1918-1941*, New York City 1986.

⁵ Georg Simmel, *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung* [1908], Berlin 1983, S. 483.

⁶ Siehe bspw. Gustave Le Bon, *Psychologie der Massen* [1895], Hamburg 2009; Robert Ezra Park, *Masse und Publikum. Eine methodologische und soziologische Untersuchung*, Bern 1904; Gabriel Tarde, *Die Gesetze der Nachahmung* [1890], Frankfurt a. M. 2003.

ordnung dar. Im Zuge dessen avanciert für die urbanen Eliten die Disziplinierung und Pazifizierung der vermassten Subjekte zu einer Aufgabe höchster Dringlichkeit.

Wie ich im Folgenden zeigen möchte, waren es um 1900 gerade die Untergrundbahnen, in denen die neue Qualität der technischen Massengesellschaft ihre endgültige Evidenz erhielt. Allen voran betraf dies New York City. Ihr massives Bevölkerungswachstum sowie die besondere geographische Situation Manhattans als lange schmale Insel brachten der Stadt um 1900 den zweifelhaften Titel des am dichtesten besiedelten Orts des Planeten ein. Allein ein weitreichendes Netz von Untergrundbahnen schien geeignet, den Kollaps der Stadt abzuwenden.⁷ Als im Jahre 1904 nach einer langen Planungsphase endlich die erste Linie entlang der Westseite Manhattans eröffnet wurde, galt sie als das technisch avancierteste System der Zeit und wuchs rasch zum größten innerurbanen Transitsystem des 20. Jahrhunderts, das um 1920 bereits vier Millionen Passagiere täglich beförderte.⁸ Innerhalb kürzester Zeit wurde die Subway nicht nur zu einem zentralen Vehikel der Massenkultur New Yorks, sie veränderte auch die bauliche Struktur der Stadt so radikal wie keine Infrastruktur zuvor. Das von den damaligen politischen und ökonomischen Eliten so begierig antizipierte Wachstum, welches die Subway herbeiführen sollte, trat tatsächlich ein. Im Zuge des Aufstiegs der Stadt zum national führenden Zentrum für Industrie, Finanzen und Handel wuchsen die Häfen New Yorks zu gigantischen Umschlagsplätzen, die bald ein Viertel des gesamten Warenverkehrs der USA abwickelten.⁹ Zum Schrecken der Eliten trugen jedoch die infolge der Subways überall emporsprießenden Wolkenkratzer und Hochhäuser zu einer bis dato nicht für möglich gehaltenen weiteren Verdichtung New Yorks bei.¹⁰ Damit stellte sich die Subway nicht nur als eine wirkmächtige Infrastruktur zur Zirkulation von Arbeitskraft heraus, sondern auch als Akkumulationsmaschine, die die rasant wachsende Bevölkerung auf engstem Raum komprimierte.

Dass im Zuge dieser Entwicklungen die Benutzung der Subway für weite Teile der Menschen New Yorks zu einem elementaren Alltagsfordernis wurde, zeigte

⁷ Vgl. Peter Derrick, *Tunneling the Future. The Story of the Great Subway Expansion that saved New York*, New York 2001, S. 56.

⁸ Vgl. *Subway Ridership Reporting*, Interner Report der MTA vom 22. März 2012, New York Transit Museum Archive (im Folgenden NYTMA), File Collection: Surveys.

⁹ Vgl. David Ward/Oliver Zunz, *Between Rationalism and Pluralism. Creating the Modern City*, in: David Ward (u.a.) (Hrsg), *The Landscape of Modernity. New York City, 1900-1940*, Baltimore 1992, S. 3-18. Zur Funktion New Yorks als Ausfuhrhafen für zahlreiche Produkte des mittleren Westens um 1900 siehe auch William Cronon, *Nature's Metropolis*, New York 1991, S. 283 f.

¹⁰ Allein in den Jahren von 1905 bis 1920 wuchs die Population der durch die Subway neu erschlossenen Gegenden nördlich der 125. Straße um mehr als 265 Prozent. Weiter nördlich, in den bis dato noch weitgehend dörflichen Gegenden der Bronx, waren es immerhin noch 150 Prozent, vgl. Clifton Hood, *722 Miles. The Building of the Subways and How they Transformed New York*, Baltimore 2004, S. 11.

sich nicht zuletzt in der stark wachsenden Nachfrage, die bereits wenige Tage nach der Eröffnung die Kapazitätsgrenzen des Systems sprengte.¹¹ Angesichts dieser unerwarteten Flut an Passagieren war die Subway beständig überlastet und dementsprechend störanfällig. Nicht nur waren Verspätungen und Unterbrechungen an der Tagesordnung, die gewaltige Überfüllung wurde zudem immer wieder Anlass wütender Proteste.¹² Die anfängliche Euphorie ob der neuen Erfahrungswelten, die die Subway bereithielt, verflog angesichts dieser Strapazen rasch. Sie wurde ersetzt durch ein wachsendes Bewusstsein für die Zumutungen, die die neue Existenz als Passagier mit sich brachte. Zugegebenermaßen war mit der Subway in der Tat eine neue Epoche für die Stadt angebrochen, die im Unterschied zu großen Teilen der USA ein hinsichtlich Geschlecht und Hautfarbe egalitäres Territorium darstellte. Zugleich wurde nirgends die Erosion traditionell-bürgerlicher Umgangsformen so offenkundig wie angesichts der chaotischen Passagiermassen, deren irrationales Verhalten und ‚transgressive‘ Praktiken als hochgradig gefährlich erschienen.¹³ Vor allem die Tumulte und Ausschreitungen in der Anfangszeit des Systems galten als Beleg dafür, dass die Passagiermassen etwa bei Panik oder Schock ein unvorhersehbares Verhalten an den Tag legen konnten. Zudem gaben die als unzivilisiert codierten Praktiken der einzelnen Passagiere in der Masse, wie Drängeln und Stoßen, Anlass zu Besorgnis. Beschwerden über Rauchen und Spucken der Passagiere waren ebenso alltägliche Vorkommnisse wie Diebstähle oder handgreifliche Auseinandersetzungen. All diese Verhaltensweisen galten als Zeichen dafür, dass die anonyme Vermassung der Körper in der Subway in der Tat zu einer Art zivilisatorischer Regression führte, ganz wie von den zeitgenössischen Theoretikern der Masse propagiert. Wie wirkmächtig diese Deutung der vermassten Subwaypassagiere als barbarischer und triebgesteuerter Mob war, wird auch daran deutlich, dass sich dieses Motiv in zahlreichen Karikaturen der Zeit wiederfindet.

¹¹ So stieg in der ersten Dekade des Systems die durchschnittliche Anzahl der Fahrten jedes New Yorkers auf 343 pro Jahr, vgl. Hood, 722 Miles, S. 114.

¹² Vgl. Clifton Hood, „The Impact of the IRT on New York City“, Historical American Engineering Record: Interborough Rapid Transit Subway (Original Line) NY-122, New York City 1979, S. 145–206, hier: S. 147 f. (Einsehbar im NYTMA, File: Reports).

¹³ Vgl. Michael W. Brooks, Subway City. Riding the Trains, Reading New York, New Brunswick, NJ, 1997, S. 69-72.



"10,000
years of
civilization
vanishes."

Abb. 1 und 2: Der Passagier als Affenmensch und Teil der Urhorde. Diese Zeichnungen begleiten einen ausführlichen Essay in der *New York Times*, der unter dem Titel „Darwin Defied in Our Subways“ den Versuch unternimmt, die Evolutionstheorie anhand des Regresses der New Yorker Passagiere zu widerlegen.

Indem die Passagiermasse vor allem als barbarische Form der Vergesellschaftung in den Blick geriet, führte sie zugleich vor Augen, dass die Vermassung wie Technisierung des sozialen Miteinanders die Genese neuer Ordnungsinstanzen und Interaktionsnormen dringend erforderlich machten. Dies wurde auch dadurch evident, dass sich die anonyme Vermassung der Körper in der Subway offenbar in besonderem Maße für Experimente in der Überschreitung bürgerlicher Subjektordnungen der Gefasstheit, Moralität und Scham eignete, wie beispielsweise zahlreiche populäre Schlagere der Zeit belegen.¹⁴ Zugleich mehrten sich die Beschwerden

über sexuelle Belästigungen und Übergriffe in den überfüllten Waggons.¹⁵ Passagiere legten normüberschreitende Praktiken an den Tag, die nicht nur der maschi-

¹⁴ Vgl. Ignacio Farias/Stefan Höhne, *Humans as vectors and intensities. Becoming urban in Berlin and New York City*, in: Hélène Frichot/Catharina Gabriellson/Jonathan Metzger (Hrsg.), *Deleuze and the City*, Edinburgh 2015, S. 77-88.

¹⁵ Vgl. Bion J. Arnold, Report No. 1-7 on the Subway of the Interborough Rapid Transit Company of New York City, New York 1909, S. 7-9.

nellen Logik des Systems zuwiderliefen, sondern auch den gesellschaftlich akzeptierten Verhaltensnormen. Dies war Indiz dafür, dass die kollektive Erfahrung rasanter Mobilität unter der Erde mit der Aufhebung der etablierten Subjektcodes der oberirdischen Stadt einherging. Aus Sicht der Subwaybetreiber stellte die Verbindung aus einer Überlastung des Systems, den ungewohnten und überwältigenden Erfahrungsräumen des Transits sowie der Zusammendrängung von Passagieren unterschiedlichster Herkunft eine hochgradig explosive Mischung dar. Falls es nicht gelänge, diese Situation zu entschärfen, würde das System früher oder später kollabieren. Um dies abzuwenden, erschienen aus Sicht der Logistiker und Ingenieure letztlich zwei Strategien erfolversprechend: zum einen die Erweiterung des Systems, zum anderen die Zivilisierung und Disziplinierung der Passagiermassen.

Infolgedessen entfaltete sich in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts in der Subway ein komplexes Dispositiv mit dem Ziel, die Passagiere mit den technischen wie sozialen Anforderungsprofilen des Systems kompatibel zu machen. In der Anwendung von Methoden der Rationalisierung, Disziplinierung und visuellen Steuerung zielten sie darauf ab, den vermeintlichen Passagiermob in eine berechen- wie steuerbare Menge zu verwandeln. Dies wurde unter anderem durch die Implementierung von Verhaltensskripten in die materiellen Elemente des Systems, wie Drehkreuze oder Sitzordnungen, versucht.¹⁶ Zudem überwachten zahlreiche Ordnungshüter die Stationen und Eingänge, trieben die Passagiere mit lauten Rufen in die und aus den Waggons und stellten den ordnungsgemäßen Ablauf des Betriebs sicher. Zeitgleich arbeiten die Logistiker und Ingenieure fieberhaft an der Erweiterung des Systems. Neben diesen Anstrengungen setzte das Subwaymanagement jedoch vor allem auf eine Strategie: die Zivilisierung wie Steuerung der Massen über Zeichensysteme und visuelle Appelle. So implementierte man parallel zu den Orientierungssystemen, die den Passagieren die Navigation durch das System erleichtern sollen, ein Dickicht an Beschilderungen, Plakaten und Hinweistafeln. Deren Botschaften sollten einerseits auf die Praktiken der Passagiere einwirken und Verhaltensstandards etablieren, die das effiziente Zirkulieren der Massen sicherstellen sollten. Andererseits zielten sie auch darauf ab, gesamtgesellschaftliche Werte und Normen an die Passagiere zu vermitteln.

Um diese Prozesse deutlich zu machen, möchte ich im Folgenden vor allem zwei Dimensionen in den Strategien der visuellen Steuerung und Appellation der Passagiere näher beleuchten: die Verbots- und Hinweisschilder sowie die langjährige Plakatserie der Subwaybetreiber unter dem Namen „The Subway Sun“. In ihrer Analy-

¹⁶ Vgl. David J. Framberger, *Architectural Designs for New York's First Subway*, *Historical American Engineering Record: Interborough Rapid Transit Subway (Original Line) NY-122*, New York City 1979, S. 365-412.

se wird gezeigt werden, dass die visuellen Regime nicht nur auf eine funktionsgerechte Zirkulation der Massen im System abzielten und versuchten, nonkonformes Verhalten, wie Rauchen, Spucken oder Drängeln, zu unterbinden. In den Imperativen der Subway Sun wurden sie zudem mit patriotischen Botschaften konfrontiert sowie als Steuerzahler oder zivilisierte Mitbürger adressiert. Dies zeigt, dass die Appelle an die Passagiere der Subway weit über den ordnungsgemäßen Umgang mit den Apparaturen des Systems hinausgingen. Zudem zeugen diese Strategien von der Durchsetzung eines neuen Menschenbildes, das sich durch eine zunehmende Steuer- wie Beherrschbarkeit der Subjekte durch äußere Reize und Signale auszeichnet. Wie wir sehen werden, sollte dieser Subjekttypus des „außengeleiteten Charakters“ (Riesman) jedoch spätestens am Ende des Maschinenzeitalters zum Gegenstand heftiger Kritik werden.

„The Dangers of Spitting“

Spürt man in den Archiven des New York Transit Museums den frühesten Beschilderungen aus den ersten Dekaden der Subway nach, so stößt man zunächst vor allem auf Artefakte, die auf die Gefahren eines unachtsamen und leichtsinnigen Umgangs mit den technischen Apparaturen des Systems hinweisen. Dies betraf vor allem das Betreten der Gleise und Tunnel. Gerade in den ersten Jahren kam es immer wieder zu Todesfällen, da Passagiere die Geschwindigkeit der Züge falsch einschätzten oder das neue Terrain unter der Stadt auf eigene Faust erkunden wollten. Die alarmierend hohe Unfallrate führte letztlich zur Installation von großformatigen Warnhinweisen, die vor dem Betreten der Gleise und dem Berühren der elektrischen Kontakte warnten.¹⁷ Neben diesen Vorschriften fanden sich bald auch unzählige Verbotsschilder, die vor allem jene Praktiken der Passagiere adressierten, welche mit den Hygieneregimes der Subway kollidierten. Dies betraf insbesondere die Praktiken des Verschmutzens (*No Littering!*), Rauchens (*No Smoking!*) und Spuckens (*No Spitting!*)(Abb. 3).

Offenbar waren gerade die beiden letztgenannten Praktiken in den ersten Dekaden des Maschinenzeitalters ein gravierendes Problem. Zwar war das Rauchen bereits seit dem späten 19. Jahrhundert in den städtischen Hochbahnen und Omnibussen offiziell untersagt, befolgt wurde dieses Verbot allerdings offenbar kaum. Auch in den Jahren nach der Eröffnung der Subway blieb es in allen Transitsystemen New Yorks eine alltägliche Praxis.¹⁸ Erschwerend kam hinzu, dass in den Jahren zwischen 1910 und 1930 der Pro-Kopf-Verbrauch von Zigaretten in den USA

¹⁷ Vgl. Hood, 722 Miles, S. 100.

¹⁸ Vgl. Hood, 722 Miles, S. 116.

um mehr als das Sechzehnfache anstieg.¹⁹ Dennoch schien sich über die Jahrzehnte zumindest in den Waggons sowie unterirdischen Stationen das Rauchverbot halbwegs durchzusetzen, nicht zuletzt mit Hilfe des Ordnungspersonals und der Androhung hoher Strafen.



Abb. 3: Typisches Verbotsschild in der Subway, ca. 1937.

Bemerkenswerterweise war es jedoch nicht das Rauchen, sondern die Praktik des öffentlichen Spuckens, welches in den Augen der Betreiber das gravierendste Problem darstellte. Bereits wenige Wochen nach der Eröffnung des Systems empörte sich die New York Times in einem Artikel mit der Überschrift „One Real Danger of the Subway“ über die obszönen Spuckpraktiken der Passagiere:

„We refer to the nasty habit of spitting, the disgusting evidences of which are becoming more manifest as travel increases. [...] If there is any place in the city where our severe ordinance against promiscuous spitting needs to be rigidly enforced it is in the closed Subway and I hope the police and Magistrates will show no mercy to the unforgivable offenders.“²⁰

¹⁹ Vgl. Donald F. Davis, North American Urban Mass Transit, 1890–1950. What if we thought about it as a Type of Technology?, in: History and Technology 12:4, 1995, S. 309-326, hier: S. 315.

²⁰ One Real Danger of the Subway, in: New York Times vom 26. November 1904, S. 8.

Diese starken emotionalen Reaktionen sowie die Codierung des Spuckens als ekelhaft und anstößig stellten in dieser Zeit ein Novum dar. Glaubt man den historischen Forschungen, galt diese Praktik bis dahin weder als unhygienisch noch als unzivilisiert, nicht zuletzt aufgrund des damals weit verbreiteten Kautabakkonsums.²¹ Auch in New York war um 1900 das öffentliche Spucken noch so akzeptiert, dass sich selbst die Polizei kaum an das Verbot hielt. Spätestens mit der Eröffnung der Subway wurde es jedoch mit Nachdruck durchgesetzt. Dies geschah vor dem Hintergrund einer massiven Tuberkuloseepidemie, die große Teile Nordamerikas erfasst hatte. Als größte und am dichtesten besiedelte Stadt der USA bildete New York City das Epizentrum der Infektion. Da bald Speichel als primärer Infektionsträger identifiziert wurde, mobilisierten die amerikanischen Gesundheitsbehörden massive Ressourcen, um die Ausbreitung von Tuberkulose einzudämmen. Panisch begann man nun überall im Land, Verordnungen gegen das öffentliche Spucken zu erlassen.²² Dabei galten neben den Slums der Innenstädte vor allem die neuen Transitinfrastrukturen als die zentralen Infektionsherde. Um diese so schnell wie möglich einzudämmen, war die Umerziehung der Subwayspassagiere von besonderer Dringlichkeit.²³ In Referenz auf die neusten Erkenntnisse der Bakteriologen, die Erreger auch im getrockneten Sputum vermeintlich gesunder Personen nachweisen konnte, warnte der Beauftragte der New Yorker Gesundheitsbehörde, Dr. Thomas Darlington, bereits kurz nach der Eröffnung des Systems:

„In the subway the danger of disease from expectoration is fully as great, if not greater, than on surface roads. When the sputum dries the germs it contains are free and become dangerous. We cannot have them blowing about the tunnel. [...] A very close watch will be kept to see that this habit does not get a foothold on the underground system.“²⁴

Dennoch wurden bis in die 1940er Jahre hinein zahlreiche Variationen dieser Verbotsschilder in den Stationen und Waggonen der Subway installiert. Mit ihrer Hilfe etablierte sich ein biopolitisches Regime, das die Passagiersubjekte in mehrfacher

²¹ Bereits Norbert Elias hat darauf hingewiesen, dass das öffentliche Spucken bis weit in das 19. Jahrhundert nicht nur als normal galt, sondern aus gesundheitlichen Gründen auch eingefordert wurde; vgl. Norbert Elias, *Über den Prozess der Zivilisation*, Bd. 2: *Wandlungen der Gesellschaft*, Frankfurt a. M. 1982, S. 310.

²² Vgl. Jeanne E. Abrams, 'Spitting Is Dangerous, Indecent, and against the Law!' Legislating Health Behavior during the American Tuberculosis Crusade, in: *Journal of the History of Medicine and Allied Sciences* 68:3, 2013, S. 416–450. Siehe auch Matthew Gandy, *Life without Germs. Contested Episodes in the History of Tuberculosis*, in: Ders./Alimuddin Zumla (Hrsg.), *The Return of the White Plague. Global Poverty and the „New“ Tuberculosis*, London/New York 2003, S. 15-38.

²³ Vgl. Department of Health, *Brief History of the Campaign against Tuberculosis in New York City*, New York City 1908, S. 13.

²⁴ *Spitting in the Subway*, in: *New York Tribune* vom 19. November 1904, S.4.

Hinsicht adressiert. Zunächst wird hier erneut die Idee der Steuerbarkeit der Passagiermassen durch visuelle Signale offenkundig, deren Verhalten durch eben solche Verbotsschilder beeinflusst werden sollte. Zudem bekundet sich in ihnen ein Verständnis der Passagiere als potentielle Gefahr für die öffentliche Gesundheit. Zu Millionen trugen sie Keime und Krankheiten in die Waggonen, welche dort ein perfektes Milieu für ihre Verbreitung vorfinden würden.²⁵ Damit zeigt sich auch hier das Motiv der bedrohlichen und infektiösen Passagiermasse, die es durch visuelle Appelle zu disziplinieren galt. Wenn man aus Sicht der Betreiber schon kaum etwas gegen die massive Überfüllung des Systems tun konnte, so ließen sich doch immerhin die Praktiken der Passagiere zivilisieren. Verbotsschilder und die Androhung drakonischer Gefängnisstrafen schienen dafür ein adäquates Mittel zu sein.

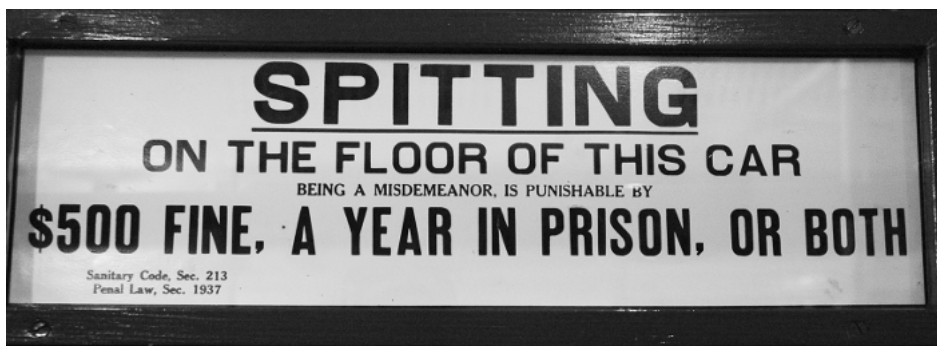


Abb. 4: Einer der letzten Zeugnisse des Spuckverbots in einem Subwaywaggon aus dem Jahre 1939, ausgestellt im New York Transit Museum, Brooklyn, New York.

Infolge dieser Kampagnen waren die Imperative des „Don’t Spit!“ spätestens ab den 1920er Jahren erfolgreich in die Normensysteme der Passagiere integriert. Auch wenn der ursprüngliche Grund dieser Verordnungen langsam in Vergessenheit geriet, bleibt die Codierung des öffentlichen Spuckens als ekelerregend und obszön bis heute bestehen – nicht nur in den U-Bahnen.

Etikette, Moral und Bürgerpflicht: Die Subway Sun

Neben den Verbots- und Hinweistafeln findet sich in den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts in den visuellen Regimen in der Subway noch ein weiteres Artefakt, das auf besondere Weise als Subjektivierungsinstanz der Passagiere wirksam wurde: die sogenannte „Subway Sun“. Sie war eine im Stil eines Zeitungsaufmachers gestal-

²⁵ Vgl. Justice on the Trial of the Subway Germ, in: The New York Times vom 17. Februar 1905, S. 3.

tete Plakatserie, welche die Betreiber in millionenfacher Auflage in allen Waggonen installierten. Ins Leben gerufen wurde sie im Jahre 1918 von dem Journalisten Ivy L. Lee, den das Subwaymanagement als Verantwortlichen für eine damals noch weitgehend unbekannt Aufgabe namens Public Relations bestimmt hatte.²⁶ Die Subway Sun wie auch die parallele Posterserie „The Elevated Express“ für die Hochbahnen erwiesen sich als ungemein wirkungsvolle Instrumente und sollten über Jahrzehnte einen festen Bestandteil der visuellen Regime der Subway bilden.²⁷ Durch die Subway Sun war es möglich, direkt mit den Millionen von Passagieren täglich in Kommunikation zu treten und sie mit einer Fülle von Anforderungen und Verhaltensrichtlinien zu konfrontieren.²⁸ Zugleich transportierte man das Idealbild eines Passagiers, dessen Merkmale weit mehr umfassen als allein das regelkonforme Verhalten in der Subway. Deutlich wird dies bereits im dritten Poster der Subway Sun im September 1918, das unter dem Titel „The Call to War“ alle männlichen Passagiere zwischen 18 und 45 Jahren aufrief, sich für die militärische Einberufung zu registrieren (Abb. 5²⁹). Dies war jedoch nur der Auftakt für eine ganze Flut von Plakaten, in denen die Passagiere der Subway als Patrioten adressiert wurden (vgl. Abb. 6).



Abb. 5: *The Subway Sun*. Volume 1. Number 3, 7. September 1918.

Abb. 6: *The Subway Sun*. Number 34A, [ca. 1924].

²⁶ Vgl. Eldon Ray Hiebert, *Courtesy to the Crowd. The Story of Ivy Lee and the Development of Public Relation*, Ames 1966, S. 74-76.

²⁷ Vgl. Brooks, *Subway City*, S. 94.

²⁸ Vgl. Tracy Fitzpatrick, *Art and the Subway*. New York Underground, Piscataway, New Jersey 2009, S. 208-210.

²⁹ Die Abbildungen 5 bis 10 entstammen der Sammlung von Postern aus dem NYTMA, File: Subway Sun and Elevated Express.

Neben den Appellen an die Fahrentreue der Passagiere finden sich über die folgenden Dekaden noch ca. 400 weitere Poster: Darin empfahl man beispielsweise den Passagieren Ausflüge in die Zoos und an die Strände sowie regelmäßige körperliche Ertüchtigung. Zugleich erinnerte man sie regelmäßig an ihre staatsbürgerlichen Pflichten, wie beispielsweise die pünktliche Einreichung ihrer Steuererklärung (Abb. 7). In zahlreichen Postern stellte man zudem die Vorzüge der Subway gegenüber den sich zusehends verbreitenden Automobilen heraus (Abb. 8).

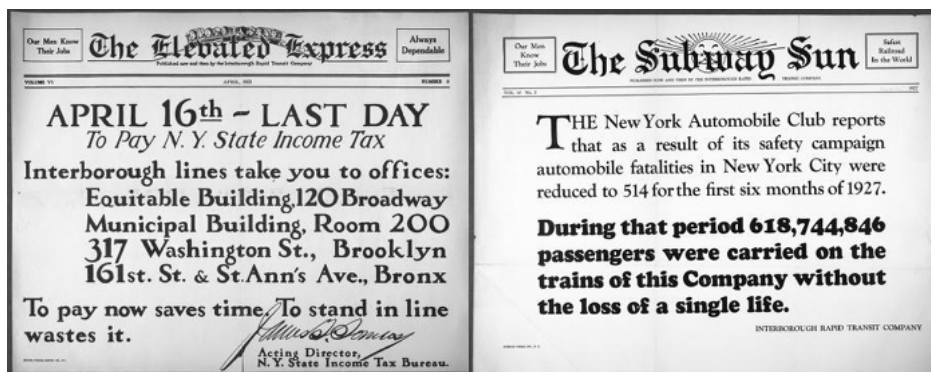


Abb. 7: *The Elevated Express*. Volume 6. Number 9, April, 1923.

Abb. 8: *The Subway Sun*. Volume 10. Number 3, [vermutlich September, 1927].

Vor allem aber nutzte man die Poster, um an den Anstand und die höflichen Umgangsformen der Passagiere zu appellieren. Man empfahl ein freundliches und zuvorkommendes Miteinander (Abb. 9) und thematisierte dabei auch ungehörige Körperpraktiken, wie das Ausstrecken der Beine oder das Aufhalten der Waggontüren (Abb. 10).

In der Fülle von Imperativen, mit denen die Subway Sun die Passagiere adressierte, wurde zugleich ein sich den sozialen und technischen Anforderungen unterwerfendes sowie seine patriotischen und staatsbürgerlichen Pflichten befolgendes Subjektideal propagiert. All diese Momente zeigen zudem, dass die Subway nun mehr und mehr als öffentlicher Raum wahrgenommen wurde, in dem man sich der Auseinandersetzung mit Menschen anderer Hautfarbe und Klasse kaum entziehen konnte und wo formale soziale Schranken zumindest temporär aufgehoben waren. Hier galt es, die Regeln und Normen dieses neuen Raums eng mit denen der überirdischen Stadt zu verknüpfen.



Abb. 9: *The Subway Sun*. Nummer 52, [ca. 1924].



Abb. 10: *The Elevated Express*. Volume 11, Nummer 32, 1928.

Wenn all diese oben diskutierten Formen visueller Appelle darauf abzielen, die Wahrnehmungen, Praktiken und normativen Subjektpositionen der Passagiere zu strukturieren, so ist doch ihre Geltung und Wirksamkeit zunächst nicht ausgemacht. Damit die Imperative auch beachtet und befolgt werden, müssen sie mit Autorität und Legitimation ausgestattet sein. Dies geschah zum einen durch das starke Bedürfnis der Passagiere nach Sicherheit und Orientierung. Zum anderen waren diese Beschilderungen qua ihrer sichtbaren Autorschaft durch die Subwaybetreiber mit einer imperativen Kraft ausgestattet, die im Zweifelsfall durch polizeiliche Instanzen durchgesetzt werden konnten. Dies trifft insbesondere für die zahlreichen Verbots- und Hinweisschilder zu. Nur wenn die Passagiere die Autorität dieser visuellen Regime anerkannten und ihren Skripten folgten, konnten sie in die sozialen und technischen Ordnungsmodelle der Subway integriert werden. Dass sie dies oftmals aus freien Stücken taten und bis heute tun, ist nicht zuletzt den Erfahrungen von Fremdheit und Orientierungsverlust geschuldet, wie auch die Mobilitätsforscherin Gillian Fuller betont: „Graphical signage cools down the anxiety of unfamiliar terrains and replaces it with a familiar authority — the sovereign structures of transit systems.“³⁰

³⁰ Gillian Fuller, *The Arrow—Directional Semiotics*. Wayfinding in Transit, in: *Social Semiotics* 12:3, 2002, S. 231-244, hier S. 223.

Fazit: Einsame Massen

Galten die Menschen in der Subway zu Beginn noch als undisziplinierte Barbaren, so erwiesen sich die Verfahren der Disziplinierung und Steuerung offenbar als derart wirksam, dass ab den 1940er Jahren die Passagiere vor allem als steuer- und berechenbare Subjekte mit zunehmend versachlichtem und konformistischem Verhalten in den Blick gerieten.³¹ Für die Zeitgenossen bildete die Subjektkultur der New Yorker Subwaypassagiere ein integrales Moment eines allumfassenden Prozesses der Maschinisierung, welcher bald auch Gegenstand heftigster Kritik wurde. Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg mehrten sich die Stimmen derer, die die einst so euphorisch bejubelten neuen Zirkulationsmaschinen als Instrumente der Entfremdung und Unterdrückung beschrieben. Auch Intellektuelle wie Herbert Marcuse, Lewis Mumford oder C. Wright Mills erkannten in den Passagieren der New Yorker Subway die emblematischen Verkörperungen des Maschinenzeitalters. Sie wurden als normierte, fragile und erschöpfte Subjekte porträtiert, die den Anforderungen fordristischer Arbeitsorganisation und den Strapazen des Transits wehrlos ausgeliefert seien. Als besonders wirkmächtig kann dabei die Studie „The Lonely Crowd“ des amerikanischen Soziologen David Riesman aus dem Jahre 1950 gelten.³² Darin diagnostizierte Riesman die Genese eines neuen Subjekttypus des „außengeleiteten Charakters“, der durch die Entfaltung der fordristischen Kultur und der Maschinisierung in den amerikanischen Metropolen weite Verbreitung erfahre. Ausgestattet mit einer hohen „Empfangs- und Folgebereitschaft“³³ zeichneten sich diese Subjekte durch eine hohe Beeinflussbarkeit durch äußere Reize und Signale aus, vor allem in Folge einer „diffuse[n] Angst“³⁴ vor Abweichung.

Nicht zuletzt für die Bewohner der Stadt selbst stellte die in die Jahre gekommene und störungsanfällige Subway eine Infrastruktur dar, deren Benutzung eine tagtägliche Strapaze darstellte. Zwar hatte sie die Versprechungen sozialer Inklusion, neuer Erfahrungswelten sowie größerer Kommunikations- und Mobilitätsreichweiten eingelöst, allerdings blieb die an sie gekoppelte Hoffnung auf ein besseres Leben weitestgehend unerfüllt. Während nun zum ersten Mal die Passagierzahlen rückläufig wurden und bald auch ein Exodus der Bewohner New Yorks in die Vororte einsetzte, stiegen die Kriminalitätsrate und die Zahl rassistischer wie sexistischer Übergriffe in den 1950ern und 1960ern in der Subway rasant an und brachten dem Sys-

³¹ Vgl. Brooks, S. 161-172.

³² Vgl. David Riesman, *The Lonely Crowd. A Study of the Changing American Character*, New Haven 1950. Auf Deutsch erschienen als: *Die einsame Masse. Eine Untersuchung der Wandlungen des amerikanischen Charakters*, Reinbek bei Hamburg 1958.

³³ Riesman, S. 272.

³⁴ Riesman, S. 41.

tem bald den Ruf als Inbegriff innerstädtischen Niedergangs und zivilisatorischer Verwahrlosung ein.³⁵ Stattdessen war es nun das Automobil, an das sich die Sehnsüchte individueller Freiheit und einer neuen Gesellschaftsordnung hefteten und deren Enttäuschungen erst noch kommen sollten.³⁶

**Dr. des. Stefan Höhne, Center for Metropolitan Studies, TU Berlin,
Stefan.hoehne@metropolitanstudies.de**

Abbildungsnachweis:

Abb. 1, 2: Benjamin De Casseres, Darwin Defied In Our Subways, in: The New York Times vom 16. April 1922, S. 52.

Abb. 3: Photo aus dem Archiv des New York City Transit Museums (File: Sign Mandatory)

Abb. 4: Foto: Stefan Höhne

Abb. 5: The Subway Sun. Volume 1. Number 3, 7. September 1918.

Abb. 6: The Subway Sun. Number 34A,
[ca. 1924].

Abb. 7: The Elevated Express. Volume 6. Number 9, April, 1923.

Abb. 8: The Subway Sun. Volume 10. Number 3, [vermutlich September, 1927].

Abb. 9: The Subway Sun. Nummer 52, [ca. 1924].

Abb. 10: The Elevated Express. Volume 11. Nummer 32, 1928.

³⁵ Vgl. Hood, 722 Miles, S. 258 f.

³⁶ Vgl. Kenneth Jackson, *Grabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, New York 1985, S. 157-171.

Metz 'Stadtwerke' – a municipal strategy towards energy transition and its historical roots

Introduction

In France, the need for an energy transition arising from EU commitments collides with highly centralized structures of energy and electricity generation and distribution. Urban areas particularly active in the development of renewable energy often have pre-existing local cultures of energy. Their origin can be situated in mining, which led to the development of energy production centres, in the operation of hydropower from the late nineteenth century, and in the anti-nuclear protest movements, giving birth to an energy counterculture, focusing on solar power. In other geographical contexts, the pre-existence of local energy utilities also favoured the emergence of local energy and climate policies.¹ These legacies, when they add local energy production to energy counterculture, played a catalytic role in Germany in the low carbon transition, having the effect of differentiating geographic territories.

This case study concerns a *Stadtwerke* on French soil², thus in 'hostile' (towards municipal enterprises), centralized territory. The *Stadtwerke* gives rise to renewable energies, limited, however, by the prevailing context. We will evaluate three research hypotheses:

(1) Low-carbon energy transitions could initially resonate with and become embedded in areas where energy, for many reasons, has remained an at least partially locally controlled and managed resource.

¹ See Ute Collier/Ragnar E. Löfstedt, Think globally, act locally? Local climate change and energy policies in Sweden and the UK, in: *Global Environmental Change*, 7:1, 1997, p. 25-40; Harriett Bulkeley/Kristine Kern, Local Government and the Governing of Climate Change in Germany and the UK, in: *Urban Studies*, 43:12, 2006, p. 2237-2259.

² Metz inherited a *Stadtwerke* created during German occupation, which maintained its status as a municipal utility for generation and distribution of gas and electricity, a situation that is unique in France. Local actors continue to call it the 'Stadtwerke'.

(2) Certain geo-historical contexts lend themselves more easily to the development of renewable energies, notably (but not exclusively) the eastern fringes of France, whose territories have been subject to varying Germanic influences, which, in the end, gave more autonomy to local authorities. These regions have a concentration of municipal electricity and gas distribution companies (ELD), especially Alsace Moselle.

(3) *Stadtwerke*, which in France have become local distribution companies of electricity and gas, could be turned into industrial tools promoting low carbon transition. Controlling electrical networks in clearly defined areas, they favour their own power generation as far as they can and, since 2007, can choose their energy suppliers to cover the needs of their territories. These local authorities which still control power distribution would therefore have more leeway to green their energy mix.

Beyond the historical factors favouring territories to engage an energy transition, we would ask, more prospectively, whether the instauration of energy as a territorial resource might be the key incentive for territories, in so far as it opens potential for local development (industry sectors, jobs, public income, territorial projects and actor synergies). This line of inquiry follows the work of some historians of urban environment.³

The *Stadtwerke* of Metz, a city in Lorraine of 120,000 inhabitants with an agglomeration of 290,000 inhabitants, was founded in 1901 under the German empire and became a public company in 1925 under French law. The Usine d'Electricité de Metz (UEM) is the largest independent local electricity distribution company in France, supplying 142 municipalities and a third of the Moselle department. Metz is the only French city to produce and distribute electricity and heat.⁴ The '*Stadtwerke*', as the actors of the city still affectionately call it, began to diversify its energy sources from the 1950s, which has meanwhile led to the development of renewable energy. We will try to understand why.

A second line of inquiry focuses on the German influences that may have played a role in the choice of energy sources: the German past of the city and its municipal ownership board, and the neighbourhood with a country marked by energy decentralization and 'Energiewende'. To what extent does the historical background and the border effect encourage the development of renewable energy and do they weigh on energy and climate policy choices in Metz? The mining industry

³ See Dieter Schott/Bill Luckin/Geneviève Massard-Guibaud (eds), *Resources of the City. Contributions to an Environmental History of Modern Europe*, Aldershot 2005 ; Sabine Barles, *L'invention des déchets urbains: France 1790-1970*, Paris 2005.

⁴ See Geneviève Herberich-Marx/Freddy Raphael, *Enjeux et problèmes des régies des grandes villes de l'est de la France*, in: *Culture technique* 17/1987, p. 37-45.

context of the north of Moselle region complicates the analysis: coal has been a local resource until the early 2000s, and local energy and renewable energy should not be confused.

The first section of the article shows the strength of resistance of the *Stadtwerke* against nationalization of the energy sector, its successive battles to survive and develop its energy capacity. The UEM tries to reduce its dependency on major national energy companies by developing its own energy resources. The second section explains the different logics that led to a diversification of these resources in the second half of the twentieth century. The third section discusses the assumptions and results of the study.

This work is based – besides specialist literature, theses, municipal archives – on fifteen open-ended interviews with local officials responsible for climate and energy policy, the UEM, and personalities with a long memory of local energy history.

Act 1. A Stadtwerke in French terrain: the struggle for independence

Located at the confluence of the Moselle and Seille in Lorraine, Metz used to be a free city of the Holy Roman Empire until 1552. The Moselle ensured trade with the Rhineland, up until the three Franco-German conflicts, in which the city became a stronghold. Returned three times to France, Metz nevertheless retained its rights and idiosyncrasies, leading to a German-French double culture and a spirit of independence.

The period of German annexation (1871-1918) profoundly transformed the urban fabric. The urbanized area grew threefold; Metz acquired modern urban infrastructure and networks, and a *Stadtwerke*. The 'imperial' quarter, a section of the city constructed during the German era in 'Belle-Epoque' style, is currently nominated as a World Heritage Site by the UNESCO. The municipality is very attached to its *Stadtwerke* because its profits improve local finances, and generate employment. That is why the UEM will resist the nationalization of the energy sector and the various restrictions that the French electricity giant, EDF, attempts to impose. With 580 employees today and more than 8 million euros annual municipal revenues, the company is locally regarded as an industrial gem, in a context of de-industrialization and demilitarisation.⁵

⁵ Demilitarisation impacted the economy of the city through loss of customers for local commerce.

Early electrification

Metz was one of the first French cities (under German annexation) to electrify street lighting. We find the pattern as then prevailed in Germany. Symbol of modernity, electricity was first reserved for sites of entertainment and prestige, before being deployed for the needs of urban transport.⁶ In 1887, the construction of Moulin-des-Thermes brought light to the Opéra Théâtre, previously lit by candles. This first public lighting network was expanded, despite the reservations of the German gas company, and powered by two hydraulic turbines on the Moselle through an agreement between the city and Siemens-Schuckert.

Fifteen years later, the project to electrify the tramway, powered by horses since 1876, allowed a change of scale in electricity generation. A plant was built in 1901 near the Moselle, which was ultimately to be supplied with Lorraine coal, the flow of the Moselle being too variable for reliable hydroelectricity generation. This marks the establishment of the Usine d'Electricité de Metz. The municipality initially owning the tram but not the energy that powered it, bought the power plant from the private company Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG), turning it into a *Stadtwerke*.⁷

The refusal to nationalise (1946-1949)

After the First World War, the status of energy utilities in France was uncertain. In 1938, the city finally managed to obtain a state concession to distribute electricity, the request dating from 1921. In the aftermath of the Second World War, the city council protested against power cuts in electricity supplies and the reduction of the state services. Relations with the central government were strained.⁸ In 1946, the municipality and local miners came to the rescue of the population by delivering free firewood and coal. In 1947, the City Council refused to adopt French municipal laws which were to replace local laws that gave more responsibility (in terms of social assistance in particular) and autonomy to local authorities. The nationalization of electricity was discussed in this context.

In 1946, energy systems producing more than 8 MW were nationalized within EDF and Gaz de France, ending the existence of private companies and imposing a

⁶ See Dieter Schott, *Empowering Cities: The Incorporation of Gas and Electricity in the European Urban Environment*, in: Mikael Hård/Thomas J. Misa (eds.), *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*, Cambridge 2008, p. 165-186.

⁷ See Gilbert Mayer, *L'Usine d'Electricité de Metz 1901-2001. Cent ans en phase avec le développement local*, Metz 2001.

⁸ See Yves Le Moigne, *Histoire de Metz*, Toulouse 1986.

single price (prices varied depending on the distance from the site of production). The UEM chose to not join EDF, as did twenty other public companies in Moselle, being supplied by the coalfields and steel producers. Gaz de France later bought the gas plant, but the power company remained in the hands of the city. EDF did not accept Metz's decision and more generally had a strong opposition to all municipal utilities, because they reduced EDF's economic potential.⁹ A series of conflicts arose between the national electricity company and the *Stadtwerke* of Metz.

At first, the battle was parliamentary and judicial. The mayor of Metz, who was also a member of the National Assembly, managed, with a few allies, to change the 1946 law on the nationalization of energy. The Armengaud Law of 1949 amended several articles. It permitted local public energy companies to 'remain as they are', securing their existence but prohibiting their territorial expansion and leading to other battles related to energy capacity. The UEM was obliged to sell electricity at the national price set. It sells its generated power to EDF, which supplies electricity in return for all their needs, at a lower price than that paid to UEM.

The battles for high voltage lines

By the early 1920s, the freedom of supply of UEM was threatened. It needed to raise the voltage to 65,000 volts in order to meet the growing needs of the territory. The coal and steel industries, as well as the state network opposed this. The state network put in place a toll system to prevent new high tension lines. The installation of new lines by the steel industry finally allowed UEM to achieve this voltage in 1928, and thus to source its electricity where it wished.¹⁰

After the Second World War, following the construction of a hydroelectric plant on the Moselle canal in 1966, UEM requested authorisation for 63,000 volt lines, the network being insufficient to carry the energy produced. EDF opposed this, but the local company won its case in the Council of State. History repeated itself in 1987 when UEM strove to obtain 225,000 volt lines, eventually winning the case in 1991. The argument which convinced the State Council concerned the company's production capacity and the cogeneration process which UEM had chosen. The company thus became the first French local energy company to achieve 225,000 volts.

⁹ 3,5 millions French consumers are currently being supplied by local energy companies. 17% of the profits of EDF are paid to the French state.

¹⁰ See Mayer.

The liberalization of the energy market: new legal battles...

The liberalization of the European energy market, in 2007, renewed the appetite of the major French energy companies. Liberalisation was under way as early as 2000 with the law of modernization of the public electricity service. The director of UEM managed to secure the status of local electricity distribution companies and their transformation into SEM (*société d'économie mixte*, a company with one or more public owners), after obtaining concessions from each municipality involved, drafting a few of the paragraphs of the modernization law.

The UEM had to split its energy production and distribution activities: URM was created to manage electricity distribution. The mayor refused a takeover proposed by ERDF (Electricité Réseau Distribution France), which manages 95% of the network in metropolitan France, famously saying: "the cathedral of Metz is not for sale". Political control of the company (UEM-URM) was reinforced. Board members now include the mayor and his first deputy, where previously there were no politicians.

Act 2. The struggle for independence: the endogenous production

Independence from the national French energy companies involved not only securing the status and rights of the company, but also to increase the share of power generation that was endogenous, without which the UEM would have no reason to exist. However, this fraction was quickly diminishing due to the strong growth of energy consumption. Currently, UEM buys 84% of the electricity it distributes from EDF. In 1933 the company was energy-independent and in 1966 it met 40% of its electrical needs. Aware of this growing dependency, the UEM is committed to developing local energy whenever it can, that is to say as soon as an opportunity arises and its resources allow.

To explain this attachment to local energy, local actors also invoke the fact that the inhabitants of Metz always had to rely on their own resources. Solidarity with Lorraine industry provided another reason to source locally. Attachment to 'Lorraine' energy, not just 'local', reflects a two-faceted regionalism: regional identity during a very turbulent period of history, and economic in the context of industrial struggle between the Ruhr and Lorraine.

Develop local resources: little geopolitical squabbles over hydropower and coal

In Moselle, coal mining and hydropower were closely coupled. On the one hand, exploitation of hydroelectric power required canal works on the Moselle, calling for dams to allow the movement of large loads, the costs of which could be supported only through the needs of the mines and industry. On the other hand, until the 1960s, the Germans protected their steel industry in the Ruhr by opposing the canal work on the Moselle, exporting their coal by rail, which increased the costs and weakened the competitiveness of Lorraine industry.¹¹ The UEM therefore seized on the rare water development opportunities to implant hydropower.

This type of energy, as we have seen, marked the beginnings of local power generation. In the inter-war years, Lorraine having rejoined France, the construction of the Mines-de-Fer canal for the Metz steel valley at Thionville was completed, making France one of the first iron-exporting countries. In 1933, UEM built a hydroelectric power station on a dam belonging to the Waterways of France agency, with a capacity of 16 MW. Increase in electricity consumption soon imposed the use of power from other sources, namely from the coal and steel industry, the Moselle canal project being blocked.

A second hydroelectric plant was finally built in 1957 in the heart of the town, on an old dike that needed strengthening to cope with floods. The completion of the Moselle canal, obtained in exchange for the return of the Saarland to Germany, allowed the installation of a third hydropower plant in 1966 on a dam bridge built by the state services. After this, the deployment of hydropower met resistance from the prevailing centralizing logic.

A new project failed in the 1980s, after a sharp conflict with EDF, claiming that the local power companies were not authorised to build plants with a capacity of more than 8 MW. The Council of State, invoked by the Minister for energy, decided in favour of the UEM, but Waterways of France imposed prohibitively expensive work to strengthen banks and locks. The three operating hydroelectric plants now provide 48 MW, or 3% of company sales.

Profit from 'the goose that lays the golden eggs'

The search for economic profitability was acting contrary to the development of local energy sources on several occasions. Primarily, the municipality expects the UEM to supply financial benefits. Part of the city's means of action, or even its

¹¹ See René Bour, *L'histoire de la canalisation de la Moselle*, Académie nationale de Metz, Metz 1959.

political legitimacy, are linked to the company's profits.¹² Thanks to the UEM, for example, local taxes were not increased from 1945 to 2008.

Local economic performance: giving value to the lost energy

Metz was one of the first French cities, in 1956, to be equipped with a district heating network. At that time, these facilities were common in Germany. The construction of a coal-fired cogeneration plant in Chambière in 1961 significantly improved returns. Furthermore, a new waste incinerator was built beside it by the intermunicipal authority for waste management in 1970. The two plants were technically linked by pipes which allowed to use process heat for the district heating. This second form of recovery of lost energy is atypical in the French context.

In 1989, the mayor wished to push the integration one step further. He returned from a trip to East Germany with the project to create a single SEM for energy, waste and the environment. This would have put an end to the unending arguments over the price of heat between the UEM and the incineration plant, and would have brought a financial windfall to the city. It did not count on the strong opposition of the waste management intermunicipal authority and the UEM itself, which was attached to its status as a *Stadtwerke*.

Economic performance after the oil shocks: the yo-yo of fossil fuels

After the oil shocks, the economic profitability of energy supply choices was subject to the international situation. Investments were driven by fluctuations in energy prices. Price volatility caused constant changes in energy generation and strategy, in a yo-yo movement. Over a period of less than thirty years, the Chambière coal plant was fuelled by oil, coal, gas, coal once more, and wood in the late 2000s.

Conversion to oil in 1972 was short-lived. The oil shocks imposed a return to coal in 1976. The national watchword was energy conservation, something the company had always preferred in order to increase the share of its autonomous production while limiting investments. But the 1980s saw the collapse in energy prices in the context of the Cold War. Reagan asked Saudi Arabia to open oil valves to weaken the Russian currency. It is the decade of the 'doldrums', marked by stagnation of investment and the heating network, and a massive electrification of heating, for fear of a shortage of oil and coal (drying up of Lorraine mines). A geo-

¹² The municipal investment budget is around 50 million euros/year.

thermal project was abandoned prematurely. The power supply was effectively secured by EDF's nuclear program.

The planned closure of the coal mines of Lorraine forced the UEM to question its existence in the late 1980s. Following the failure of the hydroelectric project, UEM decided to equip itself with German gas turbines, 50 MW, in cogeneration, such equipment not being available in France. Gas was more cost effective than buying electricity from EDF, especially at peak rate.¹³ Energy yields reach 83%. The gas turbines proved their economic viability compared to electric heating.

However, gas prices increased in the early 2000s, bringing a new comeback for coal, this time imported from South Africa. The Lorraine coal mines closed in 2004. The security of energy supply is fragile when resources are imported and subject to international price fluctuations: one more argument for a return to local energies.

Energy transition and penny counting

To the many expectations that weigh on the UEM, a recent environmental demand has been added, following the local and national debates on energy transition, and incentive schemes that are being set up. Gas price increases drive the company towards biomass combined heat and power generation (45 MW), which has the advantage of being a local energy and increasing the share of renewable energy in the heating network to more than 50%, thereby lowering VAT from 19.6% to 5.5%. Metz thus has the first large district heating network in France (44,000 household equivalents) fed with such a high proportion of renewable energy (60%). However, biomass does not have unanimous support among the political class as the wood waste consumed no longer feeds the soil. There are no plans to deploy more wood energy.

Other renewables are facing a shortage of land, which will lead the UEM to delocalise its production of renewable energy. An attempt by the UEM to acquire land at the air base, to rent to a German investor who would place 380 acres of solar panels, remained unsuccessful. District mayors opposed the acquisition of land by the UEM. The UEM turned to the Mediterranean region, more profitable in the light of declining feed-in tariffs since 2009 in France for photovoltaic power. In 2013, a wasteland of 8 hectares near Marseille was outfitted, which receives 40% more sunshine than the Moselle, producing 4.5 MW. For wind power, externalisation does not exceed the scope of the department (46 MW installed).

If the share of renewable energy is still modest in the company's total energy mix, it is significant on the scale of the city of Metz (30% in 2013 excluding trans-

¹³ See Mayer.

port), covered by the district heating network. In 2008, renewable energy accounted for 10% in the city. The evolution is thus rapid. However, only the city of Metz, a shareholder of the UEM, is concerned. The UEM is considering establishing a subsidiary regrouping the energy producers, which could produce and buy the energy then sold to local power distribution companies, which would allow it to produce and sell outside its territory. The UEM intends to work in partnership with other SEM, such as Grenoble, to invest in new production tools, notably to deploy hydropower, by building or buying power plants on the Rhine and the Rhône.

III. Discussion

The first objective of this research was to understand the reasons that led the city of Metz to develop local and renewable energy. Three phases can be distinguished in the UEM's supply policy.

From the beginnings of electrification to the oil shocks, priority was given to hydropower and Lorraine coal for their local and inexpensive nature, but the availability of these resources was limited. The use of local energy first determines the independence and development of the company, its endogenous production capacity justifying the capacity gain of its electricity distribution network. Local energy then determines its financial benefits, the electricity produced being sold to EDF at a higher price than that purchased from the national supplier. But it requires increasing investments as consumption soars. The UEM thus turned to the sale and distribution of heat by installing a district heating network. Lorraine coal was the main fuel, but left room for energy recovery from waste incineration after 1970. The company favoured cogeneration, circular economy and energy saving to avoid oversizing its equipment.

After the oil shocks, a second phase started, more turbulent, characterized by both the yo-yo effect international energy prices had on supply, and the fear of shortage of fossil fuels. Supply lines had to be secured while simultaneously responding to high demand for energy. The fall in energy prices in the context of the Cold War blocked the UEM investment capacity and therefore its autonomous production. It further encouraged the electrification of heating and increased its energy dependence on the national supplier. The approaching scarcity of Lorraine coal forced it to start looking for other sources of supply. The UEM turned towards gas, but soaring prices undermined this choice a few years later.

The end of the era of Lorraine coal opened the way for a third period, of renewable energies, in favourable international and national contexts. Opportunities are acted on for biomass cogeneration (subsidies, fiscal incentives), but the further de-

velopment of this local resource is not on the agenda for environmental reasons. Coal from South Africa continues to be used, the result of coal path dependency, as well as gas, which becomes a backup energy source to cover peaks in demand. In the field of electricity, options become reduced under the EDF monopoly. In view of the feed-in tariffs and unavailability of land linked to poor governance of the agglomeration, the UEM relocated its photovoltaic and wind power plants. It thus bypassed some local and national obstacles (poor fiscal conditions outside areas with high potential). Non-local production of renewable energy could allow a greening of the enterprise's energy mix in the future.

This simple overview clarifies the multi-scalar nature of the choices for 'local' energy supply and the low-carbon transition.¹⁴ The UEM is held within a web of national and international decisions, and its strategies must be adapted to the international situation. The geopolitics of energy prevented the deployment of local resources three times: before the oil shocks, when the exploitation of the hydro potential was constrained by the interests of German industry; after the oil crisis, which led to development of gas, exploitation of hydropower being hampered this time by the French authorities; finally, in the era of Reagan, the energy price collapse putting a stop to investments. When energy prices are too high, the UEM is forced to juggle energy sources. When they are too low, the fraction of endogenous production decreases and it falls back on nuclear power (by encouraging the electrification of heating). Ultimately, it is the increase in gas prices that triggered the transition to renewable energy, thus a financial opportunity, in a context having become more favourable to renewable energy.

The UEM's room to manoeuvre is also constrained by the energy centralism of France. Barriers to renewable energy development are numerous and tariff policy provides little incentive, especially for solar energy. The instability of fiscal and financial incentives (subsidies, loans) is another obstacle. The local context also conditions the choices of energy supply. The lack of governance between the municipalities of the urban area limits the range of the UEM.

The second aim of this work was to highlight and identify the German influence on the policy of the *Stadtwerke* and the city of Metz. Does the proximity to Germany provide a comparative advantage in the context of a low carbon transition? Without restating all the influences that we have identified, we can point out that this proximity played a central role in all choices of energy production, making Metz an atypical case in France.¹⁵ These influences do not stem from cooperation

¹⁴ See Cyria Emelianoff, Local energy transition and multilevel climate governance. Lessons from two pioneer cities (Hanover, Germany, and Växjö, Sweden), in: *Urban Studies*, 51:7, 2014, p. 1376-1391.

¹⁵ The other large local companies in the east of France have opened their capital to private investors or

between local authorities, rather through technical professional circles, meetings and visits, investors, and more generally by a culture of *Stadtwerke*.

The final objective was to understand the added value of a local energy company for low carbon transition in a territory. We have shown that the survival of such a company in the French context requires a certain degree of auto-production, which promotes the use of local resources, energy efficiency and renewable energy, once the Lorraine coal mines dried up. The UEM underwent a measured but effective green shift. Nevertheless, dependence on nuclear energy remains strong. The investments necessary to green the energy mix at the level of the 142 communes would deprive the city of Metz of a financial cash cow. Given the situation, the most promising prospect for transition appears to be via a change of scale, allowing the UEM (through subsidiaries) to produce and sell renewable energy in other territories, in partnership with local energy distribution companies, becoming a macro-regional player in the energy market.

Conclusion

The Metz case study shows that the instauration of energy as a territorial resource facilitates transition but is not in itself a triggering element. Explicitly renewable energy arrived in Metz due to the high price of gas and a favourable national context. With the *Stadtwerke* and its new subsidiaries, Metz has more leeway to carry out this transition than most French cities. However, political support for the low-carbon transition, rooted in a sensitized or motivated electorate, is lacking. The city has not benefited from the anti-nuclear movements that have shaken some European cities, leading to an early engagement in energy policies.¹⁶ The Green electorate and environmental associations occupy a small place on the political chessboard and in public opinion. Climate friendly policy was slow to take off, and then oriented towards the thermal retrofitting of the most wasteful facilities and housing, and to the extension of the heating network, serving the interests of the UEM. Cross-border cooperation on the theme of energy transition also appears very shy.

The low carbon transition is inextricably a matter of technical and political change, to spur new actor interactions, new socio-technical systems. However, this transition is depoliticized in Metz, in that it is not rooted in a process of democratic debate. Product of an industrial tool, the transition emanates from the technical

EDF.

¹⁶ See Cyria Emelianoff, *Pioneer cities for Climate Protection (Freiburg im Breisgau, Grenoble): the 1960-70s inheritance*, in: *IMS 2/2010*, p. 34-44.

structure of the city and a model that remains paternalistic. Other political mediations are required for a change of scale in production and distribution of renewable energy.

We see that historical research holds interest for territorial studies on low-carbon energy transition in two ways, on a scientific and an operational level. Understanding the conditions for the emergence at a local level of an energy transition project leads us to ponder the historical relationship to local energy, renewable or not, the role of environmental actors, transnational networking, cross-border... The analysis of the processes leading to territories becoming interested in energy transition can subsequently identify what are the operational levers acting for an energy transition at the local level. Local authorities that reflect upon their legacies can build a new territoriality of resources and energy control. It is thus possible to show that the historical dimension is directly relevant to the issue of governance of the low-carbon energy transition.

Acknowledgements

We wish to thank William Sutherland for the translation of this article and Dieter Schott for his careful review.

**Prof. Cyria Emelianoff, Université du Maine, emelianoff@free.fr,
C. Wernert, Université du Maine**

Sektorübergreifende Koordination als Herausforderung nachhaltiger Infrastrukturentwicklung in Städten

1. Einführung

Die Rolle technischer Infrastrukturen für eine an Nachhaltigkeitszielen orientierte Stadtentwicklung ist mittlerweile fester Bestandteil wissenschaftlicher Diskurse. Dabei wurden städtische Infrastrukturen in den letzten Jahren vorwiegend mit Blick auf sektorale Entwicklungen, Raumwirkungen und Regulierungsbedarfe diskutiert. Allerdings erhöhen veränderte Rahmenbedingungen und neue Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge die Anforderungen an die Koordination der Sektoren der Versorgung mit Energie und Wasser sowie der Entsorgung von Abfällen und Abwässern. Obwohl gerade das Nachhaltigkeitskonzept eine ganzheitliche Betrachtung ihrer vielfältigen stofflichen, finanziellen, betrieblichen und planerischen Verflechtungen und Wechselwirkungen fordert, werden die Schnittstellen zwischen Infrastruktursystemen auf städtischer Ebene in der Forschung bislang häufig vernachlässigt.

Gleichwohl lässt sich aus unterschiedlichen Debatten eine Aufforderung ableiten, die intersektoralen Verflechtungen für nachhaltige Transformations- und Innovationsprozesse zugänglich zu machen. So wird davon ausgegangen, dass durch Innovationen technische und organisatorische Synergien zwischen den einzelnen Infrastruktursektoren erschlossen werden können. Im Rahmen der Debatte um „Smart Cities“ wird über eine vernetzte, intelligente Steuerung von Infrastrukturen diskutiert. Daneben thematisiert die Debatte um „Kritische Infrastrukturen“ (KRITIS) die wechselseitigen Abhängigkeiten und kaskadenartigen Störeffekte zwischen Infrastrukturbranchen und verlangt nach einer intersektoralen Koordination des städtischen Risiko- und Krisenmanagements.

Gegenüber diesen Debattenansprüchen lassen sich jedoch Entwicklungstrends beobachten, die einer sektorübergreifenden Koordination – sowohl durch die städtische Verwaltung als auch durch lokale Infrastrukturunternehmen – entgegenstehen. So differenziert sich die Infrastrukturversorgung funktional stärker aus, indem

sich neue Infrastrukturbranchen oder Dienstleistungen herausbilden und europäische Wettbewerbspolitiken eine Trennung von Funktionsbereichen verlangen. Infolgedessen entwickeln sich auf Teilfunktionen spezialisierte Unternehmen und erhöht sich die Zahl und Vielfalt privater Betreiber.

Vor dem Hintergrund des skizzierten Spannungsfelds zielt der Beitrag darauf ab, den Stand und die Hürden der intersektoralen Koordination zwischen der Energie- und Wasserversorgung sowie der Abwasser- und Abfallentsorgung in deutschen Großstädten zu charakterisieren. Basierend auf zentralen Zwischenergebnissen eines DFG-Forschungsprojekts zur intersektoralen Koordination städtischer Infrastrukturen im Kontext nachhaltiger Stadtentwicklung wird zunächst der Debattenstand zu intersektoralen Innovationen und Kritischen Infrastrukturen reflektiert, bevor zentrale empirische Erkenntnisse zum angeführten Ausdifferenzierungstrend wiedergegeben werden. Danach wird gefragt, inwiefern die aus den dargelegten Debatten resultierenden Koordinationserfordernisse gegenwärtig in ausgewählten Städten aufgegriffen werden. Der Beitrag schließt mit einem Blick auf die Perspektiven nachhaltiger, sektorübergreifender Infrastrukturplanung und -politik.

2. Wissenschaftliche Debatten zu Infrastrukturen in urbanen Systemen

Wenn auch die intersektorale Koordination technischer Infrastrukturen selten ein explizites Feld aktueller Infrastrukturforschung ist, wird diese besonders in Debatten um eine intelligente Steuerung (Smart Cities) und um KRITIS gefordert.

2.1 Innovationen an intersektoralen Schnittstellen

Städte bilden traditionell einen Betrachtungsschwerpunkt in der nachhaltigen Raumentwicklung. In Städten konzentrieren sich nicht nur die Bevölkerung und die Wirtschaftsaktivitäten, dort werden auch ca. Dreiviertel des Abfalls und CO₂ erzeugt und 70 % der Energie verbraucht.¹ Sich stärker mit den städtischen Ressourcen- und Energieverbräuchen auseinanderzusetzen, forderten bereits die umweltpolitischen Debatten, die städtische Stoffströme und Energieverbräuche im sogenannten ökologischen Fußabdruck bilanzieren.² Anwendungsbezogen wurden deren Ideen vor allem in lokalen Agenda-21-Prozessen diskutiert, die Forderung nach

¹ Vgl. Klaus Beckmann, Stadt und Infrastrukturentwicklung, in: K. Weinert u.a. (Hrsg.), Stadt der Zukunft. Strategieelemente einer nachhaltigen Stadtentwicklung, München 2014, S. 17-27, hier: S. 17.

² Vgl. Sabine Hofmeister/Karl-Heinz Hübler, Stoff- und Energiebilanzen als Instrument der räumlichen Planung, Hannover 1990; Christopher Kennedy/Stephanie Pincetl/Paul Bunje, The Study of Urban Metabolism and its Application to Urban Planning and Design, in: Environmental Pollution, 159:8-9, 2011, S. 1965-1973.

einer integrativen und ganzheitlichen Umwelt- und Stadtpolitik jedoch nie umgesetzt.³

Aktuell erzeugen neue Technologien wichtige Impulse für eine ressourceneffizientere Stadtentwicklung. Im Idealfall ermöglichen diese eine dezentrale Ver- und Entsorgung und eine bedarfsorientierte Steuerung z.B. der Wärme und Energieversorgung⁴. Eine Schlüsselfunktion kommt dem Umbau der städtischen Infrastrukturen zu intelligenten Steuerungssystemen („Smart Cities“, „Industrie 4.0“) zu, die die ökonomische und Ressourceneffizienz durch dezentrale und flexible Versorgung kombinieren und Umweltqualitäten verbessern sollen. Beckmann betont, dass dies keine technologischen Sektorallösungen sein können, sondern die Handlungsansätze die Wasserver- und Abwasserentsorgung, die Energie- und Wärmeversorgung und die Mobilität integrieren sollten.⁵

Stadtweite Ansätze einer intelligenten Steuerung oder „best practices“ sind in Deutschland bisher jedoch nicht zu finden und ihre Einführung wird von Experten in Stadtentwicklung und Infrastrukturversorgung sehr skeptisch bewertet. Wesentliche Hürden stellen z.B. Fragen der Datensicherheit und der mangelnden Wirtschaftlichkeit der Technologien dar. Momentan führen jedoch umwelt- und energiepolitische Zielsetzungen dazu, dass Maßnahmen eine Unterstützung erfahren, die den Energieverbrauch und Emissionen reduzieren sowie den Einsatz erneuerbarer Energien erhöhen, was wiederum Innovationen bzw. die Fortentwicklung in städtischen Infrastrukturen fördert.

Bisher bleibt jedoch sowohl in der Infrastruktur- als auch der Raumforschung ausgeblendet, welche Potenziale die intersektoralen Schnittstellen für die Umsetzung der umweltpolitischen Ziele bieten und wie Innovationen für Synergien an den Verknüpfungen zwischen Sektoren gefördert werden können. Während die raumwissenschaftliche Innovationsforschung die Rolle von Nähe- und Agglomerationsvorteilen für Industrien in den Blick nimmt⁶, aber die Spezifika von Infrastruktursystemen nicht berücksichtigt, stehen in der sozialwissenschaftlichen Infrastrukturforschung ausschließlich einzelne Sektoren im Mittelpunkt.⁷

³ Vgl. Sabine Barles, *Urban Metabolism of Paris and its Region*, in: *Journal of Industrial Ecology*, 13:6, 2009, S. 898-913.

⁴ Vgl. Michael Batty (u.a.), *Smart Cities of the Future*, in: *UCL Working Papers Series, Paper 108*, 2012, S. 1-40.

⁵ Beckmann, S. 18.

⁶ Vgl. Knut Koschatzky, *Räumliche Aspekte im Innovationsprozess. Ein Beitrag zur neuen Wirtschaftsgeographie aus Sicht der regionalen Innovationsforschung*, Münster 2001.

⁷ Vgl. Renate Mayntz, *The changing governance of large technical infrastructure systems*, Meersburg 2008; Jochen Monstadt, *Die Modernisierung der Stromversorgung. Regionale Energie- und Klimapolitik im Liberalisierungs- und Privatisierungsprozess*, Wiesbaden 2004.

2.2 Kritische Infrastrukturen und städtische Resilienz

Ein weiterer Bedarf, intersektorale Schnittstellen auf städtischer Ebene zu erfassen und zu koordinieren, wird in Debatten um Risiko, Sicherheits(-kultur) und Katastrophenschutz artikuliert. Deren zentraler Gegenstand sind KRITIS, die sektorübergreifend voneinander abhängig sind (so sind bei einem Stromausfall auch Wasserversorgung und Telekommunikation beeinträchtigt) und als städtisches Netzwerk die Nachhaltigkeit von Städten fundamental beeinflussen.⁸ Dabei wird der Nachhaltigkeitsbegriff durch den der *Resilienz* überlagert, welcher die Widerstands-, Lern- und Anpassungsfähigkeit technischer und gesellschaftlicher Systeme gegenüber Störungen beschreibt. Hier steht nicht das Abschirmen vor einer Gefahr als „statische Konzeption“, sondern das Widerstehen, die Bewältigung und die Anpassung an eine sich „dynamisch entwickelnde Umgebung“ im Fokus.⁹ „Im Kern bedeutet der Resilienz-Ansatz einen Perspektivwechsel, der das Augenmerk weg von der Gefahr [...] hin zur Gesellschaft und zu deren Bewältigungsstrategien richtet.“¹⁰

Noch bleibt unklar, ob sich Resilienz als Theorieansatz, Leitbild oder Konzept durchsetzen kann und inwiefern vorhandene Ansätze hierdurch erweitert werden, sie gilt jedoch als „Schlüsselkomponente nachhaltiger Entwicklung“ bzw. kann das Nachhaltigkeitskonzept theoretisch schärfen.¹¹ So plädiert bspw. Coaffee für eine stärkere Integration der Politiken bzw. Strategien von „security“ und „sustainability“ in ein urbanes Resilienzverständnis.¹²

In Deutschland wurde Resilienz bislang nicht für KRITIS-Maßnahmen konkretisiert, während im angelsächsischen Raum bereits ein städtisches Resilienzmanagement etabliert und dieses mit einem integrativen Risiko- und proaktiven Krisenmanagement¹³ verbunden wurde: „An holistic concept for an integrative risk manage-

⁸ Z.B. Michael Neumann, Infrastructure planning for sustainable cities, in: Geographica Helvetica 66:2, 2001, S. 100-107.

⁹ Monika John-Koch, Schutz Kritischer Infrastrukturen – Quo Vadis?, in: Bevölkerungsschutz H. 4/2014, S. 2-5, hier S. 5.

¹⁰ Corinne Bara, Resilienz und Verwundbarkeit in der Schweiz. Die Unwetterkatastrophe von 2005. Bulletin zur schweizerischen Sicherheitspolitik, 2011, S.77-105, hier: S. 81, online unter: <http://www.css.ethz.ch/publications/pdfs/Bulletin-2011-77-105.pdf> (zuletzt abgerufen am 19.4.2015).

¹¹ UN-Definition i.Z.m. Rio +20-Protokolle nach: Klaus Thoma (Hrsg.), Resilien-Tech. "Resilience-by-Design": Strategie für die technologischen Zukunftsthemen, München 2014; Gabriela Christmann (u.a.), Vulnerabilität und Resilienz in sozio-räumlicher Perspektive. Begriffliche Klärungen und theoretischer Rahmen, Erkner 2011, S. 12.

¹² Jon Coaffee, Risk, resilience, and environmentally sustainable cities, in: Energy Policy 36:12, 2008, S. 4633-4638.

¹³ Vgl. P. Berke, Planning for Postdisaster Resiliency, in: The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science 604:1, 2006, S. 192-207; Stefan Kaufmann, Resilienz als ›Boundary Object, in:

ment intends to minimize the vulnerability of these infrastructures“ – wobei die umfassende Analyse von Interdependenzen und Kaskadeneffekten hierbei zentraler Bestandteil ist.¹⁴ Die bisherige Forschung zur wechselseitigen Beeinflussung verschiedener KRITIS liefert hierzu bereits konzeptionelle Ansätze¹⁵, quantitativ-mathematische Modelle und Simulationen¹⁶ sowie empirische Analysen¹⁷, erlaubt jedoch keine konkreten Rückschlüsse für die intersektorale Koordination in Städten. In der praktischen Umsetzung bleibt daher offen, wie dem adressierten Koordinationsbedarf entsprochen werden kann.

3. Ausdifferenzierung kommunaler Infrastrukturen

Den hohen Koordinationsansprüchen, die aus den dargelegten Debatten resultieren, stehen Veränderungen der kommunalen Betreiberstrukturen technischer Infrastrukturen in den letzten 15 Jahren gegenüber. Dabei haben sich die wirtschaftlichen Strukturen enorm ausdifferenziert und sind durch neue Handlungslogiken ergänzt worden. Als Ausgangspunkt für diese Transformationen fungierten u.a. ordnungspolitische Marktöffnungsbestrebungen der EU. Mit dem wirtschaftsliberalen Anliegen, Quersubventionierungen, Diskriminierungen und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, wurden integrierte Unternehmen in der Infrastrukturversorgung aufgefordert, Geschäftsfelder zu entflechten und Wertschöpfungsketten aufzuspalten, um Mitbewerbern einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu ermöglichen.¹⁸ Im Ergebnis unterstützten diese Politiken eine Verlagerung von Aufgaben aus der staatlichen Verantwortung in den privatwirtschaftlichen Bereich und führten zu einer neuen Vielfalt und Unübersichtlichkeit städtischer Infrastruktur

Christopher Daase/Philipp Offermann/Valentin Rauer (Hrsg.), Sicherheitskultur. Soziale und politische Praktiken der Gefahrenabwehr, Frankfurt a.M. 2012, S. 109-131.

¹⁴ D. Al-Khudhairy (u.a.), Towards integrative risk management and more resilient societies, in: Eur. Phys. J. Spec. Top. 214:1, 2012, S. 571-595, hier: S. 574, 579.

¹⁵ Vgl. Steven Rinaldi/James Peerenboom/Terrence Kelly, Identifying, Understanding, and Analyzing Critical Infrastructure Interdependencies, in: IEEE Control Systems Magazine 21: 6, 2001, S. 11-25.

¹⁶ Vgl. I. Utne/P. Hokstad/J. Vatn, A method for risk modeling of interdependencies in critical infrastructures, in: Reliability Engineering & System Safety 96:6, 2011, S. 671-678;
Pengcheng Zhang/Srinivas Peeta, A generalized modeling framework to analyze interdependencies among infrastructure systems, in: Transportation Research Part B: Methodological 45:3, 2011, S. 553-579.

¹⁷ Vgl. H.A.M. Luijff (u.a.), Empirical findings on European critical infrastructure dependencies, in: IJSSE 2:1, 2010, S. 3.

¹⁸ Silvester von Kotten/Andreas Ortmann, The Unbundling Regime for Electricity Utilities in the EU: A case of legislative and regulatory capture?, in: Energy Economics, 30:6, 2008, S. 3128-3140.

versorgung. Neben einer starken Erhöhung der Akteurszahlen entstanden mannigfaltige Angebots-, Eigentums- und Regelungsformen in der Leistungserbringung.¹⁹

Um sich diesem Befund empirisch anzunähern, wurden im zugrunde liegenden Forschungsprojekt die Betriebsformen und Eigentumsverhältnisse in der Infrastrukturversorgung in 25 deutschen Großstädten analysiert sowie die Schnittstellen der technischen Infrastrukturen und deren Koordinationsbedarfe und -formen erfasst.²⁰ Diese Analyse konnte die teils stark ausdifferenzierten Unternehmensstrukturen in der Infrastrukturversorgung belegen. Mit der Anzahl der Unternehmen stieg die Fülle der (öffentlich-rechtlich bis privatrechtlichen) Betriebs- und kommunalen Beteiligungsformen, sodass die Akteurslandschaft der Infrastrukturversorgung heterogener wurde. Zugleich zeigte die Erhebung, dass diese Ausdifferenzierung mit neuen Schwierigkeiten für die stadtbezogene Koordination der Infrastrukturen einhergeht: (1) Bei veränderten Zielsetzungen der städtischen Unternehmen steht der Gemeinwohl- eine starke Gewinnerorientierung gegenüber; (2) Interessenslagen und Handlungslogiken wurden durch institutionelle und räumliche Trennungen diversifiziert – hierdurch wird der Austausch erschwert und die Kooperationsbereitschaft gesenkt, da der individuelle Aufwand für die Akteure steigt; (3) die einzelnen Ver- und Entsorgungsunternehmen sind in unterschiedlichen funktionalen (Raum-)Einheiten verankert und weisen eher stadtübergreifende, intrasektorale als stadtbezogene, intersektorale Kooperationen auf (Skalenunterschiede).

Insofern bestätigt die Untersuchung die vereinzelt vorhandenen Literaturbefunde, nach denen stärker projektbezogene, teilräumliche Aushandlungen an die Stelle langfristiger strategischer Planungen treten: „Die zunehmende Entkopplung von planender Verwaltung einerseits, Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen bzw. Leistungserbringern andererseits erschwert das notwendige systemische Nachdenken über Stadtentwicklung, Städtebau und städtische Infrastrukturen.“²¹

4. Intersektorale Koordination in deutschen Großstädten: Ein erster empirischer Befund

Um zu prüfen, inwiefern gegenwärtig die in den Debatten artikulierten Koordinationsanfordernisse in der städtischen Praxis aufgegriffen werden und welche Restriktionen die sektorübergreifende Koordination erschweren, wurden Fallstudien mit

¹⁹ Jens Libbe/Hadia Köhler/Klaus Beckmanns, *Infrastruktur und Stadtentwicklung*, Berlin 2010, S. 432.

²⁰ Detaillierte Ausführungen hierzu: Antje Matern/Martin Schmidt/Jochen Monstadt, *Kommunale Daseinsvorsorge im neuen Spannungsfeld? Ansätze und Möglichkeiten sektorübergreifender Koordination technischer Infrastrukturen*, in: Haber (u.a.) (Hrsg.), *Daseinsvorsorge in der Raumentwicklung*, 2004, S. 61-74.

²¹ Libbe/Köhler/Beckmann, S. 15.

leitfadengestützten Experteninterviews²² in vier anonymisierten Großstädten durchgeführt.

4.1 Innovationen an intersektoralen Schnittstellen/„Smart Cities“

Während einschlägige Debatten die Relevanz intersektoraler Verknüpfungen verdeutlichen, ist ihre Fortentwicklung in der Praxis der Untersuchungsstädte selten als zentrales Handlungsfeld der Infrastrukturentwicklung zu erkennen. Zum einen limitieren die Pfadabhängigkeiten technischer Systeme eine flexible Anpassung von Strukturen, zum anderen sind technische Infrastrukturen weiterhin vertikal vernetzt und sektorbezogen organisiert. Zwar verändern sich die Infrastruktursysteme durch die neuen klima- und energiepolitischen Anforderungen und lösen damit an intersektoralen Schnittstellen Innovationen aus. Wie ein Beispiel illustriert, bei dem eine Anlage zur Wärmenutzung von Deponiegas um die Speiseresteverwertung erweitert wurde, entstehen lokale Innovationen selten durch strategische Planung, sondern als problembezogene Reaktion auf lokale Gelegenheiten.

In der Wahrnehmung befragter Experten ist eine strategische Fortentwicklung der Schnittstellen nicht als Handlungsfeld der kommunalen Ver- und Entsorgung verankert und „Smart Cities“ werden als theoretische Diskussion mit geringer praktischer Relevanz erlebt. Neben ungelösten Fragen des Datenschutzes und der technischen Machbarkeit wird hinterfragt, welcher Wert sich für die Versorgungsunternehmen ergibt. Zwar entstehen Potenziale für Smart Cities und eine intelligente Steuerung durch erste unternehmensinterne IKT-basierte Lösungen, die eine hohe Transparenz der Abläufe schaffen und damit helfen, Wartungsarbeiten zu erleichtern und Kosten einzusparen („Industrie 4.0“). Bislang bleiben die Neuerungen jedoch meist auf einzelne Sektoren beschränkt.

Für Innovationen an intersektoralen Schnittstellen stehen vor allem projektbezogene Lösungen im Vordergrund, die (technologische) Neuerungen für spezifische lokale Herausforderungen entwickeln. Die aktuelle städtische Relevanz bildet den zentralen Anlass, auch wenn diese Innovationen auf überregionale Anforderungen (der Energieeinsparung/-gewinnung) reagieren oder technologische Lösungen adaptieren, die in ähnlichen Zusammenhängen erprobt wurden. Der Vorrang projektbezogener Erneuerungen vor radikalen Systemveränderungen ist auch Ausdruck des Selbstverständnisses städtischer Infrastrukturunternehmen, die die Versorgungssicherheit als wichtigstes Unternehmensziel definieren. Innovationen werden zudem erst interessant, wenn sie Gewinne erhöhen, d.h. ihre Machbarkeit und Renditeop-

²² Interviewpartner waren Vertreterinnen und Vertreter aus den jeweiligen städtischen und regionalen Ver/Entsorgungsunternehmen sowie den Stadtverwaltungen.

tionen in Pilotvorhaben getestet wurden und einen ökonomischen Mehrwert erwarten lassen. Dies unterstreichen Experten, die in der Fortentwicklung intersektoraler Schnittstellen einen höheren Aufwand (bei schwierigeren Zuständigkeiten) erkennen als bei sektoralen Innovationen. Folglich benötigen Innovationen an intersektoralen Schnittstellen Sonderbedingungen²³, die sich vorrangig in Projekten realisieren lassen. Diese bieten durch ihre räumliche, zeitliche und inhaltliche Begrenzung sowie durch Ausnahmeregeln für Qualitätsstandards und Finanzierung Freiräume zum Erproben und für (unerwartete) Resultate.

In der Untersuchung wurde auch deutlich, dass Innovationen an intersektoralen Schnittstellen strategische Akteure benötigen. Dies bestätigt Hughes These²⁴, der „Systembuilders“ eine entscheidende Rolle zuordnet. Dies sind Fach- und Sachexperten, die Neuerungen ermöglichen, indem sie z.B. Wissen- und Machtressourcen aus lokalen und sektoralen Netzwerken bündeln, Finanzierungsquellen erschließen oder Umsetzungsnetzwerke von Schlüsselakteuren knüpfen. Strategische Akteure können sowohl in Ver- und Entsorgungsbetrieben als auch in der städtischen Verwaltung verankert sein. Traditionell unterscheiden sich deren Motivation zwischen ökonomischen Interessen seitens der Unternehmen und (umwelt-) politisch motiviertem Handeln bei den städtischen Verwaltungen. Kostenersparnisse motivieren in Multi-Utility-Unternehmen, z.B. die Wartungsarbeiten an der Netzinfrastruktur in gemeinsamen Bautrupps zu organisieren, die Wasser-, Gas- und Elektromonteur umfassen. Umweltpolitische Zielsetzungen bilden Antriebskräfte für Neuerungen, wenn sie als unternehmensinterne Zielsetzungen verankert sind oder wenn Förderprogramme die Erprobung von energie- und ressourcenschonenden Technologien finanziell unterstützen.

Für eine strategische Auseinandersetzung mit intersektoralen Verknüpfungen erscheint es zukünftig wichtig, sektorale Denk- und Handlungsmuster zu überwinden und deren Entwicklung als Aufgabe für städtische Akteure zu definieren, was bis heute selbst in umweltpolitisch progressiven Städten nicht erfolgt. In einzelnen Städten lassen sich erste Ansätze innovationsorientierter, intersektoraler Planung²⁵ erkennen. Allerdings benötigen diese staatlich motivierten Steuerungsformen neben strategischen Akteuren stadtspezifisch günstige Transformationsbedingungen, wie Stadtwachstum, ein umweltorientiertes Milieu sowie eine günstige Haushaltssituation.

²³ Vgl. Oliver Ibert, *Innovationsorientierte Planung. – Verfahren und Strategien zur Organisation von Innovation*. Stadt, Raum und Gesellschaft, Bd. 19, Opladen 2003, S. 47.

²⁴ Vgl. Thomas Hughes, *The Evolution of Large Technological Systems*, in: W. Bijker/T. Hughes/T. Pinch (Hrsg.), *The Social Construction of Technological Systems*, Massachusetts 1987, S. 51-82. Vgl. auch die Leitrezension in diesem Heft.

²⁵ Vgl. Ibert.

4.2. Städtische Resilienz: Sektorübergreifendes Risiko-/Krisenmanagement

Aus verschiedenen sicherheitspolitischen und Resilienzdebatten konnte der Bedarf an intersektoraler Koordination im Sinne eines integrativen Risiko- und proaktiven Krisenmanagements auf städtischer Ebene abgeleitet werden. Die empirische Betrachtung hierzu zeigt, dass das Thema KRITIS in allen Untersuchungsstädten als zunehmend bedeutend empfunden wird, aber meist in jenen Städten eine hohe Themensensibilität besteht, die in der näheren Vergangenheit einschlägige Krisenerfahrungen (z.B. durch Sturm oder Hochwasser) gesammelt haben. Hier dominieren ereignisbezogene Koordinationsaktivitäten und ein stark ausgeprägtes Krisenmanagement, während die Planungs- und Koordinationsaktivitäten in Städten ohne solche Erfahrungen eher durch ein grundlegend-strategisches Risikomanagement charakterisiert sind.

In allen Städten werden Interdependenzen zwischen Infrastrukturektoren wahrgenommen. Die bisherigen Überlegungen zu gegenseitigen Abhängigkeiten können jedoch durchweg als sporadisch bezeichnet werden und bleiben meist auf Teilbetrachtungen und sektorbezogene Schutzstrategien beschränkt. Systematische Interdependenzanalysen existieren in keiner der untersuchten Städte. Die intersektorale Zusammenarbeit beruht lediglich auf unregelmäßigen Besprechungen bzw. Unterrichtungen über die jeweiligen Verwaltungs- und Betriebsstrukturen. Auch wenn diese Aktivitäten in den Untersuchungsstädten einen sehr unterschiedlichen Stand aufweisen, existieren insgesamt keine systematischen Gefährdungskataloge und Risikoanalysen sowie abgeleitete Managementkonzepte.

Als Koordinationsinstanz im Sinne einer Initiativ- und Führungsverantwortlichkeit im Risiko- und Krisenmanagement wird übereinstimmend der städtische Katastrophenschutz (KatS) benannt. Dessen neue Aufgabe des Schutzes Kritischer Infrastrukturen resultiert u.a. aus infrastrukturellen Transformationsprozessen, aufgrund derer der KatS nun koordinierend und verbindend tätig werden muss: Zum einen weisen lokale Versorgungsunternehmen keine Erzeugungskapazitäten mehr auf, so dass eine überörtliche Abhängigkeit entstanden ist, die außerhalb des jeweiligen unternehmerischen Einflussbereichs liegt. Zum anderen hat die betriebliche Entkopplung den bidirektionalen Austausch zwischen den Unternehmen stark reduziert. Der KatS geht jedoch institutionell auf den Zivilschutz zurück und ist in seinen Strukturen und Ausrüstungen traditionell auf eine militärische Bedrohungslage ausgerichtet. Demgemäß verfügt sein Personal über keine besondere Expertise im Infrastrukturbereich und grundlegende Informationen über erfolgte Unternehmensveränderungen einschließlich neuer Ansprechpartner werden häufig nicht an den KatS kommuniziert. Folglich fehlt in den Fallstädten eine klare Kommunikati-

onsstrategie in Verbindung mit einem umfassenden Wissensmanagement. Bisherige Erkenntnisse aus unternehmensinternen Übungen und spezialisierte Informationsplattformen bilden zwar wertvolle Potenziale, um dieses Defizit zu überwinden, die vorhandenen Ressourcen können aber ohne einen weitergehenden organisationsübergreifenden Austausch nicht erschlossen werden.

Die hohe Komplexität des Themas wirkt sich restriktiv auf ein umfassendes Risikomanagement aus. Vulnerabilitäts- und Interdependenzerhebungen sind aufwändig, personal- und wissensintensiv, während die politisch Verantwortlichen den KRITIS-Schutz noch nicht als neues kommunales Aufgabenfeld verinnerlicht haben. Gleichzeitig sieht sich die Ver- und Entsorgungswirtschaft einem hohen wirtschaftlichen Druck gegenüber, unter dessen Einfluss Sicherheitsfragen unattraktiv erscheinen oder Konkurrenzen einen Austausch belasten. Auch erschwert die Verteilung des (sektorspezifischen) Wissens auf unterschiedliche Betriebe das Interdependenzmanagement. Dies kann mitunter durch Mehrspartenunternehmen aufgefangen werden, welche über sektorübergreifende Netzleitstellen verfügen, durch das gebündelte Know-how Interdependenzen besser einschätzen können und zentrale Ansprechpartner bereitstellen.

Gleichwohl sind vollintegrierte Multi-Utility-Unternehmen eher die Ausnahme der städtischen Ver- und Entsorgung. Insgesamt treffen die Anforderungen eines koordinierenden Risiko- und Krisenmanagements in diversifizierten und teilweise unübersichtlichen Wirtschaftsstrukturen auf ein institutionelles Vakuum, welches durch ausgedehnte KRITIS-Verflechtungen über Stadtgrenzen hinaus zusätzlich verstärkt wird. In diesem individuellen Geflecht und aus der jeweiligen subjektiven Bedeutungseinschätzung heraus versucht bislang jede Stadt, eigene lokale Lösungen zum KRITIS-Schutz zu entwickeln.

5. Schlussfolgerungen für die nachhaltige Entwicklung städtischer Infrastrukturen

Obwohl den Verflechtungen zwischen technischen Infrastrukturen in unterschiedlichen Debatten eine zentrale Bedeutung für die nachhaltige Stadt- und Infrastrukturentwicklung zugeordnet wird, bleibt die sektorübergreifende Koordination in der Praxis deutscher Städte gegenwärtig hinter diesen Anforderungen zurück. Die empirischen Zwischenergebnisse zeigen, dass bislang weder Innovationen an intersektoralen Schnittstellen systematisch gefördert werden noch ein gesamtstädtisches Resilienzmanagement existiert.

In Städten stehen projektbezogene Neuerungen und inkrementelle Weiterentwicklungen der Sektoren und ihrer Schnittstellen im Mittelpunkt der Innovationsbestrebungen. Lokale Pilotvorhaben zur Erprobung innovativer Lösungen werden

dann angestoßen, wenn strategische Akteure – in den Unternehmen oder Stadtverwaltungen – „windows of opportunities“ in den bestehenden Strukturen erschließen und projektbezogene Netzwerke zu deren Umsetzung aufbauen können. Die in einzelnen Debatten geforderte systematische Weiterentwicklung technischer Infrastrukturen im Sinne einer innovationsorientierten Stadtentwicklung²⁶ bleibt dabei unberücksichtigt.

Ebenso sollten Infrastrukturen in ein ganzheitliches Risiko- und Krisenmanagement eingebunden werden, das durch den städtischen KatS initiiert und koordiniert wird. In seinen traditionellen Strukturen ist dieser jedoch den bestehenden Anforderungen kaum gewachsen und der KRITIS-Schutz trifft auf ein institutionelles Vakuum. Neben einer Reorganisation der Kooperationsstrukturen ist allerdings auch eine stärker anwendungsbezogene, überörtliche Hilfestellung (Analysemethoden, Handlungsempfehlungen etc.) nötig, die u.a. in Form einer „nationale[n] Resilienzstrategie als übergreifende Vision für resiliente Gesellschaften im größeren Kontext der nachhaltigen Entwicklung“²⁷ gefordert wird.

In beiden Themenfeldern wirken sich traditionelle Organisationsstrukturen und neuere Transformationseffekte erschwerend auf die sektorübergreifende Koordination aus. Erstens fördern sektorbezogene Aufgabenorganisationen, Regelungsstrukturen und Finanzierungsgrundlagen eine fragmentierte Entwicklung. Innerhalb von Multi-Utility-Unternehmen können zwar Abstimmungsprozesse vereinfacht, operative Synergien erschlossen sowie sektorübergreifende Wissensdefizite ausgeglichen werden. Jedoch sind auch Mehrspartenunternehmen in ihrem Handeln vorrangig ökonomisch motiviert und kein Garant für ein leistungsfähiges und innovationsorientiertes Interdependenzmanagement. Auch durch städtische Verwaltungen (Umweltämter und KatS) kann eine Koordination nicht immer erfolgen, da zweitens deren Verschlingung zu finanziellen und personellen Einschränkungen führt. Drittens wird die Koordination nicht selten durch einen unzureichenden Informationsfluss erheblich behindert, obwohl die nachhaltige Stadt- und Infrastrukturentwicklung von funktionierenden Kommunikationsstrukturen zwischen koordinierender Verwaltung, rahmensetzender Politik und den sich stärker ausdifferenzierenden Infrastrukturunternehmen profitiert. Es ist bislang nicht zu erwarten, dass sich die Rahmenbedingungen für die sektoral orientierte und zersplitterte Infrastrukturplanung grundlegend verbessern. Um dem Anspruch nachhaltiger Stadtentwicklung gerecht zu werden, ist die Entwicklung einer konsistenten Beteiligungs-, Koor-

²⁶ Vgl. Ibert, S. 9.

²⁷ Klaus Thoma, Resiliente Infrastrukturen, in: Klaus Weinert (u.a.) (Hrsg.), Stadt der Zukunft. Strategieelemente einer nachhaltigen Stadtentwicklung, München 2014, S. 87-95, hier S. 93.

dinations-, Kommunikations- und Kooperationsstrategie auf städtischer Ebene deshalb umso bedeutender.

Dr. Martin Schmidt, IWAR, TU Darmstadt, m.schmidt@iwar.tu-darmstadt.de
Dr. Antje Matern, BTU Cottbus-Senftenberg, matern@tu-cottbus.de

J O C H E N M O N S T A D T / M I K A E L H Å R D /
S O P H I E S C H R A M M

Jenseits der Netzstadt? Stadt- und Infrastrukturentwicklung in Dar es Salaam

Einleitung¹

Wie kaum ein anderes Paradigma hat das Ideal eines durch physische Netze geordneten Stadtraums seit Mitte des 19. Jahrhundert die Konstruktion und Rekonstruktion von Städten und technischen Infrastrukturen beeinflusst. Ingenieure, Stadtplaner, Architekten sowie Gesundheits- und Umweltpolitiker haben weltweit versucht, ihr Handeln an diesem zirkulierenden Modernitätsideal der Universalisierung, Hygienisierung und Ordnung des Stadtraums auszurichten.² Eine „moderne“, „funktionale“ oder „nachhaltige“ Stadt scheint demnach ohne flächendeckende Ver- und Entsorgungsnetze und eine ubiquitäre Versorgung mit Wasser-, Abwasser-, Strom- und Telekommunikationsleitungen kaum vorstellbar.

¹ Wichtige Vorarbeiten für diesen Beitrag liefert einerseits das im Rahmen des im DFG-Schwerpunktprogramms 1148 „Kreativität und Adaption in Afrika“ geförderte Projekt „Translating urban infrastructure ideals and planning models“ (MO 1804/7-1); vgl. hierzu auch Jochen Monstadt/Sophie Schramm, *Toward the networked city? Translating technological ideals and planning models in water and sanitation systems in Dar es Salaam*, in: *International Journal of Urban and Regional Research*, angenommen 2015. Zugleich basiert der Beitrag auf konzeptionellen Überlegungen im Rahmen des von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten Promotionskollegs „Strukturwandel und nachhaltige Versorgung afrikanischer Städte“ an der Technischen Universität Darmstadt; vgl. www.urbangrad.tu-darmstadt/afrika.

² Joel A. Tarr/Gabriel Dupuy (Hrsg.), *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Philadelphia 1988; Gabriel Dupuy, *Urban Networks – Network Urbanism*, Amsterdam 2008; Dieter Schott, *Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die "Produktion" der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880-1918, Darmstadt 1999.*

Seit Kolonialzeiten gilt dieses Ideal auch als Leitbild für Planungsinstitutionen und Stadtregierungen in Subsahara-Afrika ebenso wie für transnational agierende Entwicklungsorganisationen, Ingenieurfirmen und Versorgungsunternehmen. Im Unterschied zum Modernitätsideal eines durch ubiquitäre Netze geordneten und vereinheitlichten Stadtraums zählen eine höchst ungleiche Versorgung der Bevölkerung mit Infrastrukturdiensten, geringe Anschlussraten der ökonomisch benachteiligten Bevölkerungs- und Stadtteile an die zentrale Netze sowie hybride Formen netzgebundener und nicht netzgebundener Versorgung zu wichtigen Charakteristika afrikanischer, darüber hinaus aber auch zahlreicher anderer Städte des globalen Südens. Anstelle eines Gebietsmonopolisten, der den gesamten Stadtraum mit standardisierten Dienstleistungen versorgt, sind diese Städte durch eine Vielzahl von Infrastrukturdienstleistern und differenzierte Dienstleistungen geprägt. Mit Blick auf die offensichtliche Abweichung von hegemonialen Stadtmodellen des globalen Nordens wurden und werden afrikanische Städte daher häufig vorschnell als defizitär charakterisiert. Sie gelten als chaotisch, rückständig und abgeschnitten von globalen Netzwerken.

Anstatt allein den Blick auf die ins Auge fallenden Defizite zu richten, untersucht die neuere postkoloniale Stadtforschung, wie afrikanische Städte tatsächlich funktionieren. Das schließt die kritische Bestandsaufnahme der kolonialen und postkolonialen Einflüsse in der Stadtplanung ebenso ein wie die raumspezifischen Formen von Modernität, Urbanität und Kreativität in der Suche nach eigenen, angepassten Problemlösungen.³ Gerade in der Forschung zu technischen Infrastrukturen dominieren jedoch häufig weiterhin Defizitanalysen oder techn(okrat)ische Lösungsansätze für die Infrastrukturkrisen afrikanischer Städte.⁴ Untersuchungen, die das koloniale Erbe heutiger Infrastruktursysteme, ihre Anpassung an zirkulierende Stadt- und Technikmodelle sowie die kontextuell eigenständigen und kreativen Antworten auf lokale Versorgungsprobleme einer zunehmend urbanen Gesellschaft in den Blick nehmen, sind jedoch bislang selten.

³ Vgl. Jennifer Robinson, *Global and World Cities. A View from off the Map*, in: *International Journal of Urban and Regional Research* 26:3, 2002, S. 531-554; Carlos N. Silva (Hrsg.), *Urban Planning in Sub-Saharan Africa. Colonial and Post-Colonial Planning Cultures*, London 2015; Vanessa Watson, *Seeing from the South. Refocusing Urban Planning on the Globe's Central Urban issues*, in: *Urban Studies* 46:1, 2009, S. 2259-2275.

⁴ Als Ausnahmen vgl. Matthew Gandy, *The Fabric of Space. Water, Modernity and the Urban Imagination*, Cambridge, Mass., 2014; Carole Rakodi, *Order and Disorder in African Cities. The Social Roots and Contemporary Outcomes of Approaches to Governance and Land Management*, in: *UNU-WIDER Project Workshop "Beyond the Tipping Point: Development in an Urban World"*, 26.-28. Juni 2008; Olivier Coutard, *Placing Splintering Urbanism. Introduction*, in: *Geoforum* 39:6, 2008, S. 1815-1820.

Ziel der Verfasser dieses Artikels ist es daher, einen Beitrag zur postkolonialen Stadt- und Infrastrukturforschung zu leisten, indem die „Zirkulation“ und „Übersetzung“ von Idealen und Organisationsmodellen der Netzstadt untersucht wird. Im Sinne einer global orientierten Stadt- und Technikgeschichte möchten wir nicht einseitig die im globalen Norden bekannten großtechnischen Systeme ins Zentrum der Analyse stellen. Aufbauend auf eine Einführung in die Debatte zur Netzstadt und in Konzepte der Wissenschafts- und Technikforschung zum Transfer zirkulierender Technikmodelle untersuchen wir raumspezifische Prozesse der Anpassung und Kreativität in der Versorgung mit Infrastrukturdiensten. Hiermit möchten wir einen kritischen Blick darauf werfen, welche Konsequenzen der Transfer von Wissen, Ideen und Technik seit Kolonialzeiten hat. Dies geschieht am Beispiel der ostafrikanischen Stadt Dar es Salaam, dem wirtschaftlichen und politischen Zentrum der Vereinigten Republik Tansania. Mit jährlichen Wachstumsraten von 6,6 % bzw. 226.000 neuen Stadtbewohnern zählt die durch Zersiedlung geprägte Stadt zu den am schnellsten wachsenden Metropolen des afrikanischen Kontinents.⁵

Aufstieg und Zirkulation des Ideals einer Netzstadt

Eines der zentralen Leitbilder, das die Konstruktion und Planung von „modernen“ Städten und technischen Infrastrukturen in Europa und Nordamerika seit Mitte des 19. Jahrhunderts geprägt hat, ist das einer „Netzstadt“. Entsprechend diesem Ideal einer netzgebundenen Universalversorgung aller Bewohner unabhängig von Zeit, Ort und sozialem Status begannen Städte, technische Netze zur Bereitstellung von Infrastrukturdienstleistungen auf- und auszubauen. Zahlreiche historische und gegenwartsbezogene Studien haben diese technikgetriebenen Modernisierungsprozesse und die Vernetzung von Städten – etwa den Aufstieg der „networked city“, der „electric city“, der „sanitary city“, der „hydropolis“ oder der „cybercity“ – in Europa und Nordamerika untersucht.⁶ Allen Begriffen zugrunde liegt ein Denk- und Planungsmodell, das von folgenden Normen ausgeht: (1) der Vorstellung *zentraler Netze und Anlagen* zur Ver- und Entsorgung der Stadtbevölkerung, (2) der Annahme, dass *Gebietsmonopolisten* die *passiven Nutzer* flächendeckend mit ubiquitären Infrastrukturdiensten versorgen, (3) der Unterstellung, die Versorgung müsse *staatsnah in sogenannten „public utilities“* erbracht werden, indem staatliche und kom-

⁵ Vgl. UN-Habitat, *The State of African Cities 2014*, Nairobi 2014, S. 25.

⁶ Tarr/Dupuy; Dupuy; Harold L. Platt, *The Electric City. Energy and the Growth of the Chicago Area, 1880-1930*, Chicago 1991; Martin L. Melosi, *The Sanitary City. Environmental Services in Urban America from Colonial Times to the Present*, Pittsburgh, Penn., 2000; Susanne Frank/Matthew Gandy (Hrsg.), *Hydropolis. Wasser und die Stadt der Moderne*, Frankfurt/M., 2006; Stephen Graham (Hrsg.), *The Cybercities Reader*, London 2003.

munale Akteure eine weitreichende Verantwortung für die Produktion bzw. Regulierung homogener und universal verfügbarer Infrastrukturdienste erbringen und schließlich (4) der Vorstellung einer die Raumnutzungen ordnenden bzw. die Daseinsvorsorge sichernden *Stadtplanung*. Die Verbreitung dieses Technikideals, das im globalen Norden übrigens zunehmend erodiert⁷, hatte nicht allein die gebaute Umwelt und Rationalisierung des städtischen Raums zur Folge, sondern brachte auch einen hohen Grad an technischer und baulicher Konvergenz in Städten hervor und beeinflusste auch die soziale Organisation und Planung von Städten.

Seit Kolonialzeiten wurde das Modell der Netzstadt auch auf den globalen Süden übertragen. Als die Kolonialmächte begannen, ihre städtischen Enklaven aufzubauen, versuchten sie häufig die gleichen Techniken, Planungsideale und Standards anzuwenden, die zuvor in europäischen Städten entwickelt worden waren. Gerade in den Stadtvierteln der kolonialen Herrscher, die häufig als Refugium europäischer Modernität inmitten von Bedrohungen der unzivilisierten Welt betrachtet wurden, repräsentierten die exportierten Infrastruktursysteme und die sie tragenden Planungssysteme Ideale einer modernen urbanen Welt und lieferten ein (utopisches) Abbild von Ordnung, Kontrolle und Sicherheit im Angesicht des Fremden.⁸ Auch in der postkolonialen Phase blieben die Rechtssysteme und Planungspraktiken häufig dem überlieferten Modernitätsideal verhaftet. Trotz formeller Unabhängigkeit wurde der Transfer der im globalen Norden entwickelten Modelle und Techniken durch die fachliche Ausbildung von Ingenieuren und Planern, die Einbindung internationaler Berater und Ingenieure, die Paradigmen und Praktiken internationaler Entwicklungsagenturen, aber auch durch Reisen der afrikanischen Eliten und die durch globale Medien transportierten Ideen unvermindert fortgesetzt.⁹

Im offensichtlichen Widerspruch zum Ideal der Netzstadt und zu universalistischen Vorstellungen städtischer Modernisierungspfade war die Bereitstellung von Infrastrukturdiensten in afrikanischen Städten seit Anfang des Kolonialismus durch eine hohe räumliche und soziale Ungleichheit gekennzeichnet. Die Netzabdeckung und der Zugang zu netzgebundenen Infrastrukturen sind in der Regel durch mehr oder weniger drastische Diskriminierungen der unteren Einkommensgruppen gekennzeichnet.¹⁰ Auch das Modell öffentlicher Gebietsversorger, die durch den Staat kontrolliert werden und ein lokales Versorgungsmonopol haben, wurde zu keiner

⁷ Vgl. Olivier Coutard/Jonathan Rutherford, *Beyond the networked city: infrastructure reconfigurations and urban change in the North and South*. London u.a., 2015 (im Erscheinen).

⁸ Vgl. E. Jeffrey Popke/Richard Ballard, *Dislocating Modernity. Identity, Space and Representations of Street Trade in Durban, South Africa*, in: *Geoforum*, 35:1, 2004, S. 99-110.

⁹ Vgl. Rakodi, S. 9.

¹⁰ Vgl. Sylvie Jaglin, *Differentiating Networked Services in Cape Town. Echoes of Splintering Urbanism?*, in: *Geoforum* 39:6, 2008, S. 1897-1906.

Zeit umgesetzt. Stattdessen übernehmen eine Vielzahl kleiner Privatunternehmen und (Zwischen-)Händler die Versorgung oder die lokale Bevölkerung versorgt sich selbst, wo Infrastrukturdienste etablierter Versorger nicht vorhanden, lückenhaft oder zu teuer sind.¹¹

Zusammenfassend lässt sich die Versorgung afrikanischer Städte insofern durch ein Spannungsverhältnis zwischen zirkulierenden Stadt- und Technikidealen und der real existierenden Stadt- und Infrastrukturentwicklung charakterisieren. Während staatliche Regulierungsagenturen, Stadtplaner und Entscheidungsträger in Versorgungsunternehmen die Umsetzung des Netzstadtideals bis in die heutige Zeit betreiben¹² und primär als Frage politischer, technischer und finanzieller Anstrengungen betrachten, ist die Realität häufig durch hybride Formen der Versorgung, inkrementelle Muster der Stadt- und Technikentwicklung und einen begrenzten Einfluss staatlicher Planung gekennzeichnet.

Die Übersetzung der Netzstadt in lokale Kontexte

In den letzten Jahren haben sich erste Studien in der Wissenschafts- und Technikforschung sowie der postkolonialen Stadtforschung mit der Frage beschäftigt, wie Techniken, Stadt- und Technikideale sowie Planungs- und Organisationsmodelle zwischen verschiedenen Orten zirkulieren und wie sich ihr Transfer in afrikanischen Städten gestaltet. So wenden zahlreiche Stadtregierungen in Afrika bis heute koloniale Modelle der Stadtplanung und des Landmanagements an und folgen hiermit den exportierten Ideen räumlicher Ordnung und staatlicher Planung des städtischen Raums.¹³

Wie die neuere Planungstheorie zeigt, können Planungsmodelle und -praktiken, die aus einem anderen räumlichen und institutionellen Kontext stammen, nicht einfach an einem neuen Ort angewandt werden, ohne diese in die ortsspezifischen Bedingungen zu übersetzen.¹⁴ Dementsprechend untersuchen verschiedene Studien die lokalen Restriktionen in Städten des globalen Südens, sich diesen hegemonialen

¹¹ Vgl. Jessica Budds/Gordon McGranahan, Are the Debates on Water Privatization Missing the Point? Experiences from Africa, Asia, and Latin America, in: Environment and Urbanization H. 15/2003, S. 87-114.

¹² Zwar argumentiert eine wachsende Expertengemeinschaft seit den 1970er Jahren für den Einsatz sogenannter „angepasster Technologien“, allerdings haben sich diese meist dezentraleren Lösungen bislang kaum durchgesetzt; vgl. Monstadt/Schramm.

¹³ Vgl. Ambe J. Njoh, Urban Planning as a Tool of Power and Social Control in Colonial Africa, in: Planning Perspectives 24:3, 2003, S. 301-317; Watson; Mabogunje; Silva.

¹⁴ Vgl. Patsy Healey, Circuits of Knowledge and Techniques. The Transnational Flow of Planning Ideas and Practices, in: International Journal of Urban and Regional Research 37:5, 2013, S. 1510-1526.

Idealen anzupassen, weisen auf erhebliche Widerstände, Kontroversen und nicht intendierte Nebenfolgen des Transfers hin.¹⁵ Allerdings fehlen bislang empirische Untersuchungen, die systematisch herausarbeiten, wie exogene Ideale und Planungsmodelle der Infrastrukturversorgung übersetzt werden.

Bekanntlich hat sich die Stadt- und Technikgeschichte längst der Frage gewidmet, wie technische Innovationen in der städtischen Infrastrukturversorgung zwischen Orten zirkulieren und vor Ort in Form "regionaler Technologiestile" an geographische und politische Bedingungen angepasst werden.¹⁶ Allerdings hat sich diese Forschung bislang überwiegend auf (West-)Europa und Nordamerika und die Zirkulation zwischen diesen beiden Kontinenten konzentriert. Wie Hård und Misa anhand der historischen Entwicklung von innovativen Stadttechniken aufzeigen, kommt es zu parallelen Prozessen einer Homogenisierung und Differenzierung. Einerseits fungiere die Zirkulation von technischen Artefakten, Menschen und Ideen als Motor einer Homogenisierung von städtischer Infrastruktur. Andererseits erfordere der Transfer von Technologien und Ideen, dass diese modifiziert und angeeignet werden, um sich auf diese Weise in die lokalspezifischen Kontexte anzupassen.¹⁷

Während diese Studien fast ausschließlich auf den globalen Norden und die dort auftretenden Homogenisierungsprozesse fokussieren, entwickeln Vertreter der postkolonialen Technikforschung differenziertere Begrifflichkeiten.¹⁸ Wenn Technologien und Modelle in neue Raumkontexte transferiert und dort funktionsfähig gemacht werden sollen, seien Übersetzungsleistungen, spezifisches Wissen, Erfahrungen sowie experimentelle Praktiken erforderlich.¹⁹ Dieser Editierungsprozess schafft damit eine neue Realität in dem lokalen Kontext oder eine lokale Version der Netzstadt.²⁰ Hierbei kann es zu unterschiedlichen Formen einer Übersetzung kommen:

¹⁵ Vgl. Vanessa Watson, *Conflicting Rationalities. Implications for Planning Theory and Ethics*, in: *Planning Theory & Practice* 4:4, 2003, 395–407; Silva.

¹⁶ Vgl. Thomas P. Hughes, *The Evolution of Large Technical Systems*. in: Wiebe E. Bijker (u.a.) (Hrsg.), *The Social Construction of Large Technological Systems*, Cambridge, Mass., 1987, S. 51-82.; Tarr/Dupuy. Vgl. auch die Rezension von Christian Zumbrägel zu Hughes in diesem Heft.

¹⁷ Vgl. Mikael Hård/Thomas J. Misa, *Modernizing European Cities – Technological Uniformity and Cultural Distinction*, in: Dies. (Hrsg.), *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*, Cambridge, Mass., 2008, S. 1-20.

¹⁸ Vgl. Warwick Anderson, *Introduction. Postcolonial Technoscience*, in: *Social Studies of Science* 32:5-6, 2002, S. 643-658; David Arnold, *Europe, Technology, and Colonialism in the 20th century*, in: *History and Technology* 21:1, 2005, 85-106.

¹⁹ Vgl. Andrea Behrends/Sung-Joon Park/Richard Rottenburg, *Travelling Models. Introducing an Analytical Concept to Globalisation Studies*, in: Dies. (Hrsg.), *Travelling Models in African Conflict Management. Translating Technologies of Social Ordering*, Leiden 2014, S. 1-40.

²⁰ Vgl. Kerstin Sahlin/Linda Wedlin, *Circulating Ideas. Imitation, Translation and Editing*, in: Royston

(1) einer Anpassung durch die Modifikation bestehender lokaler Planungsgesetze und Technologien, um eine Konformität mit den zirkulierenden Idealen herzustellen, (2) einer Aneignung durch die Modifikation des zirkulierenden Ideals, um den vorhandenen Stadttechniken, Siedlungsstrukturen und sozialen Praktiken Rechnungen zu tragen, (3) einer Hybridisierung durch die Kombination der neuen Leitbilder, Modelle und Technologien mit den bestehenden oder (4) einer Ablehnung des Neuen durch Widerstände gegen zirkulierende Ideale.²¹ Das Konzept der Übersetzung schafft somit einen analytischen Rahmen, mit dem das Maß lokaler Kreativität und der Erfindung alternativer Technik- und Stadtmodelle erfasst und vereinfachte Konzepte eines Technologietransfers überwunden werden können.

Die Übersetzung von Infrastrukturmodellen in Dar es Salaam

Im Folgenden zeigen wir, wie global zirkulierende Vorstellungen über Städtebau, Stadtplanung und Infrastruktursysteme in der Stadt Dar es Salaam lokal übersetzt wurden. Statt einer traditionellen Geschichte von unilateralen und linearen Transfers technisch erprobter und funktional als überlegen wahrgenommener Infrastrukturlösungen in den globalen Süden zeichnen wir Prozesse lokaler Segregation, Diversifizierung und lokalen Widerstands nach. Wir skizzieren kurz, wie eine urbane Technikgeschichte geschrieben werden kann, ohne sich in teleologischen Fortschrittserzählungen über den stetigen Ausbau zentraler Infrastruktursysteme zu verheddern. Zugleich kommen wir zu einer differenzierteren Betrachtung der These Allen Armstrongs, dass „Dar es Salaam’s growth has occurred parallel to, and been strongly influenced by, the wider development of urban planning as a modern practicing discipline“.²² So wurde die Entwicklung der ehemaligen Kolonialstadt Dar es Salaam zur heutigen Megacity Ostafrikas zwar durch einen kontinuierlichen Transfer von Idealen und Planungsmodellen einer „networked city“ begleitet. Wie das Schicksal der offiziellen Pläne der Stadtregierung und Versorgungsunternehmen in der Kolonialzeit und in der Zeit nach der Unabhängigkeit verdeutlicht, haben wir es aber eher mit komplizierten und kreativen Aneignungs- und Hybridisierungsprozessen als mit einer passiven Anpassung zu tun. Anstelle eines flächendeckenden Wasser- und Abwassernetzes oder eines gut unterhaltenen Stromnetzes finden wir dort in den Zwischenräumen der grobmaschig ausgebauten technischen Systeme oder als deren Ersatz alternative Lösungsansätze. So haben die Bewohner der

Greenwood (u.a.) (Hrsg.), *The SAGE Handbook of Organizational Institutionalism*, London 2008, S. 218-242; hier: S. 226.

²¹ Vgl. Behrends (u.a.), S. 9; Monstadt/Schramm.

²² Allen Armstrong, *Colonial and Neocolonial Urban Planning. Three Generations of Master Plans for Dar es Salaam Tanzania*, in: *Utafiti*, 8:1, 1986, S. 43-66; hier: S. 43.

Gebiete, die nur lückenhaft, wenig zuverlässig oder gar nicht mit Versorgungsnetzen ausgestattet sind, eigenständige und kreative Strategien entwickelt, um einen Zugang zu Wasser und Energie zu sichern oder um Vorkehrungen gegen die häufigen Ausfälle der netzgebundenen Systeme zu treffen. Das Spektrum reicht von Hausbrunnen, Wassertanks, Tankwagen oder Wasserhändlern bis zu Dieselgeneratoren, Gaskochern oder der Nutzung biogener Energieressourcen.

Unmittelbar nachdem sich die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft 1887 – unterstützt von deutschen „Schutztruppen“ – in der arabischen Siedlung Dar es Salaam niedergelassen hatte, wurden die ersten Stadtpläne entworfen. Auf eine Art und Weise, die an James Hobrechts Berliner Fluchtlinienplan erinnert, ließ der damalige Verwaltungschef August Leue ein vom Zentrum aus sternförmig verlaufendes Straßennetz errichten, das schnelle und ungehinderte Truppenbewegungen erlauben sollte.²³ Interessanterweise stellt dieses Straßennetz noch immer die Hauptachse des heutigen Verkehrssystems dar – eine Beobachtung, die den heuristischen Wert des in der Stadt- und Technikgeschichte nicht selten eingesetzten Begriffs der „Pfadabhängigkeit“ bestätigt. Als die deutschen Kolonialbehörden vier Jahre später ihren Hauptsitz von Bagamoyo nach Dar es Salaam verlegten, standen verschiedene bauliche Maßnahmen im Zentrum der Aktivitäten. Verwaltungsgebäude und Kasernen wurden errichtet und die Hafenanlagen ausgebaut. Auffällig ist die explizite Trennung der Bewohner nach ethnischen Gruppen. Planerisch wurde die rassische Trennung auf der Basis eines segregierenden Zonensystems und juristisch mithilfe von Vorschriften vollzogen, die eine explizit rassische Segregation unnötig machten. In der Bauordnung von 1914 wurden nämlich in den für Europäer vorgesehenen Stadtteilen ausnahmslos die Errichtung von Häusern gehobenen Standards zugelassen (einschließlich Wasser Klossets), was in der Praxis eine Ansiedlung von afrikanischen Bewohnern unmöglich und den Einzug indischer Kaufleute unwahrscheinlich machte.²⁴ „Hütten“ afrikanischen Stils waren in dieser sogenannten 1. Zone explizit verboten.

Schon Sultan Majid hatte ab den 1860er Jahren die Wasserversorgung von *Bandar as-salâm* durch gemauerte Grundwasserbrunnen gesichert.²⁵ Während der deutschen Kolonialzeit, die bis zum Ende des Ersten Weltkriegs dauerte, wurden weitere

²³ Vgl. James R. Brennan/Andrew Burton, *The Emerging Metropolis: A History of Dar es salaam, circa 1862-2000*, in: James R. Brennan/Andrew Burton/Yusuf Lawi (Hrsg.), *Dar es Salaam. Histories from an Emerging African Metropolis*, Dar es Salaam 2007, S. 13-75, hier: S. 24.

²⁴ Vgl. Sarah L. Smiley, *The City of Three Colors. Segregation in Colonial Dar es Salaam, 1891-1961*, in: *Historical Geography H.* 37/2009, S. 178-196; hier: S. 181.

²⁵ Vgl. Marianne Kjellén/Alphonse Kyessi, *Dar es Salaam. The Development of Water Supply and Sewage Systems*, in: Terje Tvedt/Terje Oestigaard (Hrsg.), *Water and Urbanization*, London 2014, S. 550-574, hier: S. 556.

und zum Teil tiefere Brunnen gebohrt, die einzelne Gebäude, Wohngebiete oder Stadtteile versorgten. Schon damals finden wir Ansätze zur Vernetzung der Brunnenanlagen, indem vier voneinander getrennte Wasserversorgungsnetze entstanden. Detaillierte Pläne für ein flächendeckendes System nach europäischem Vorbild, das auch die Abwasserentsorgung umfassen sollte, wurden nie realisiert.²⁶ Erst unter britischer Herrschaft wurden in den 1930er Jahren die vier getrennten Systeme miteinander verbunden, sodass – nach Marianne Kjellén und Alphonse Kyessi – zu dieser Zeit „piped water supply was available to the greater part of central Dar es Salaam“. Dieser Aussage zum Trotz mussten die Bewohner der afrikanischen Wohngebiete noch in den 1940er Jahren mit sechzehn Wasserzapfstellen („water kiosks“) auskommen.²⁷

1949 wurde für Dar es Salaam ein erster Masterplan vorgelegt. Entworfen wurde er nicht unerwartet von einem britischen Architektenbüro, das auf in Europa und Nordamerika entwickelte Vorstellungen und Konzepte zurückgriff.²⁸ Statt von den besonderen räumlichen und sozio-ökonomischen Kontexten der ostafrikanischen Stadt auszugehen, ließen sich Sir Alexander Gibbs & Partners von Ideen der Gartencitybewegung, des Denkmalschutzes und der europäischen Verkehrsplanung beeinflussen. Die von den Deutschen übernommene Einteilung in drei Zonen wurde beibehalten und die Aufmerksamkeit primär den von Europäern bewohnten Stadtteilen gewidmet. Wie in Europa zu dieser Zeit gingen Gibbs & Partners von einer raschen Zunahme von Privatautos aus und empfahlen den Hausbesitzern dementsprechend, ausreichend Platz für Parkplätze und Garagen zu reservieren. In ihrer allenfalls kursorischen Behandlung der Gebiete der afrikanischen Einheimischen nahm das Thema Straßenbau mehr Raum ein als Fragen der Wohnqualität oder der eng damit verbundenen Sanitärversorgung. Die Tatsache, dass die Europäer nur 2,5 % der Gesamtbevölkerung von damals 70.000 Einwohnern ausmachten, verdeutlicht, dass diese Planung den städtischen Kontexten nicht angemessen war. Armstrongs Fazit, „the plan’s ultimate direct impact was quite limited“²⁹, ist insofern nicht überraschend. Anscheinend waren die europäischen Planungsmodelle so weit von der lokalen Realität entfernt, dass ihre Aneignung allenfalls in den europäischen Vierteln möglich war.

Die Geschichte wiederholte sich zwanzig Jahre später. 1968 legte ein kanadisches Planungsbüro einen weiteren Masterplan für Dar es Salaam vor, der die meisten Ideen beinhaltete, die wir aus der Stadtplanungsgeschichte Europas und Nord-

²⁶ Vgl. Marianne Kjellén, *From Public Pipes to Private Hands. Water Access and Distribution in Dar es Salaam, Tanzania*, Stockholm 2006, S. 144.

²⁷ Smiley, S. 185.

²⁸ Vgl. Armstrong, S. 45.

²⁹ Ebd., S. 52.

amerikas jener Zeit gut kennen.³⁰ *The Planning Project Associated Canada* aus Toronto stellte sich die tansanische Hauptstadt (erst 1974 wurde der Regierungssitz nach Dodoma verlegt) als ein System von „neighbourhood units“ vor. In diesen durch Grüngürteln getrennten Satellitenstädten sollten die Bewohner leben, arbeiten und konsumieren – ähnlich den damaligen Vorzeigegebieten wie Don Mills in Toronto. Trotz der Versuche der sozialistischen Führung, das Nachbarschaftssystem attraktiv zu machen, indem eine „neighbourhood“ als „Dorf“ reinterpretiert wurden, versagte der Plan auf breiter Front. Nicht allein das schnelle Wachstum der Stadt, sondern auch die spezifischen Wohn- und Arbeitsformen waren nicht ausreichend berücksichtigt worden. Zwar flossen in den Folgejahren bedeutende Ressourcen in den Straßen- und Wohnungsbau, doch konnte dies kaum darüber hinweg täuschen, dass „the 1968 Master Plan had a relatively insignificant impact in shaping Dar es Salaam“.³¹

Entgegen dem Ideal der „vernetzten Stadt“ verlief der Ausbau von Infrastruktursystemen in Dar es Salaam asymmetrisch. Als die Verwaltung in den 1940er Jahren damit begann, Oberflächenwasser von Flüssen in der Umgebung in das existierende Wasserversorgungsnetz einzuspeisen, kam dies nur einer Minderheit der Bevölkerung zugute. Außerdem stand das Flusswasser für die Endverbraucher mehrere Monate im Jahr nicht zur Verfügung.³² Um der wachsenden Nachfrage Rechnung zu tragen, wurde eine Leitung vom gut 60 km entfernten Fluss Ruvu verlegt und das Wasser zu hohen Kosten in die Stadt gepumpt. Die Fernwasserversorgung der Stadt wird seit 2003 durch das überwiegend von internationalen Geldgebern finanzierte *Dar es Salaam Water and Sanitation Project* zum Ausbau der netzgebundenen Wasser- und Sanitärversorgung deutlich ausgeweitet. Entgegen seiner ambitionierten Ziele kann der Netzausbau bislang jedoch kaum mit dem rasanten demographischen und Siedlungswachstum Schritt halten. So stagniert der Anteil der Bevölkerung mit Zugang zu sicheren Wasserquellen bei ca. 60 %, während nur 10 % der Bevölkerung an die zentralen Abwassernetze angeschlossen sind.³³

In dieser Lage haben die Bewohner gelernt, sich selbst zu helfen. In Stadtteilen mit grobmaschigen Wasserleitungsnetzen und solchen mit unzureichender oder unzuverlässiger Versorgung entwickeln sich flexible soziotechnische Systeme. Einige Bewohner mit direktem Zugang zum städtischen Wasser lassen Anschlussleitungen zu anderen Häusern in der Nachbarschaft verlegen und rechnen die Kosten mithilfe von Wasseruhren ab.³⁴ Andere gehen einen Schritt weiter und zweigen illegal Was-

³⁰ Vgl. ebd., S. 53.

³¹ Ebd., S. 57.

³² Vgl. Kjellén/Kyessi, S. 556 f.

³³ Vgl. Monstadt/Schramm.

³⁴ Vgl. Kjellén.

ser direkt von den Stammleitungen ab. Geschäftstüchtige wiederum installieren (legale) Zapfstellen und verkaufen das Wasser kanisterweise – ein System, das darauf basiert, dass Menschen als „Lückenbüßer“ der fragmentierten Netzversorgung in Erscheinung treten. Etwas unerwartet finden wir diese Art von hybriden Lösungen nicht nur in den ärmeren Vierteln, wo die Bewohner häufig deutlich höhere Wasserpreise zahlen. Auch viele Anwesen der Reichen sind nicht an das zentrale Wasserversorgungsnetz angeschlossen und daher auf alternative Lösungen angewiesen. Hier wird Regenwasser gesammelt, Wasser von Tankwagen angeliefert oder werden Brunnen gebohrt. Trinkwasser wird meistens in Kunststoffflaschen getrennt gekauft. Selbst im Stadtzentrum, wo die meisten Gebäude an das städtische Netz angeschlossen sind, werden Vorkehrungen für Versorgungsengpässe und -ausfälle getroffen und Wasserbehälter als *back-up* auf den Dächern platziert.

Schlussfolgerungen

Unser Beitrag zeigt, dass das zirkulierende Ideal einer Netzstadt auch in Dar es Salaam die Vorstellungen städtischer Modernität seit Kolonialzeiten geprägt hat. In vielen Fällen wurden die formalen Institutionen sowie die offiziellen Stadt- und Infrastrukturpläne von internationalen Organisationen, Stadtverwaltungen und Versorgungsunternehmen entsprechend angepasst. Gleichzeitig widerlegen jedoch die empirisch vorfindbaren Muster der Stadt- und Infrastrukturentwicklung seit Kolonialzeiten naive Vorstellungen einer linearen Diffusion von im globalen Norden erprobten Technologien, Ideen und Planungsmodellen in den globalen Süden. Der Transfer von Idealen einer Netzstadt provoziert in afrikanischen Städten kreative und mitunter konflikthafte Prozesse der Aneignung und Hybridisierung und führt daher – anders als in Europa – nicht zu einer Homogenisierung des Raums, sondern zu einer erheblichen Variation und Stratifikation. Das Festhalten der formaler Planungssysteme an Idealen einer einheitlichen, standardisierten und staatlich regulierten Versorgung in Dar es Salaam ist eher mit einer sozialen und räumlichen Vielfalt von Versorgungslösungen und einem ungleichen Zugang zu kritischen Dienstleistungen einhergegangen.

Für die planungs- und geschichtswissenschaftliche Forschung, aber auch für die Praxis der internationalen Zusammenarbeit bedeutet dies, dass wir eine stärker interaktive sowie kulturell und räumliche differenzierte Debatte benötigen, wie zirkulierende Technik- und Planungsmodelle an spezifischen Orten funktionieren und welche nicht-intendierten und mitunter widersprüchlichen Folgewirkungen diese haben. Angesichts der gerade in afrikanischen Städten unverkennbaren Grenzen eines direkten Transfers von Technologien, Stadtidealen und Planungsmodellen ist

auch die Hoffnung auf universal anwendbare „best practices“-Ansätze oder „angepasste Technologien“ unrealistisch. Gerade im Falle afrikanischer Städte muss daher mehr Aufmerksamkeit auf die kontroversen Übersetzungsprozesse zirkulierender Modelle und die hieraus resultierenden hybriden Stadt- und Infrastrukturlandschaften gerichtet werden. Angesichts der massiven sozialen Ungleichheit in afrikanischen Städten und ihres rapiden Stadtwachstums jenseits formaler Pläne muss die sozio-technische und sozialräumliche Vielfalt stärker in den Fokus rücken. Gerade hier bietet die Analyse afrikanischer Städte große Potenziale für neue empirische und konzeptionelle Erkenntnisse darüber, wie zirkulierende Modelle vor Ort kreativ in eigenständige Lösungen übersetzt wurden und werden. Nicht zuletzt liefert gerade die Erforschung der städtischen Infrastrukturlandschaften in Afrika möglicherweise wichtige Impulse, um den jüngeren Wandel im Infrastrukturbereich im globalen Norden besser zu verstehen, wo Stadt- und Infrastrukturplaner zunehmend durch diversifizierte technische und soziale Arrangements der Ver- und Entsorgung herausgefordert werden.

**Prof. Dr. Jochen Monstadt, Fachgebiet Raum- und Infrastrukturplanung,
TU Darmstadt, j.monstadt@iwar.tu-darmstadt.de**

**Prof. Dr. Mikael Hård, Institut für Geschichte,
TU Darmstadt, hard@ifs.tu-darmstadt.de**

**Dr. Sophie Schramm, Fachgebiet Raum- und Infrastrukturplanung,
TU Darmstadt, s.schramm@iwar.tu-darmstadt.de**

Dreißig Jahre danach: Thomas P. Hughes' *Networks of Power* als Leitkonzept der Stadt- und Technikgeschichte

„It is hoped, therefore, that this history of a particular kind of system will be of some assistance to those historians who wish to study other systems.“¹

Als Thomas Parke Hughes (1923-2014) mit diesen zuversichtlichen Worten seine im Jahr 1983 vorgelegte transnationale Geschichte über den Aufstieg moderner Energiesysteme einleitete, konnte der amerikanische Technikhistoriker kaum das Maß erahnen, in denen sich seine Hoffnung erfüllen sollte. Im Folgenden werde ich die Inhalte der fulminanten Studie *Networks of Power* als Ausgangspunkt nehmen, um die facettenreiche Wirkungsgeschichte dieses „Klassikers der Technikgeschichte“² in ihren grundlegenden Zügen zu beleuchten.

Von der Invention zum Momentum

Seine Energiegeschichte bindet Hughes in ein vierstufiges Phasenmodell ein, mit dem er in vergleichender Perspektive (USA, Großbritannien, Deutschland) der Genese der elektrischen Starkstromtechnik zum großtechnischen System der Elektrizitätsversorgung nachspürt.³ Am Beginn einer jeden Technologie stehen nach Hughes *Erfindungs-* und *Entwicklungsprozesse*. Als bestimmende Schlüsselfiguren treten in der Gründungsphase der Systementwicklung die „Erfinder-Unternehmer“ hervor. An der Person Thomas Alva Edison exemplifiziert Hughes die tragende Rolle dieser „system builder“, die die Technologieentwicklung in ihrer frühen Phase maßgeblich prägen. Hat eine Technologie die Marktreife erlangt, schließt sich die Phase

¹ Thomas P. Hughes, *Networks of Power. Electrification in Western Society, 1880-1930*, Baltimore 1983, S. 7.

² Vgl. Ulrich Wengenroth, *Klassiker der Technikgeschichte*. Thomas P. Hughes, *Networks of Power*, in: *Technikgeschichte* 73:3/4, 2006, S. 283-287.

³ Überblick zu diesem Phasenmodell: Nina Lorkowski, „Hughes, Thomas P.“, in: Morris A. Pierce (Hrsg.), *Encyclopedia of Energy*, Ipswich 2012, S. 642-644, hier S. 643.

des *Techniktransfers* an, in der die Technologie von dem Ort der Invention und Innovation auf andere Regionen und damit auch auf neue kulturelle und naturräumliche Zusammenhänge ausgeweitet wird. Ein Beispiel ist das Elektrizitätssystem Edisons, das in den 1880er Jahren von seiner innovativen Keimzelle New York nach London und Berlin transferiert wurde.⁴

Mit dem der Militärsprache entlehnten Begriff der „reverse salients“ weist Hughes auf Störquellen hin, die sich der Expansion eines Systems in der sich anschließenden *Wachstumsphase* in den Weg stellen können.⁵ Ende des 19. Jahrhunderts avancierten die hohen Verteilungskosten der Elektrizität zur neuralgischen Stellschraube einer zügigen Ausweitung der Leitungsnetze. Die „system builder“ identifizierten die Ineffizienz der Gleichstromübertragung als „critical problem“ und beseitigten die Reibungsverluste, indem sie Innovationen wie Batterien, Transformatoren und schließlich den marktfähigeren Drehstrom einführten.

Während Hughes' Großsysteme in der Frühzeit ihrer Entwicklung durch eine hohe Anpassungsleistung an ihre soziokulturelle Umwelt gekennzeichnet sind, zeigen sie mit fortschreitender Größe immer stärker einen von Eigendynamiken und Beharrungskräften geprägten Entwicklungsmodus. Diese abnehmende Innovations- und Kontrollfähigkeit etablierter Großsysteme erfasst Hughes in der letzten der vier Phasen mit seinem markanten Konzept des *Momentum*.⁶ Die wachsende Zahl an technischen Komponenten sowie Akteuren verleihen dem zur Großtechnik gereiften System auf die Dauer eine „Trägheit“ oder Stabilität, die Abzweigungen oder Seitenwege von dem vorgezeichneten Entwicklungspfad immer unwahrscheinlicher machen.

Der Impetus einer konzeptionellen Neuausrichtung

In verschiedener Hinsicht setzte *Networks* einen markanten Schnitt zu den bis in die 1980er Jahre dominierenden Narrativen der Wirtschafts- und Technikgeschichtsschreibung. Die ältere Forschung befasste sich vorrangig mit einzelnen Artefakten in der Frühzeit ihrer Entwicklungsphase. Wurden Versuche unternommen, omnipräsente Technologien wie die Eisenbahn- oder Elektrizitätsnetzwerke zu be-

⁴ Vgl. Hughes, *Networks* [Chapter II. u. III].

⁵ Vgl. Hughes, *Networks*, S. 79 [Chapter IV: Reverse Salients and Critical Problems]. In der Militärsprache bezeichnen „reverse salients“ Einbuchtungen im Fronverlauf, die hinter der Frontlinie zurückgefallen sind und ihr Vorrücken verhindern; vgl. Thomas P. Hughes, *The Evolution of Large Technological Systems*, in: Wiebe Bijker/Thomas P. Hughes/Trevor Pinch (Hrsg.), *The Social Construction of Technological Systems*, London 1987, S. 51-82, hier S. 73.

⁶ Vgl. Hughes, *Networks*, S. 76-80; Hughes, *Evolution*, S. 54: „Old systems like old people tend to become less adaptable, but systems do not simply grow frail and fade away.“

schreiben, so sahen Forscher ihre Funktionsweise in erster Linie in dem Zusammenwirken der technischen Komponenten, einzelner Geräte oder Verfahren, begründet. *Networks* hingegen ist als Plädoyer zu verstehen, technische Artefakte über ihren gesamten „Lebensweg“ zu betrachten, der sich nicht in der kreativen Innovationsfähigkeit eines genialen Erfinders in der Ursprungsphase einer Technologie erschöpft. Gestaltung und Entwicklung technologischer, weiträumig vernetzter Großprojekte seien letztlich nur zu durchdringen, wenn die einzelnen Artefakte als integrierte Elemente eines nicht nur technisch determinierten, sondern ebenso sozio-kulturellen und regionalspezifischen Organisations- und Funktionszusammenhangs untersucht würden.⁷

Mit dem Konzept des „technological style“ lieferte Hughes einen theoretischen Analyserahmen, um diese sozialräumlichen Eigendynamiken in der konstruktiv-technischen Verbreitung einer Technologie einzufassen. So gab es für die Elektrifizierung in den drei Metropolen Chicago, London und Berlin je spezifische Konstellationen von Akteuren, institutionelle Strukturen, ökonomische Grundprinzipien, kulturelle Prägungen, politische und rechtliche Regulierungsmechanismen oder geografische Arrangements (z.B. Ressourcen), die zu je besonderen Ausprägungen der Netzwerke führten, obwohl die steuernden lokalen Akteure und Entscheidungsträger aus einem überall gleichermaßen zugänglichen „pool of technology“ schöpfen konnten.⁸ Mit diesem Impetus verhalf *Networks* der Technikgeschichte, eine bis in die 1980er Jahre vorherrschende technikimmanent reduzierte Perspektive zu überwinden, die eine Vielzahl von Fragestellungen – die „social construction“ großtechnischer Systeme betreffend – unbeantwortet gelassen hatte.

Kritik an *Networks*

Hughes' „Großsystemhistorie“ wurde disziplinübergreifend als Meilenstein gefeiert, dennoch provozierten einzelne Aspekte seines Werks Widerspruch. Von deutschen Technikhistorikern wurde beispielsweise Kritik an der überhöhten und überlebensgroßen Darstellung der „system builder“ vorgetragen.⁹ Retrospektiv aus dem Jahr 2015 – in dem kulturgeschichtliche Zugänge längst zum Standardrepertoire der Dis-

⁷ Hughes, *Networks*, S. 464.

⁸ Hughes, *Networks*, S. 17.

⁹ Vgl. Hans-Joachim Brauns Rezension zu *Networks of Power*, in: *Technikgeschichte* 53:2, 1986, S. 157-159, hier S. 158; Dieter Schott, *Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die Produktion der modernen Stadt. Darmstadt – Mannheim – Mainz 1880-1918*, Darmstadt 1999, S. 22 f.; Hans Dieter Hellige, *Von der programmatischen zur empirischen Technikgeneseforschung: Ein technikhistorisches Analyseinstrument für die prospektive Technikbewertung*, in: *Technikgeschichte* 60:3, 1993, S. 186-223, hier S. 200.

ziplin Technikgeschichte zählen – erinnert die in *Networks* spürbare Bewunderung für den charismatischen Erfinder-Unternehmer Edison tatsächlich an die heroisierenden Meisterzählungen genialer Ingenieursleistungen, die eine traditionelle Technikgeschichte in ihren Anfangsjahrzehnten schrieb. Seitdem nahmen verschiedene Forschungsarbeiten die Übermacht der Systembauer in *Networks* zum Anlass, zwischen den Trägern großtechnischer Systeme weiter zu differenzieren. Die Anwendung des Hughes'schen Ansatzes auf vorindustrielle Zusammenhänge hat zu dem Ergebnis geführt, dass bei der Gestaltung und Entwicklung der großen Transport- und Verkehrsnetzwerke der Vormoderne weniger charismatische Einzelpersonlichkeiten hervorstachen, sondern vielmehr eine Vielzahl gleichrangiger lokaler Akteure, die netzförmige Strukturen wie Straßen- oder Wasserwege in „co-ordination“ mit ihrer jeweiligen Zentralgewalt konzipierten, implementierten und am Laufen hielten.¹⁰ Diesbezüglich lassen sich auch in der Forschungsbiografie von Hughes über die Jahre Akzentverschiebungen nachzeichnen. In *Human-Built World* (2004) weist er prägnanter als in seinen vorherigen Arbeiten auf die Entscheidungsmacht (internationaler) Organisationen – als die „collective system builder“ – hin.¹¹ Diese konzeptionelle Erweiterung eines seiner Schlüsselbegriffe kann als Versuch gedeutet werden, die frühere Dominanz der Erfinder-Unternehmer im Prozess des „system building“ zu relativieren.

In *Networks* scheinen die „system builder“ aber noch über jegliche Störquelle erhaben, die sich einer reibungslosen Systementfaltung widersetzen könnte. Das Konzept des *Momentum* schreibt etablierten Großsystemen eine gewisse Immunität gegenüber äußeren Einflüssen zu. Damit neigt der Ansatz dazu, die Vorstellung einer fließenden, störungsfreien und vor allem zielgerichteten Expansion technischer Systeme zu entwerfen. Die Entstehungsgeschichte eines großtechnischen Systems avanciert zu einer Erfolgsgeschichte, einer „harmonious world“¹², in der Abstimmungsprobleme zwischen Systemelementen oder Kontroversen zwischen den Akteuren ebenso wenig adressiert werden wie die sozialen und ökologischen Probleme, die mit dem Größenwachstum des technischen Systems einhergehen.

¹⁰ Arne Kaijser, How to Describe Large Technical Systems and Their Changes over Time? in: Gunella Jönson/Emin Tengström (Hrsg.), *Urban Transport Development. A Complex Issue*, Berlin (u.a.) 2005, S. 12-19, hier S. 16; weitere Beispiele: Joachim Radkau, Zum ewigen Wachstum verdammt? Jugend und Alter großer technischer Systeme, in: Ingo Braun/Bernward Joerges (Hrsg.), *Technik ohne Grenzen*, Frankfurt a. M. 1994, S. 50-106, hier S. 57; Christian Zumbrägel, Die vorindustriellen Holzströme Wiens: Ein sozionaturales großtechnisches System? in: *Technikgeschichte* 81:4, 2014, S. 335-362.

¹¹ Vgl. Thomas P. Hughes, *Human-built World. How to Think about Technology and Culture*, Chicago 2005, S. 80.

¹² Vgl. Peter Weingart, „Großtechnische Systeme“ - Ein Paradigma der Verknüpfung von Technikentwicklung und sozialem Wandel? in: Ders. (Hrsg.), *Technik als sozialer Prozess*, Frankfurt a. M. 1989, S. 174-196, hier S. 187.

Die Wirkungsgeschichte eines Klassikers

Die in *Networks* entwickelten Konzepte und Fragestellungen wurden im Fachdiskurs vielseitig aufgegriffen und weitergedacht.¹³ Das Werk inspirierte eine Reihe nationaler Elektrizitätsgeschichten. Nicht zuletzt ist es Hughes' Vorarbeit zu verdanken, dass die Geschichte der Elektrizitätsversorgung heute – auch aus kulturgeschichtlicher Perspektive – zu einem der am besten erforschten Themen der Technik- und Stadtgeschichte zählt.¹⁴ Der Stadtgeschichtsschreibung verhalfen die Konzepte und Fragestellungen dazu, einen Prozess in der Stadtentwicklung zu durchdringen, der viele Stadthistoriker lange Zeit vor große Herausforderungen gestellt hatte: die Verflechtung verschiedener städtischer Infrastrukturen zum hochkomplexen Gebilde der „networked city“ an der Schwelle zum 20. Jahrhundert.¹⁵

Das Werk reiht sich heute auch deshalb in die Rubrik der großen „Klassiker“ ein, weil der theoretische Ansatz Forschungen weit über die disziplinären Grenzen der Technikgeschichte hinaus Impulse verliehen hat. Er hat nicht nur den klassischen Zweigen der sozialwissenschaftlichen Technikforschung, sondern ebenso einer Reihe externer Forschungsrichtungen, z.B. Science & Technology Studies (STS) oder der Raum- und Infrastrukturplanung, Anknüpfungspunkte geliefert, sich komplexen Technologien in „systemischen“ Zugängen zu nähern.¹⁶ Der Erfolg von *Networks* initiierte Mitte der 1980er Jahre mit *Large Technological Systems (LTS)* einen eigenen Forschungszweig. Hier wurde ein Ansatz entwickelt, mit dem sowohl der soziale Entstehungsprozess technischer Infrastruktursysteme als auch deren Prägung durch technische Artefakte erklärt und theoretisch verarbeitet werden konnte.¹⁷ Interessant erscheint im Rückblick, dass es diesem mittlerweile als Infrastruk-

¹³ Stellvertretend: Matthias Heymann, Signs of Hybis. The Shaping of Wind Technology Styles in Germany, Denmark, and the United States, 1940-1990, in: *Technology and Culture* 39:4, 1998, S. 641-670; Ingo Braun, Geflügelte Dinosaurier. Zur intersystemischen Vernetzung großer technischer Systeme, in: Ders./Joerges, *Technik ohne Grenzen*, S. 446-500.

¹⁴ Vgl. Vincent Lagendijk, *Electrifying Europe. The Power of Europe in the Construction of Electricity Networks*, Amsterdam 2008, S. 21.

¹⁵ Vgl. Schott, *Vernetzung*, S. 1-71; Gabriel Dupuy/Joel A. Tarr (Hrsg.), *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*, Philadelphia 1988; Mark H. Rose, *Cities of Light and Heat. Domesticating Gas and Electricity in Urban America*, University Park, Pennsylvania 1995.

¹⁶ Exemplarisch für die disziplinübergreifende Ausstrahlung: Jochen Monstadt, Der räumliche Wandel der Stromversorgung und die Auswirkungen auf die Raum- und Infrastrukturplanung, in: Timothy Moss (Hrsg.), *Infrastrukturnetze und Raumentwicklung. Zwischen Universalisierung und Differenzierung*, München 2008, S. 188-223; Cornelius Schubert, *Technik, Politik und Gesellschaft: William F. Ogburn, Lewis Mumford, Langdon Winner und Thomas P. Hughes*, in: Diana Lengersdorf/Matthias Wieser (Hrsg.), *Schlüsselwerke der Science & Technology Studies*, Wiesbaden 2014, S. 85-98.

¹⁷ Vgl. Bernward Joerges, High Variability Discourse in the History and Society of Large Technical Systems, in: Olivier Coutard (Hrsg.), *The Governance of Large Technical Systems*, London 1999, S. 258-290, hier

turforschung etikettierten Forschungsfeld bis heute nicht gelungen ist, eine konsistente und allgemein anwendbare Definition für großtechnische Systeme vorzulegen.

Dreißig Jahre nach der Erstveröffentlichung lebt die in *Networks* entwickelte Grundannahme weiter, die Beziehung zwischen technischen Systemen und ihrer sozialen Umwelt als einen sich wechselseitig bedingenden Prozess zu begreifen. Das unterstreichen nicht zuletzt die zahlreichen Würdigungen namhafter Wissenschaftler, die anlässlich des Todes von Thomas P. Hughes im Februar 2014 an seine Forschungsleistung erinnerten.¹⁸

Christian Zumbärgel, TU Darmstadt, zumbraegel@ifs.tu-darmstadt.de

S. 258; Bijker/Hughes/Pinch, *The Social Construction of Technological Systems*; Renate Mayntz/Thomas P. Hughes (Hrsg.), *The Development of Large Technological Systems*, Frankfurt a. M. 1988.

¹⁸ Vgl. die Essay-Sammlung „Remembering Thomas Hughes“, in: *Technology and Culture* 55:4, 2014, S. 945-972 [u.a. mit W. Bernard Carlson, Arne Kaijser oder John Staudenmaier].

'Wissens-Orte' in Berlin: Wahrnehmung, Verständnis und räumliche Repräsentation 1810 – 2010

Bedeutung und Modi der Wissensproduktion stellen sich auch ‚standörtlich‘ als Entwicklungsprozess dar. Für Berlin lässt sich feststellen, dass die Kommunikation darüber inzwischen auch außerhalb von Experten-Diskursen an Profil gewonnen hat.

Inszenatorisches Herz der vielfältigen Veranstaltungen im „Wissenschaftsjahr 2010“ überall in der Stadt war die im Martin-Gropius-Bau gezeigte Ausstellung „WELTWEISSEN“ im Martin Gropius-Bau unter dem gemeinsamen Slogan „300 Jahre Wissenschaft in Berlin“. Die Gründungsjubiläen wichtiger Wissenschafts-Institutionen – Akademie der Wissenschaften (1700), Charité (1710), Bergakademie (1770), Universität zu Berlin (1810), Naturkunde-Museum (1810), Botanischer Garten, Museum Dahlem (1910), Kaiser-Wilhelm- Gesellschaft (1910) und 350 Jahre Staatsbibliothek (1661) – wurden gebündelt und zum Anlass genommen, die Bedeutung von Wissenschaft für Berlin und den Umgang damit in Szene zu setzen; nach außen, insbesondere aber auch nach innen als Motivierung sowohl der professionellen Akteure als auch wissbegieriger Berliner Bürger.

Der Umgang mit Wissen hat – unabhängig aller virtuellen bzw. impliziten Formen – seine ganz konkreten Orte. Zur Logik der Verortung zählen symbolische Kriterien wie Repräsentation oder Dialog ebenso wie praktische, die konkreten Formen des Arbeitens beeinflussende Kriterien. Korrespondieren letztere eher mit funktionalen Anforderungen an Grundrisse und Baukörper, so erstere eher mit architektonischer Gestaltung und städtebaulicher Positionierung. Alle diese Ebenen konkreter Örtlichkeit des Umgangs mit Wissen reflektieren die jeweiligen Anforderungen an seine Standorte und damit auch das sich wandelnde historische Verständnis von Wissenschaft in der Gesellschaft und ihrer Leistungserwartungen.

Untersuchungsansatz

Die Bedeutung des Zusammenhangs von Wissen und Stadt ist zwar grundsätzlich nicht neu¹, wird mit beschleunigter Globalisierung aber aktuell. Systematisch korrespondiert er mit einer ausgeprägten wissensintensiven Ökonomie², verweist – im Gegensatz zu Theorien der „Entörtlichung“³ – auf deren spezifische Affinität zu städtischen Standorten⁴ und gilt als Wachstumsmotor für Metropolregionen.⁵

Eine wissenschaftlich vertiefte Erforschung stadträumlicher Dimensionen hat sich zunehmend mit Annahmen über Erwartungen an nahräumliche Strukturqualitäten für Wissens-Arbeiter auseinanderzusetzen. Interessen an unterschiedlich komplex strukturierten Mikro-Standorten zeigen, wie eine „Reurbanisierung des Wissens“⁶ die lange Zeit gewohnte „Suburbanisierung“, bzw. ein Auswandern in eher ländlich strukturierte Räume⁷, inzwischen überlagert.. Konzepte urbaner Ertüchtigung etwa von Hochschul-Geländen (z.B. Zürich-Hönggerberg / Frankfurt am Main-Riedberg) oder von Forschungs- und Entwicklungs-Bereichen großer Unternehmen (Novartis Basel / BayerScheringPharma Berlin, s.u.) können dafür Indizien sein. Zu den Argumenten einer Qualifizierung von Wissens-Orten im Sinne von Urbanität zählen vor allem: die umfassende Attraktivität eines Ortes im Wettbewerb um die „besten Köpfe“, die auf deren Interesse an „Tacit Knowledge“ oder Möglichkeiten der „Work-Life-Balance“ abzielt; die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums als anregender Treffpunkt; die Arbeitsumgebung zwischen output-orientierten Pfaden und kontemplativer Muße sowie eine „kommunikative Architektur“. In diesem Kontext werden die Wechselwirkungen konkreter Wissens-Generierungs-Arbeit und ihrer stadträumlichen Situierung zwar zunehmend thematisiert. Sie sind

¹ Vgl. Rainer C. Schwings (Hrsg.), *Universität im öffentlichen Raum*, Basel 2008.

² Vgl. John H. Dunning, *Regions, Globalization, and the Knowledge Economy: The Issues Stated*, in: Ders. (Hrsg.), *Regions, Globalization, and the Knowledge-Based Economy*, Oxford 2002, S. 7-41.

³ Vgl. Manuel Castells, *The Informational City*, Oxford Cambridge 1989.

⁴ Vgl. Dieter Läßle, *Thesen zur Renaissance der Städte in der Wissensgesellschaft*, in: Norbert Gestring u.a. (Hrsg.): *Jahrbuch StadtRegion 2003. Schwerpunkt: Urbane Regionen*, Opladen 2004, S. 61-77.

⁵ Vgl. Hans Joachim Kujath, *Die neue Rolle der Metropolregionen in der Wissensökonomie*, in: Ders. (Hrsg.): *Knoten im Netz. Zur neuen Rolle der Metropolregionen in der Dienstleistungswirtschaft und Wissensökonomie. Reihe Stadt- und Regionalwissenschaften des IRS, vol. 4. Münster/Hamburg/London*, S. 23-64.

⁶ Vgl. Daniela Ahrens, *Stadt und Region in der Wissensgesellschaft*, in: Ulf Matthiesen (Hrsg.): *Stadtregion und Wissen. Analysen und Plädoyers für eine wissensbasierte Stadtpolitik*, Wiesbaden 2004, S. 53-63; Willem van Winden, *Knowledge and the European City*, in: *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 101:1, 2010, S.100–106.

⁷ Vgl. Manfred Kühn, *Wissenschaftsstadt – Wissenschaftspark. Wissensbasierte Siedlungsstrukturen in deutschen Stadtregionen*, in: *Raumforschung und Raumordnung* H. 3/2003. Bonn, S.139-149.

aber als grundsätzlich Wissensorte determinierende Faktoren noch kaum untersucht.⁸ Ziel dieses Beitrags ist es, am Beispiel von drei prominenten Wissens-Standorten in Berlin und ihrer historischen Herausbildung Zusammenhänge zwischen Wahrnehmung, verschiedenen Formen der Nutzung und räumlicher Repräsentation systematisch und vergleichend sichtbar zu machen und damit das gewandelte Verständnis von Wissens-Orten auszuloten. Aus dem breiten Spektrum von Wissens-Orten, das von Schulen, Hochschulen, Bibliotheken, Theatern bis zu Museen reicht, wird hier beispielhaft auf Wissenschafts-Orte fokussiert.

Berlin als Beispiel

Berlin ist außerordentlich reichhaltig mit Wissenschaftseinrichtungen wie Hochschulen, außeruniversitären Forschungsinstituten, Technologieparks und Akademien mit unterschiedlichen Profilen ausgestattet.⁹ Die entsprechenden Einrichtungen verteilen sich über das ganze Stadtgebiet (s. Karte 1). Dabei zeigt sich zum einen eine Konzentration auf eher innerstädtische Bereiche, insbesondere im Weichbild der gründerzeitlichen Quartiere (bzw. des S-Bahn-Rings). Zum anderen gibt es mit Dahlem, Buch („Gesundheitsregion“) oder Adlershof („Stadt der Wissenschaft, Wirtschaft und Medien“) auch ausgeprägte randstädtische Schwerpunkträume; sie zählen zugleich zu den thematischen „Clustern“ wie z.B. die Verkehrstechnologie (bei der TU), das Universitäts-Klinikum Charité (zusammen mit BayerSchering etc. für „Lebenswissenschaften“) oder das „Kultur-Band“ (zwischen Museumsinsel und Potsdamer Platz).

⁸ Vgl. Kerstin Höger, Kees Christiaanse, *Campus and the City – Urban Design for Knowledge Society*, Zurich 2007; Kerstin Höger, *Der Campus als Motor für Kreativität und Urbanität*, in: *Transformation. Vom Werk im Wedding zum globalen Pharmaquartier Berlin*. Ein Architekturprojekt des Kulturkreises der Deutschen Wirtschaft, Berlin 2009, S.76-93; Themenheft *polis – magazin für urban development, exploring spaces – neue Räume für die Wissensvermittlung*, H. 1/2001; Harald Mieg/Ulrike Mackrodt, *Science and Technology Park Management: From Business Integration to Technology and Urbanity – The Case Berlin-Adlershof*, in: R. Hollaender u.a. (Hrsg.): *Sustainable Development of Industrial Parks*, Berlin 2005, S. 162-174.

⁹ Vgl. Berlin Sciences. Das Portal der Wissenschaftsmetropole, www.berlin-sciences.de, letzter Zugriff 25.01.2015. Peter Franz verweist allerdings darauf, dass angesichts der hohen Anzahl an Wissens-Orten der Output noch zu optimieren wäre. Vgl. Peter Franz, *Knowledge City Berlin? Potenziale und Risiken einer Stadtentwicklungsstrategie mit dem Fokus Wissenschaft*, in: Ulf Matthiesen/Gerhard Mahnken (Hrsg.), *Das Wissen der Städte. Neue stadregionale Entwicklungsdynamiken im Kontext von Wissen, Milieus und Governance*, Wiesbaden 2009, S. 95–110.

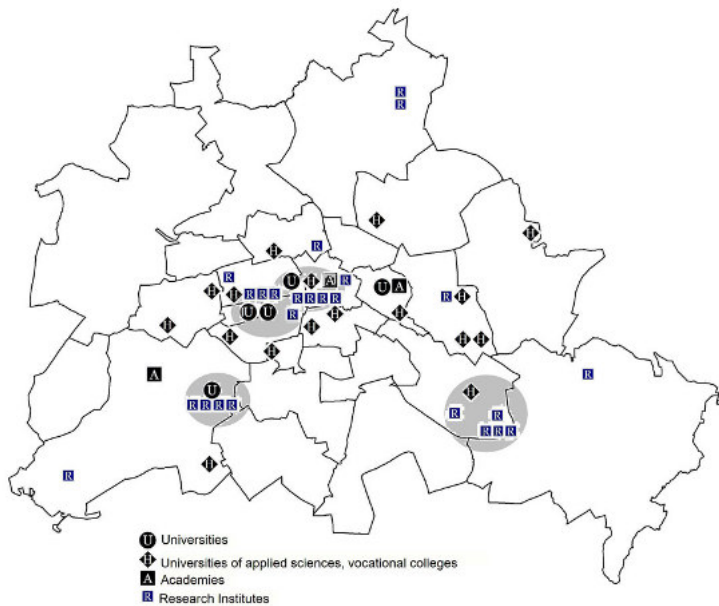


Abb. 1: Karte von Berlin mit den Standorten wesentlicher öffentlich finanzierter Wissenschaftseinrichtungen.

Ähnlich der zum Teil vielgestaltigen Strukturierung der gesamten Stadt(-Region) lässt sich von einer „Wissenschafts-Landschaft Berlin“ sprechen, die sich vor allem während des 19. und 20. Jahrhunderts herausgebildet hat. Für den Handlungskontext wichtig ist der Übergang der Zuständigkeit für Wissenschaft und Forschung auf die Bundesländer, die kommunale Verantwortung für Bauleitplanung und Bauordnung und die Wechsel politischer Systeme. Das konkretisiert sich in der Positionierung und architektonischen Ausprägung von Bauten für die Wissenschaft auf besondere Weise. Die dabei jeweils dominanten Vorstellungen von der Rolle von Wissenschaft bilden eine wesentliche Erklärungs- und Deutungs-Kulisse für unsere Fragen:

Welches Verständnis vom Umgang mit Wissen vermitteln beispielhafte Wissens-Orte in Berlin? Wie stellt sich deren stadträumliche Performanz dar im Kontext städtischen Wachstums? Welche architektonisch-räumlichen Qualitäten sind für die Wachstumsziele der Stadt von Bedeutung?

Aus dem Bereich der Wissenschafts-Orte sollen hier ausgewählte öffentlich getragene Hochschulen genauer analysiert werden, und zwar – in der Abfolge der Institutionalisierung ihrer aktuellen Form – die Humboldt-Universität zu Berlin (HU), die Technische Universität Berlin (TU) sowie die Freie Universität Berlin (FU).

Die Humboldt-Universität zu Berlin (HU) *Der Standort*

Die elf Fakultäten, interdisziplinären Zentren und Zentralinstitute der HU sind auf eine Vielzahl von Einzelgebäuden und Bauensembles verteilt, die heute offiziell zu drei räumlich unabhängigen Standorten zusammengefasst sind: dem randstädtischen „Campus Adlershof“ und den beiden innerstädtischen Schwerpunkten „Campus Nord“, der sich östlich des Charité-Geländes von der Invalidenstraße im Norden bis zum südlichen Abschluss des Geländes der ehemaligen Tierarzneischule (nördlich der Schumannstraße) erstreckt, und „Campus Mitte“, der Bauten zu beiden Seiten der nordsüdlich verlaufenden Achse der Luisenstraße/Geschwister-Scholl-Straße zwischen der Ziegelstraße im Norden und der Behrenstrasse, bzw. dem Hausvogteiplatz/Mohrenstraße im Süden umfasst (Abb. 2).

Der Bereich, in dem die räumlich nicht zusammenhängenden Institute der HU liegen, wird offiziell als „Campus“ bezeichnet; adäquater für die urban vernetzten, innerstädtischen Standorte erscheint dagegen der Begriff „Quartier“. Die offizielle Begriffswahl macht deutlich, dass die zentrale städtebaulich-räumliche Konfiguration der innerstädtischen Lage mit ihrer bedeutsamen historischen Prägung erst teilweise als besondere Ressource erkannt wird, durch die sich die Humboldt-Universität von allen anderen Berliner Hochschulen unterscheidet und die sie zum räumlichen Leitbild entwickeln und zur Stärkung und Vermittlung ihrer Identität nutzen könnte. Die Architektur und die Genese des Hauptgebäudes und seiner direkten Umgebung spielen dabei eine zentrale Rolle.

Räumliche Entwicklung und Bedeutung des Hauptgebäudes

Das Hauptgebäude der Universität liegt an der ehemals auf das Berliner Schloss zuführenden Prachtstraße „Unter den Linden“ und bildet als repräsentative Adresse die Visitenkarte der Hochschule. Die bauliche Anlage bildet bis heute das eigentliche räumliche Herzstück und ist zugleich der Gründungsort der Universität. Als sich Preußen zu Beginn des 19. Jahrhunderts angesichts des Einmarschs französischer Truppen in Berlin in einer tiefgreifenden Krise befand, waren es die Bereiche Bildung und Wissenschaft, die durch besondere Reformprojekte den Wiederauf-

schwung des Landes in Gang setzen und nachhaltig prägen sollten.¹⁰ Sichtbarstes Zeichen dafür war die 1810 auf Initiative Wilhelm von Humboldts eröffnete Berliner Universität (ab 1828 „Friedrich-Wilhelms-Universität“, seit 1949 „Humboldt-Universität zu Berlin“).



Abb. 2: Lageplan der Humboldt Universität, „Campus Nord“ und „Campus Mitte“.

¹⁰ Vgl. Rüdiger vom Bruch, *Aufbrüche und Zäsuren. Stationen der Berliner Wissenschaftsgeschichte*, in: Jochen Hennig/Udo Andraschke (Hrsg.): *Weltwissen. 300 Jahre Wissenschaften in Berlin*, München 2010, S. 22–33, hier S. 25 f.; Marc Schalenberg, „... der deutschen Wissenschaft eine kaum noch gehoffte Freistadt eröffnen“ – Überlegungen zur Vorgeschichte der Berliner Universität, in: Christian Nees von Esenbeck (Hrsg.), *Politik und Naturwissenschaften in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Acta Historica Leopoldina, Bd. 43, Stuttgart 2004, S. 101–113.

Den Gründungsvätern der Berliner Universität, insbesondere König Friedrich Wilhelm III., war deutlich bewusst, wie wichtig die städtebaulich-architektonische Präsenz der neu gegründeten Berliner Universität war, um die beiden Kerngedanken, also die Idee der Kulturnation und die der reformierten Wissenschaft in Preußen als nationales Erneuerungsprojekt sichtbar zu machen und wirkungsvoll nach innen wie auch nach außen zu kommunizieren. Dabei erhielt die neue Universität keinen eigenen Neubau. Aber gerade die Entscheidung, das ehemalige Palais Prinz Heinrichs (Unter den Linden) zum Hauptgebäude der neuen Universität zu machen, bringt die beschriebene Zielsetzung überzeugend zum Ausdruck: Der Prachtbau war Bestandteil des von G. W. Knobelsdorff ab 1740 für Friedrich den Großen entworfenen Forum Fridericianum mit dem Konzept eines neuen monarchisch-repräsentativen Gesamtensembles, das den umfassenden Erneuerungswillen Friedrich II. dokumentieren sollte. Mit der platzartigen Aufweitung der Straße Unter den Linden, dem Bau des Palais des Prinzen Heinrich auf der Nord- und der Oper sowie der Königlichen Bibliothek als ideellem Komplement auf der Südseite wurde das Forum in veränderter Form im Laufe des 18. Jahrhunderts schrittweise realisiert.



Abb. 3: Universität Berlin um 1850, im Vordergrund das Reiterstandbild Friedrichs des Großen.

Dieses bauliche Ensemble bildete 1810 die perfekte Folie für die Installierung der neuen Berliner Universität. Die Universität, wie auch die Bedeutung, die den Ressourcen Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur für nationale und wirtschaftliche Erneuerung beigemessen wurde, wurde in diesem Kontext für alle sichtbar stadträumlich in Szene gesetzt.

Mit den bald darauf einsetzenden wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Erfolgen und dem starken Einwohnerzuwachs Berlins infolge der fortschreitenden Industrialisierung stiegen auch die Studentenzahlen. Dies führte seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu permanenter Raumnot. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wurde eine Reihe neuer naturwissenschaftlicher Institutsgebäude auf Einzelgrundstücken ohne konzeptionellen Bezug zueinander errichtet. Der steigende Raumbedarf machte grundsätzliche und langfristige Lösungskonzepte für den weiteren Ausbau der Universität erforderlich.¹¹ Ab Mitte der 1890er Jahre entwickelte und kommunizierte der preußische Kulturpolitiker Friedrich Althoff ein umfassendes neues Leitbild für die räumliche Entwicklung der Berliner Universität. Seine Idee war es, auf dem ausgedehnten staatlichen Domänengelände in Dahlem ein „deutsches Oxford“¹² zu errichten, das englische Campus-Modell nach Berlin-Dahlem zu importieren¹³ und zugleich der stadträumlichen Entwicklungsdynamik einer deutlich ausgeprägten Westwanderung neuer attraktiver Wohnlagen zu folgen. Mit einer Verlegung der Universität nach Dahlem sollte ein robustes räumliches Zukunftskonzept initiiert werden, das sowohl den Raumbedarf der Universität auf einer zusammenhängenden Fläche langfristig deckte¹⁴ wie auch den Zukunftssektor Wissenschaft und Forschung sichtbar und sinnvoll mit dem um 1910 aktuellen städtebaulichen Leitbild der Gartenstadt verknüpfte. Während sich der Kaiser für die Idee der Universitätsverlagerung nach Dahlem gewinnen ließ¹⁵, verhielten sich die Professoren aus Angst vor ‚Peripherisierung‘ und dem Auseinanderdriften der Humboldt’schen Universitätsidee ablehnend.¹⁶ Ab 1913 zogen zwar nur wenige Institute der Universität nach Dahlem (z.B. das Pflanzenphysiologische Institut)¹⁷, mit der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft jedoch entwickelte sich der Villenvorort ab 1910 konsequent zum Wissenschaftsstandort.¹⁸

Die notwendige Erweiterung der Humboldt Universität wurde um 1910 im Zentrum der Stadt weitergeführt. Nach Plänen des Berliner Stadtbaurats Ludwig Hoff-

¹¹ Vgl. Hubert Laitko, Friedrich Althoff und die Wissenschaft in Berlin. Konturen einer Strategie, in: Bernhard vom Brocke (Hrsg.), Wissenschaftsgeschichte und Wissenschaftspolitik im Industriezeitalter. Das System Althoff in historischer Perspektive, Hildesheim 1991, S. 69–85.

¹² Bernhard vom Brocke, Hochschul- und Wissenschaftspolitik in Preußen und im Deutschen Kaiserreich 1882–1907: das „System Althoff“, in: Peter Baumgart (Hrsg.), Bildungspolitik in Preußen zur Zeit des Kaiserreichs, Stuttgart 1980, S. 9–118, hier S. 58.

¹³ Vgl. ebd.

¹⁴ Vgl. Laitko 1991, S. 83.

¹⁵ Vgl. Brocke 1980, S.58.

¹⁶ Vgl. Bruch 2010, S. 29.

¹⁷ Vgl. Güttler 2004, S. 281.

¹⁸ Vgl. zur weiteren Entwicklung des Wissenschafts-Ortes Dahlem den Absatz zur Freien Universität Berlin.

mann wurde der U-förmige Altbau östlich und westlich durch zwei langgestreckte Flügelbauten ergänzt.¹⁹ Sie springen jeweils von der Straßenflucht zurück und bilden mit den lindenseitigen Kopfbauten zwei zusätzliche Innenhöfe. Mit diesem Anbau vergrößerte sich die Fläche des Hauptgebäudes um ein Drittel, das Gebäude erhielt ein stärkeres Gewicht und vor allem verzahnte es sich mit seinem weiträumigen städtebaulichen Konzept stärker im Stadtraum.

Hoffmanns Entwurf sah Längs- und Querdurchwegungen vor, die in der Gestaltung der Außenräume fortgeführt wurden und in eine Arrondierung des Hegelplatzes nördlich der Dorotheenstraße sowie einen Durchgang zum neu errichteten Pergamonmuseum mündeten. Mit dem bis 1920 fertiggestellten radikalen Erweiterungskonzept behauptete sich die Universität im urbanen Kontext, öffnete sich nach allen Seiten, insbesondere aber nach Norden, und trat in Beziehung mit den prominenten Museumsbauten in der Nähe; zugleich ließ es den Einheitsgedanken Humboldts noch einmal aufscheinen. Die damals nicht realisierte stadträumliche Neuordnung, die entscheidende räumliche Bezüge zwischen dem zentralen Hauptgebäude, der Charité im Norden und der östlich gelegenen Museumsinsel hergestellt hätte, wird durch jüngst fertig gestellte Bauprojekte wieder aufgegriffen. Dazu gehören die Institutsbauten und die Arrondierung des Hegelplatzes, der zurückversetzte Bau der Hochschulbibliothek (das sog. Jakob-und-Wilhelm-Grimm-Zentrum), sowie der Neubau des Kunsthistorischen Instituts Georgenstraße/Kupfergraben.



Abb. 4: Neue Institutsbauten am Hegelplatz.

¹⁹ Zur bau- und gartengeschichtlichen Entwicklung des Hauptgebäudes der Humboldt Universität vgl. ausführlich: Klaus-Dietrich Gandert, Vom Prinzenpalais zur Humboldt-Universität, Berlin 1985.

Die stadträumliche Performance

Standörtlich ging es der Humboldt-Universität nach der Wiedervereinigung zuerst darum, „Adressen“ für ihre verstreut untergebrachten Institute zu entwickeln. Im Zuge umfassender Sanierungen wurden inzwischen mehrere repräsentative, denkmalgerechte Projekte fertiggestellt: vor allem die Alte Anatomie und die ehemalige Tierarzneischule auf dem Campus Nord sowie das Gebäude der Juristischen Fakultät auf dem Bebelplatz und das Alte Palais Unter den Linden. Wesentliche Ziele der Standortentwicklung in den nächsten Jahren sind die Verbesserung der stadträumlichen Verbindungen zwischen den Einzelgebäuden, die konsequente Weiterentwicklung von Außenräumen als wichtigen kommunikativen Teilräumen der Universität (Campus Nord), sowie die weitere Öffnung von Gebäudeteilen im Inneren (verschiedene Teilprojekte im Hauptgebäude, z.B. Ausbau der Mensa, Hörsäle/Konferenzzentrum). Zu den geplanten Maßnahmen beim Um- und Ausbau des Hauptgebäudes gehören die Verlagerung großer Teile der Verwaltung, der Ausbau der repräsentativen und öffentlich genutzten Flächen, der Ausbau der Mensa mit großzügiger Öffnung nach innen und in den Gartenhof sowie der Einbau von Hörsälen, die die Nutzung als Konferenzzentrum ermöglichen. Nach dem Umbau sollen die klassischen Geistes- und Altertumswissenschaften in das Hauptgebäude ziehen.²⁰ Diese Auswahl repräsentiert einen bewussten Bezug zum Humboldt'schen Bildungs- und Einheitsideal. Auch wenn dieses Ideal angesichts der immer komplexer und spezialisierter werdenden Wissenschaftsstrukturen kaum mehr wirklich eingelöst werden kann, macht die programmatische Auswahl dieser Fächer am zentralen und repräsentativsten Ort deutlich, dass sich die HU bewusst auf ihre besondere Geschichte bezieht und beabsichtigt, diese nach innen und nach außen sichtbar zu machen.

Die Technische Universität Berlin (TU): Der Standort

Die TU liegt relativ konzentriert im westlichen Zentrum der Stadt. Die Gründung der Hochschule im Jahr 1879 – als Zusammenschluss von Bauakademie und Gewerbeakademie zur „Königlichen Technischen Hochschule Charlottenburg“ (TH) und damit als qualitativer Sprung von den Techniker-Lehranstalten zu den Ingenieur-Wissenschaften – versinnbildlicht den Modernisierungsschub und Aufbruch Preußens in die Industrialisierung. Dafür wurde ein Standort in der „feinsten“ Gegend ausgewählt²¹, nämlich am Rande des Tiergartens und einiger Villen-Gebiete

²⁰ Vgl. Berliner Wissenschaftskommission (Hrsg.), Berlins Orte des Wissens. Campus-Dokumentation, Berlin 2007, S. 24.

²¹ Vgl. Erich Konter, Zur Standortwahl der Technischen Universität zu Berlin, in: Karl Schwarz (Hrsg.), 100

und halbwegs zwischen den beiden Berliner Residenzen; zudem im „neuen Westen“ Berlins und nahe zur Physikalisch-Technischen Reichsanstalt, zur Artillerie- und Ingenieurschule und zur Versuchsanstalt für Wasserwirtschaft und Schiffbau. Dieses „Stammgelände“ wurde nach 1945 um das unmittelbar benachbarte „Nordgelände“ erweitert.

Die Bebauung

1884 wurde das eigentliche (Haupt-)Gebäude fertiggestellt, mit Front zur großen Achse vom Brandenburger Tor zum Charlottenburger Schloss. Gestaltet war es in der damals repräsentativen und stilbildenden „Neo-Renaissance“²² als geschlossener Baukörper von 228 m x 52 m²³. Zusammen mit den flankierenden Gebäuden östlich (Chemie 1884) und westlich („Erweiterungsbau“ 1902 und 1913) im gleichen Stil und mit Werkstein-Fassaden wirkte die TH mit einer insgesamt ca. 400m lange Fassaden-Abfolge „auftrumpfend“²⁴, wie eine „Wucht“²⁵, wie ein „mächtiger“²⁶, als imposant und monumental empfundener „Palast der technischen Wissenschaften“.²⁷ Südlich angrenzend kam 1916 ein Gebäude für das Bergbau- und Hüttenwesen, 1932 eines für die Physik und 1936 das Studentenhaus hinzu und am östlichen Rand zur Fasanenstraße hin eine Reihe niedrigerer Labor- und Werkstatt-Häuser in einfacherer gelber Klinkerbauweise.²⁸ Die bauliche Entwicklung der TH war damit zunächst abgeschlossen.

Jahre Technische Universität zu Berlin 1879 – 1979, Ausstellungskatalog, Berlin 1979, S. 169-178, hier S. 176.

²² Hans-Dieter Nägelke, Hochschulbau im Kaiserreich. Historische Architektur im Prozeß bürgerlicher Konsensbildung, Kiel 2000.

²³ Hans Ebert, Baugeschichte und Wissenschaftsentwicklung. Zur Geschichte der TH / TU Berlin, in: Technische Universität Berlin/Presse- und Informationsreferat (Hrsg.): Baugeschichte – Bauplanung, Berlin 1977, S. 29-98, hier S. 44.

²⁴ Marc Schalenberg, Zum grösseren Ruhme der Wissenschaft oder der Fürsten? Universitätsbauten und Urbanistik in deutschen Residenzstädten im 19. Jahrhundert, in: Schwinges 2008, S.175-195, hier S. 193.

²⁵ Fritsch 1884, nach: Harald Bodenschatz, Vom Werderschen Markt zum Ernst Reuter-Platz. Zur Standortgeschichte der TU Berlin, in: Karl Schwarz (Hrsg.), 1799 – 1999. Von der Bauakademie zur Technischen Universität Berlin. Geschichte und Zukunft, Berlin 2000, S. 502-511, hier S. 507.

²⁶ Reinhard Rürup, Die Technische Universität Berlin 1879-1979: Grundzüge ihrer Geschichte, in: Ders. (Hrsg.): Wissenschaft und Gesellschaft. Beiträge zur Geschichte der Technischen Universität Berlin 1879-1979, Berlin 1979, Bd. I, S. 3-47, hier S. 12.

²⁷ Christoph Brachmann/Robert Suckale, Die Technische Universität Berlin und ihre Bauten, Berlin 1999, S. 47.

²⁸ Vgl. Goerd Peschken, Zur Baugeschichte der Technischen Universität Berlin. Repräsentation und Funktion, in: Rürup 1979, S. 171-186, hier S. 176.



Abb. 5: TU Berlin: Schaubild der Gebäude der TU an ihrem Hauptstandort.

Zur Zeit des Nationalsozialismus mündeten Raumnot, die Idee einer „Wehrtechnischen Fakultät“ (zunächst nördlich der TH)²⁹, Expansionsbedarf der Friedrich-Wilhelm-Universität und Teile der „Germania“-Planungen schließlich im Projekt einer „NS-Hochschulstadt“, wofür statt Dahlem ein Gelände südlich des Olympiastadions vorgesehen wurde; die Bauarbeiten für die Wehrtechnik wurden jedoch kriegsbedingt eingestellt.³⁰

Nach Krieg und Faschismus wurde die TH schließlich 1956 programmatisch als Technische Universität (TU) neu gegründet. Mit der neuen „Humanistischen Fakultät“ der Geistes- und Sozialwissenschaften (1950) sollte – ähnlich der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften (1952)³¹ – eine Hochschule einer offeneren, einer demokratischen Gesellschaft entwickelt werden. Bis 1953 wurden zunächst alle Kriegsschäden beseitigt. Für weitere Bauten wurde eine Konzentration am bisherigen Standort befürwortet, um „ein isoliertes Eigenleben“ einzelner Wissenschaftsgebiete zu vermeiden.³² Auch wird eine Orientierung auf ein „modernes“, in diesem Fall

²⁹ Vgl. Rürup 1979, S. 26 f.

³⁰ Vgl. auch Ebert 1977, S. 75ff., sowie Brachmann/Suckale 1999, S. 104-106.

³¹ Vgl. Technische Universität Berlin (Hrsg.), Technische Universität Berlin, Berlin 1965, S. 283.

³² Vgl. Kurt Dübbers, Planung für die Erweiterung der Technischen Universität Berlin, in: TU Berlin 1965, S. 66-67, hier S. 66.

angloamerikanisches Verständnis zumal von technischen Wissenschaften deutlich.³³

Zwei Wege wurden eingeschlagen. Zum einen erweiterte man das TU-Gelände Richtung Osten sowie auf der gegenüber liegenden Seite der Ost-West-Achse: Dieses etwa zehn ha³⁴ umfassende „Nordgelände“ wurde ab 1958 mit insgesamt zehn größeren Gebäuden bebaut. Sie folgten einer einheitlichen Bebauungs-Konzeption und wurden bis 1968 für jeweils einzelne Fakultäten bzw. Institute als Solitäre errichtet. Gruppirt um einen inneren Freiraum und in Grünanlagen, bilden sie eine gegliederte und aufgelockerte Gesamt-Anlage.³⁵ Der angrenzende Ernst Reuter-Platz wurde zum Musterplatz der Moderne in (West-)Berlin umgestaltet, mit diversen Solitär-Hochhausriegeln und mit dem „Telefunken“- (Punkt-)Hochhaus, das später zum Gebäudebestand der TU hinzukam (1975). Zum anderen wurde im Bestand verdichtet. Auf dem „Stammgelände“ zur Hardenbergstraße hin geschah dies mit zusätzlichen höheren Bauten für das Bergbau- und Hüttenwesen (1959), die Mensa (1963) bzw. die Physik (1984); auf dem Nordgelände mit höheren Gebäuden für die Mathematik (1982) bzw. die Elektrotechnik (ab 1989). Auch die Bauten dieser Epoche spiegeln deutlich den Zeitgeist wider, und zwar den der städtebaulich-funktionalen Moderne. Strukturell prägend ist die Verdoppelung des eigentlichen TU-Geländes, unabhängig von anwendungsorientierten Sonderstandorten („Spreebogen“ bzw. Wedding).

Für die Entwicklung der TU bis 2015 werden alle Bestandsoptimierungen und Neubauten auf den „Campus Charlottenburg“ orientiert, einschließlich einer Erweiterung im Osten bis an den Bahnhof Zoologischer Garten heran.³⁶ Als Ziele werden unter anderem „Verbesserungen des TU-Geländes einschließlich der städtebaulichen Anbindung“ bzw. „stadträumliche Verbesserungen“ genannt.

Die stadträumliche Performance

Die TU ist im Wesentlichen urban und außerordentlich kompakt lokalisiert und kann relativ eindeutig in der Stadt verortet werden (s. Abb. 2). Baulich allerdings setzt sie keine Landmarks: die Potenziale des Hauptgebäudes werden durch seine Wiederaufbau-Fassade verdeckt, das Telefunken-Hochhaus wird zu wenig als TU kommuniziert.

³³ Vgl. Brachmann/Suckale 1999, S. 140.

³⁴ Vgl. Dübbers 1965, S.66.

³⁵ Vgl. auch Harald Bodenschatz, TU Berlin – Aschenputtel in der Innenstadt?, in: Die alte Stadt H. 1/2003, S. 67-77, hier S. 73.

³⁶ Standortentwicklungskonzept der TU Berlin, 2010.

Die Bauten stammen im Wesentlichen aus zwei größeren zeitlichen Epochen: erstens aus der „Gründerzeit“ zwischen 1880 und 1913, also aus dem Kontext einer aufholenden Industrialisierung Preußens bzw. Deutschlands, und zweitens aus der „Wiederaufbauzeit“ zwischen 1955 und 1970. Erstere sind betont repräsentativ gestaltet, im damaligen Habitus und Baustil aller möglicher staatlicher Institutionen und insofern wenig spezifisch; sie wirken monolithisch und sehr distanziert zu ihrer Umgebung, ja „monumental, autoritär, abwehrend“³⁷, und das bauliche Erscheinungsbild vermittelt kaum den Eindruck technikaffiner Aufgaben.

Eine durchaus andere baulich-räumliche sowie funktionale Erscheinung vermitteln die Institutsgebäude der „Wiederaufbauzeit“ zwischen 1955 und 1970, die im Kontext eines nachholenden Industrie-Fordismus³⁸ in Deutschland entstanden sind: Die Bauten sind betont funktional gestaltet, reflektieren die Moderne im allgemeinen – für Bürogebäude, Krankenhaus oder Schule gleichermaßen – mit architektonisch zwar unterschiedlichen Handschriften, aber doch nur geringen unverwechselbaren Zeichen; sie wirken individuell bis autistisch, auch wenn sie mit ihrem Pavillonkonzept Kooperationsmöglichkeiten suggerieren.

Die Bauwerke und Freiräume beider Epochen wirken gleichermaßen abgeschottet gegenüber ihrer ausgesprochen großstädtischen unmittelbaren Umgebung und – auch atmosphärisch – wenig zugänglich für Außenstehende.³⁸ Dieses distanzierte Verhältnis von Wissenschaft und Stadt scheint sich allmählich zu ändern.



Abb. 6: TU Berlin: Sicht entlang der Straße des 17. Juni von Osten durch den TU-Campus in Richtung auf den Ernst-Reuter-Platz („Telefunken“-Hochhaus), rechts die Randbebauung des Nordgeländes / links Teile der Front des Hauptgebäudes.

³⁷ Ingrid Schade, Die Bauplanung des Hauptgebäudes der Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg, in: Schwarz 1979, S.199-207, hier: S. 206.

³⁸ Vgl. Bodenschatz 2000, S. 511.

Auch TU-intern wird reflektiert, wie wenig offen und urban vernetzt sich die Universität darstellt: Die Straße des 17. Juni – für die TU faktisch eine Achse, potenziell eine Plaza – zeigt die Defizite der TU mit ihrer stadträumlichen Performance. Mit Bauten, die eher an unspezifische Verwaltungs-Gebäude erinnern³⁹, werden wichtige Anregungs-Potenziale für Wissens-Neugierige verschenkt: ein suboptimales Angebot an diejenigen Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen, die sich zunehmend auf eine urbane, anregende Umgebung angewiesen fühlen⁴⁰ und auch ein Manko gegenüber dem Gemeinwesen als einer erklärten Wissens-Stadt.

Die Kontaktflächen der TU zu Kooperations-Interessenten bzw. zu „Stakeholdern“ werden – mit Ausgründungen, Technologie- bzw. Innovations-Zentren – aktiviert und differenziert bespielt. Das markiert eine Umorientierung der TU vom bloßen Exportieren wissenschaftlicher Leistungen zum Vermitteln von Produktideen in offeneren Vernetzungen.

Die Stadtentwicklung Berlins realisiert allmählich die Potenziale, die mit den Standorten der TU und der benachbarten Universität der Künste (UdK) mobilisiert werden können. Zum einen mit dem Projekt des Stadtbezirks und der Universitäten zur „Nachhaltigen Vitalisierung des Wissenschafts-Standortes Charlottenburg“⁴¹, d.h. zur Aufwertung der relativ disparaten innerstädtischen Nutzungsstrukturen zwischen dem Nordgelände der TU und dem Spreebogen für experimentellen Austausch zwischen Wissenschaft und Wirtschaft, und zwar in Feldern mit betont urbaner Orientierung ihrer Arbeitsweise. Zum anderen mit dem Masterplan „Universitäts-Campus TU / UdK“ im Zuge der Revitalisierung der „City West“ (2009) – mit drei Linien: Die faktische Nähe der TU als „Wissens-Tanker“ zur City am Zoo zu thematisieren; die unterentwickelten Synergien mit den urbanen Gegenden westlich der TU (Savignyplatz und Kurfürstendamm) mit einem „Universitäts-Quartier“ fruchtbar zu machen;⁴² im Hinblick auf „Kreativwirtschaft“ die Interaktions-Potenziale von Technik (TU) und Künsten (UdK) zu ertüchtigen.

Für wie essentiell die TU ihre stadträumliche Performance inzwischen hält, zeigt ihr Ansatz für die Exzellenz-Initiative 2011, die auf den „Campus Charlottenburg“

³⁹ Vgl. auch Bodenschatz 2003, S. 72 f.

⁴⁰ Vgl. Klaus Brake, Typen begabter Räume. Über die kontextuellen Interdependenzen von Wissen und Stadt, in: polis H. 1/2010, S. 32-37; sowie Höger 2009.

⁴¹ NAVI (Nachhaltige Vitalisierung des Wissenschafts-Standortes Charlottenburg), www.navi-bc.de, Abrufdatum: 09.01.2012.

⁴² Dazu wurden inzwischen mehrere Ideen- und Realisierungswettbewerbe durchgeführt, deren Ergebnisse in Dokumentationen vorliegen und offenbar schrittweise konkrete Maßnahmen einleiten, siehe etwa: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Städtebauliches Workshopverfahren „Ernst-Reuter-Platz“ Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf. Ergebnisdokumentation, Berlin 2014; Elmar Schütze, Große Pläne für die verlängerte Hertzallee. Eine fast vergessene Straße soll den Campus Charlottenburg mit TU und UdK in den Fokus rücken, in: Berliner Zeitung, 7.10.2014, S. 19.

fokussiert – als Arbeits- und Lebenswelt eines motivierenden und vernetzten Wissens-Ortes der Zukunft.

Die Freie Universität Berlin (FU): Der Standort

Die Standorte der FU befinden sich überwiegend im Berliner Villenvorort Dahlem. Ihre Gebäude sind heute am Hauptstandort vor allem auf zwei räumliche Cluster verteilt: auf den Gründungscampus an der Gary- und Boltzmannstraße sowie nordöstlich davon auf den „Neuen Campus“, der von der Fabeckstraße in etwa zwei gleich große Teilbereiche gegliedert wird: Südwestlich befinden sich die großflächigen Strukturbauten der 1960er Jahre („Rost- und Silberlaube“) mit den Geisteswissenschaften, nordöstlich Einzelbauten der 1960er bis 1990er Jahre mit den Naturwissenschaften.

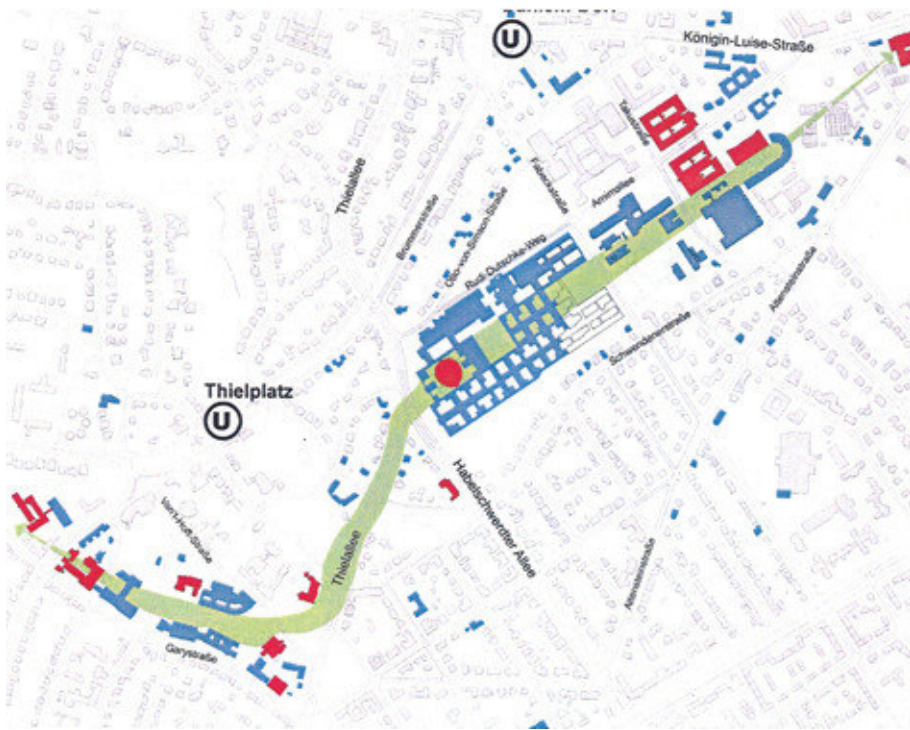


Abb. 7: FU Masterplanung 2015: Konzentration und geplante Umsetzung des Freiflächenkonzepts eines „Grünen Bands“, um räumliche Verbindung zwischen den Hauptstandorten der FU in Dahlem zu schaffen

Außerdem bestehen zwei periphere Standorte in Lankwitz (Geowissenschaften) und Döbbersdorf (Veterinärmedizin), von denen nur letzterer mittelfristig weiterentwickelt werden soll.

Räumliche Entwicklung zwischen Pragmatismus und Vision

Die FU wurde 1948 im beginnenden Kalten Krieg als eine Sezession aus der HU im sowjetischen Besatzungs-Sektor Berlins gegründet. Die Neugründung in Dahlem im damals US-amerikanischen Sektor in Westberlin knüpfte an einen tradierten Wissenschaftsstandort an und kann als eine Neuinterpretation des bereits um 1910 geplanten „deutschen Oxford“ in Berlin angesehen werden.

Nachdem es zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht gelungen war, eine Verlegung der Friedrich-Wilhelm-Universität nach Dahlem durchzusetzen⁴³, wurde die Gründung einer *außeruniversitären* Forschungseinrichtung mit ausdrücklicher Affinität zu Wirtschaftsakteuren mit besonderer Dynamik vorangetrieben. Die 1910/11 gegründete „Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften“ (KWG, heute Max-Planck-Gesellschaft) sollte Grundlagen- sowie angewandte Forschung ohne universitäre Lehrverpflichtungen und in enger Kooperation mit der deutschen Wirtschaft ermöglichen. Die in Dahlem errichteten Institute für Chemie, Physikalische und Elektrochemie, für Faserstoffchemie, für Zellphysiologie oder für Astrophysik zielten programmatisch auf neue wissenschaftliche Zukunftsfelder ab und sicherten Deutschland bis in die Zwischenkriegszeit wissenschaftliche Wettbewerbsvorteile.⁴⁴ Die Bauten der KWG in Dahlem wurden in räumlicher Nähe zueinander, aber ohne städtebauliches Gesamtkonzept errichtet. Im Inneren erfüllten sie die technischen Anforderungen, ihre äußere Erscheinung – historistisch oder im Stil der neuen Sachlichkeit – fügte sich einigermaßen in die villenartig geprägte Umgebung.⁴⁵ Zwischen den individuellen Baugruppen entstand kein verbindender, kommunikativer Außenraum, der informelle oder zufällige Kontakte stimuliert hätte.

⁴³ Vgl. obigen Abschnitt zur Humboldt Universität.

⁴⁴ Dazu ausführlich Brocke 1990.

⁴⁵ Vgl. Nägelke 2004.

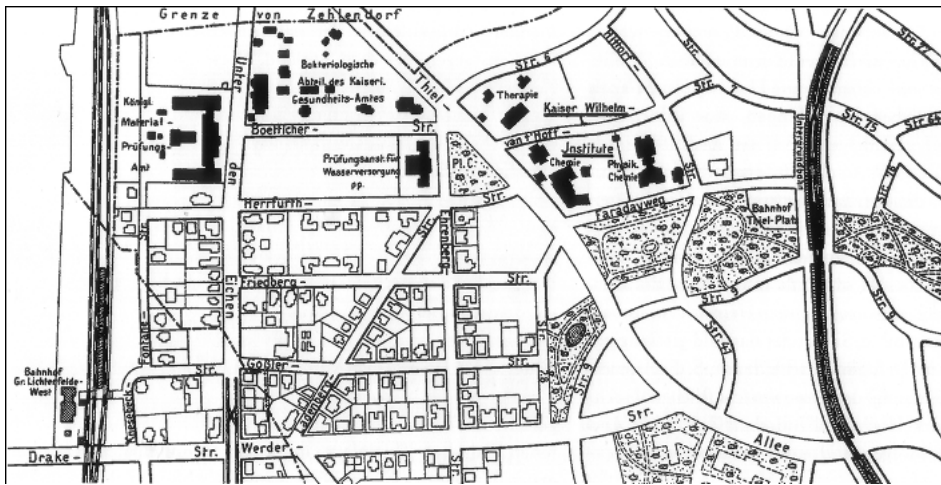


Abb.8: Lageplan der Institute der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft in Dahlem um 1912.

Ab 1910 wurden die räumliche Struktur und die Identität des Villenvororts Dahlem also wesentlich geprägt durch das Nebeneinander von exklusivem Wohnen sowie Wissenschafts- und Kultureinrichtungen, neben der KWG unter anderem auch das Botanische Museum, Universitätsinstitute, das Materialprüfungsamt, das Völkerkundemuseum und das Geheime Staatsarchiv. Für die Gründung einer neuen Hochschule bot sich dieser Standort an.

Die neue Universität erhielt verstreut liegende Räumlichkeiten der Humboldt-Universität und der ehemaligen KWG zur Nutzung, zudem wurden Villen in der Umgebung erworben bzw. gemietet. Die FU erhielt damit zunächst eine sehr heterogene Raumstruktur. Die großzügige finanzielle Unterstützung der Amerikaner ermöglichte erste Neubauten entlang der Garystraße mit Ansätzen einer Campus-Universität nach amerikanischem Muster. Das bauliche Ensemble aus Henry-Ford-Bau (Hauptgebäude mit Audimax) mit Bibliothek und der benachbarten wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät sowie einer Reihe kleinerer Bauten präsentierte sich räumlich gegliedert, im Stil einer zurückhaltend repräsentativen, bewegten, transparenten Moderne, die sich in die Landschaft einfügte. Weiterhin ansteigende Studentenzahlen machten zu Beginn der 1960er Jahre großzügige Neuplanungen erforderlich. Auf einer rund 4,5ha großen Fläche zwischen Habelschwerdter Allee und Fabekstraße schlug das französische Architektenteam Candilis, Josic and Woods eine in alle Richtungen erweiterbare rasterartige Raumstruktur vor. Die um intime Innenhöfe gruppierten Seminar- und Institutsräume sind über lange, geradlinig verlaufende „Straßen“ im Inneren der Raumstruktur erreichbar.

Die Architekten verstanden ihren Entwurf als ein gebautes Manifest, ein Denkmall für eine offene, horizontal und flexibel organisierte Stadtgesellschaft.⁴⁶ Sie wollten urbane Qualitäten wie Begegnung, Zufall und Austausch mit der vornehmen Leere der umgebenden Villenstruktur kontrastieren. Die Fertigstellung dieser zentralen FU Bauten, in denen zuerst Geistes- und Naturwissenschaften untergebracht waren, fiel mit den Studentenprotesten gegen Ende der 1960er Jahre zusammen. Das Konzept wurde von seinen Nutzern kaum verstanden und weitgehend abgelehnt.⁴⁷ Seit 1997 wird der Bau inhaltlich-räumlich erneuert: Nach einem Konzept des Büros Foster soll die übersteigerte Komplexität der verästelten Raumstruktur reduziert und Instituts-„Adressen“ geschaffen werden. Die ansprechende Gestaltung ihrer Vorbereiche verstärkt die Übersichtlichkeit und ermöglicht bessere Orientierung. Das „Implantat“ der Philologischen Bibliothek als eigenwillig geformter „Solitär im Bestand“⁴⁸ versorgt die flächige Großstruktur mit einem „sprechenden und öffentlichkeitswirksamen ‚Bild‘“.⁴⁹ Der geplante dritte Bauabschnitt für die „Kleinen Fächer“ an der FU wird diesen Weg der Qualifizierung des strukturalistischen Konzepts der 1960er Jahre weiterführen und soll damit zur „Stärkung der vorhandenen Identität der FU“⁵⁰ beitragen.

Stadträumlich-architektonische Performance und Vermittlung

Die FU repräsentiert nicht den klassischen Campus auf der grünen Wiese. Es handelt sich hier um einen Universitätsstandort in urbaner Randlage mit rund 100jähriger Geschichte als Forschungsort und entsprechender infrastruktureller Vernetzungsgeschichte. Der Ausbau des Villenwohnviertels Dahlem zum Wissenschaftsort war zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch das städtebauliche Leitbild der Moderne bestimmt mit funktionalräumlicher Spezialisierung und einem effizienten Nahverkehrssystem, d.h. einer U-Bahnverlängerung nach Dahlem, die auch heute noch die schnelle und umweltgerechte Verbindung zur Stadt herstellt. Ein deutliches Leitsystem zum öffentlichen Nahverkehr signalisiert die zentrale Bedeutung der urbanen Transportmittels für die FU.

⁴⁶ Vgl. Kaye Geipel, Der Grundriss als Aufputzmittel. Kampf mit der polyzentrischen Struktur der Sechziger Jahre, in: *Bauwelt* H. 34/2005, S. 22–26, hier S. 22.

⁴⁷ Vgl. Alexander Tzonis, Experiment im Blick von 1968. Shadrach Woods Verteidigung seines Entwurfs, in: ebd., S. 28–29, hier S. 29.

⁴⁸ Doris Kleilein, Implantat. Philologische Bibliothek der Freien Universität in Berlin-Dahlem, in: ebd., S. 14–21, hier S. 16.

⁴⁹ Geipel 2005, S. 26.

⁵⁰ Volker Staab, Suche nach baulicher Identität – Wettbewerb „kleine Fächer“. Kommentar des Preisgerichtsvorsitzenden, in: ebd., S. 14–21.



Abb. 9: Blick in einen Innenhof der FU Institutsgebäude, die 'Silberlaube'.

Seit 2004 hat die FU ein klares städtebauliches Leitbild entwickelt und arbeitet an seiner Umsetzung: „Das grüne Band“ als Leitvorstellung zielt perspektivisch darauf ab, die beiden heute vorhandenen Campus-Gelände in Dahlem durch eine wirksame Neugestaltung der Außenräume zu verbinden.⁵¹ Die Aufwertung der Außenräume und die Umsetzung eines verbindenden, qualifizierten Freiraumkonzepts, an dem sich die Hochschulbauten in Dahlem aufreihen, soll die FU zugleich als Wissenschaftsstandort mit hohen naturräumlichen, kommunikativen und Ausgleichs-Qualitäten sichtbar machen.

Die FU setzt heute auf die Stärkung und Verbesserung ihrer räumlichen Qualitäten und inhaltlichen Ziele. Mit öffentlichkeitswirksamen Schlüsselbauten (denkmalgerechte Sanierung des Hauptgebäudes, konzeptioneller Umbau der „Rost- und Silberlaube“, Philologische Bibliothek von Sir Norman Foster, Campus Hotel und Conference Center von Helmut Jahn) profiliert sie ihre materielle, ideelle und mediale Sichtbarkeit und stärkt die strukturell angelegten lokalen und überlokalen Vernetzungspotentiale.

Berliner Wissenschaftsorte in ihrer Umdeutung

Wissenschaftliches Arbeiten ist auch Außen-Kommunikation, und zwar nicht nur mit den Auftraggebern (Gesellschaft), sondern zunehmend auch mit den Interes-

⁵¹ Masterplanung ab 2015, in: Standort- und bauliche Entwicklungsplanung Freie Universität, 2010.

senten (Stakeholdern), mit der allgemeinen Wissens-Kultur vor Ort und in konkreten Kooperationsstrukturen. Architektonische Darstellung und städtebauliche Interdependenzen von Wissenschaftsbauten korrelieren damit sowie mit dem Verständnis der Funktion von Wissenschaft.

Die historische Herausbildung exemplarischer Wissenschafts-Orte in Berlin spiegelt einen Wandel des gesellschaftlichen Verständnisses von Wissenschaft in der Stadt wider, und zwar in der Konnotation zwischen Repräsentation und Aktivierung, zwischen Symbolik und Wissens-Arbeit bzw. zwischen Bildungs-Ideal und wissenschaftlichem wie auch wirtschaftlichem Output. Stadträumlich wird der Wandel von Repräsentativität und Exklusion zu Interaktion und Vernetzung reflektiert.

Für die Verortung von Wissenschaft kann heute die hohe Bedeutung von „Urbanität“ konstatiert werden, die auf Qualitäten zwischen bürgerlicher Öffentlichkeit und kommunikativ anregendem Arbeitsumfeld zielt. Nachvollziehbar wird das gerade mit Blick auf Wissens-Orte im „Außenbereich“ und auf das auch dort besonders deutliche Bemühen um die Installation urbaner Qualitäten.

Die öffentlichen Wissenschaftseinrichtungen unterliegen – zwischen Sparauflagen und Profilierung – einer massiven Restrukturierung, vermittelt über periodische Hochschulverträge mit konkreten Leistungsvereinbarungen und autonom verwalteten Mitteln sowie über die bundesweiten Exzellenz-Initiativen, bei denen auch Berliner Universitäten Erfolge haben.

Politisch will Berlin die Vermittlungslücke zwischen reichhaltiger Wissenschaftsausstattung und noch suboptimalen Effekten bei Wertschöpfung und Arbeit mildern: „Transfer“, vereinbarte Wirtschafts-„Kompetenzfelder und der „Masterplan `Wissen schafft` Berlins Zukunft“⁵² sollen ebenso dazu beitragen wie eine öffentliche Kommunikation von Wissenschaft über temporäre Ereignisse hinaus, etwa mit der jährlichen „Langen Nacht der Wissenschaften“. Hinzu kommt das allgemeine Image Berlins als „kreative Stadt“; dieses bezieht sich auf die strukturelle Attraktivität der Stadt, insbesondere die urbanen Qualitäten im weitesten Sinne und deren günstige Nutzungsmöglichkeiten.

Für die Wissenschaftseinrichtungen und ihre Rolle in einer solchen Strategie bedeutet das zweierlei: Berlin versteht sich erstens inzwischen als „KnowledgeCity“.⁵³ Zum zweiten haben sich die Wissenschaftseinrichtungen der aktiven Profilbildung zu stellen. Dazu gehören vor allem die Entwicklung eines Leitbildes und dessen interne und öffentliche Kommunikation; sowie eine baulich-räumliche Performance,

⁵² Vgl. www.senwtf-berlin.de, Abrufdatum: 18.01.2012.

⁵³ Im Sinne der Darstellung von Peter Franz, vgl. auch Franz 2009.

die mit veränderten Modi der Wissensarbeit und ihrer urbanen Einbettung zusammenhängt.

Eine umfangreichere Version des Artikels ist zuerst erschienen in: International Journal Knowledge-Based Development H. 2/2011, S. 220-246.

Dr.-Ing. Celina Kress, Vertretungsprofessur Planungstheorie und Stadtbaugeschichte, University of Applied Sciences Erfurt, celina.kress@fh-erfurt.de
Prof. Dr. Klaus Brake, Center for Metropolitan Studies der TU Berlin, klaus.brake@metropolitanstudies.de

Abbildungsnachweis:

Abb. 1: Franz (2009), S. 99, Bearbeitung: Peter Franz

Abb. 2: HU Berlin

Abb. 3: Berlin und seine Kunstschatze, Payne Leipzig und Dresden, ca. 1850; Grafik: Albert Henry Payne

Abb. 4: HU Berlin; Foto: Matthias Heyde

Abb. 5: TU Berlin

Abb. 6: TU Berlin; Foto: Elke Weiß (09.März 2011)

Abb. 7: Standort- und bauliche Entwicklungsplanung der Berliner Universitätslandschaft (2010)

Abb. 8: Bollé 2004, S. 202

Abb. 9: FU Berlin; Foto: Reinhard Görner

Stadt als Raum sozialer Praxis. Großstadtentwicklung in Madrid und Barcelona während des Franquismus

Der Gründer der spanischen nationalistischen Partei Falange – José Antonio Primo de Rivera – plädierte zu Beginn des Bürgerkriegs im Jahre 1936 für einen umfassenden Umbau Madrids und darüber hinaus dafür, an allen vier Stadträndern Madrids Feuer zu legen und nur jene Gebäude zu löschen, die sich seiner Meinung nach zu retten lohnten.¹ Dreißig Jahre später sprach in ähnlichem Sinne der Architekt Rafael Leoz de la Fuente über die Hauptstadt, die ihre Chance, eine wunderschöne Stadt zu werden, nach dem Bürgerkrieg endgültig verloren hätte. Ende der 1960er Jahre sah er nur zwei Möglichkeiten für Madrid: eine neue Stadt zu bauen oder ganze Häuserblöcke in die Luft zu sprengen.² Diese beiden Beispiele illustrieren die Unzufriedenheit der Akteure mit Madrid und deuten auf deren Wahrnehmung und Wunschvorstellungen, wie die Stadt aussehen solle, hin.

Dieser von diversen Akteuren konzipierte und wahrgenommene Raum trägt nach der Theorie Henri Lefebvres in Verbindung mit der räumlichen Praxis der Gesellschaft (d.h. mit der Nutzung des Raumes) zur Produktion urbanen Raumes bei. Der Verstädterungsprozess erklärt sich in den Überlegungen Lefebvres als ein gesellschaftlicher Produktionsprozess, an welchem diverse Akteure, ihre sozialen Beziehungen und ihre Aktionen mitwirken. Demnach sind jenseits der herrschenden Gruppen noch weitere Subjekte – Individuen oder Kollektive – in diesen Prozess miteinzubeziehen.³ Denn die Produktion urbanen Raumes, so Lefebvre, ist nicht nur individuell, sondern immer zutiefst gesellschaftlich.

Die bisherigen, noch schwach entwickelten stadtgeographischen und sozialwissenschaftlichen Forschungen in Spanien konzentrieren sich jedoch auf eine dominante Rolle der Herrschaft und blenden die gesellschaftliche Mitwirkung sowie den differenzierten Prozess der Stadtentwicklung völlig aus. Im Zentrum des Interesses

¹ Vgl. Para cambiar la fisonomía de Madrid, in: ABC vom 03.02.1940, S. 8.

² Vgl. Rincón del arquitecto, in: La vivienda H. 3/1967, S. 19.

³ Vgl. Christian Schmid, Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes, Stuttgart 2010, S. 203.

steht meist die „Geschichte des Raumes“⁴, wobei wegen der spezifischen Bedingungen des Franco-Regimes oft auf eine Rückständigkeit und strukturelle Marginalität hingewiesen wird, die die Position der Städte gekennzeichnet hätten.⁵ Die in jüngster Zeit merklich intensivierete spanische stadthistorische Forschung konzentriert sich wiederum auf das Thema der Bildung von Nachbarschaftsvereinen und von Protest im urbanen Raum der großen Städte⁶ in den späten 1960er und 1970er Jahren. Diese Studien sind ausschließlich aus der Perspektive der politischen Opposition und deren Beitrag zur Demokratisierung der Gesellschaft konzipiert. Somit konzentrieren sich die bisherigen Untersuchungen weitgehend auf im engeren Sinn politische Fragen. Soziale Basisprozesse sowie Aspekte der Produktion und des Wandels städtischen Raums bleiben unterbelichtet.

Sinnvoll ist es jedoch, die Stadt als „historisches Produkt“⁷ zu betrachten und das Erkenntnisinteresse nicht an den Raum als solchen, sondern an dessen Entwicklungsprozess zu richten. Im Unterschied zu den bisherigen Studien wird hier dafür plädiert, den perspektivischen Wechsel vom Objekt (Stadt) zum Prozess (der Verstädterung) vorzunehmen, um die Stadtentwicklung als kollektiven Prozess zu erfassen und somit die „Produktionsverhältnisse und die Produktionsweise“⁸ zu analysieren und deren Protagonisten zu beschreiben. Im Folgenden wird versucht, an den exemplarisch ausgewählten Fallbeispielen Madrid und Barcelona in der Peri-

⁴ Ebd.

⁵ Hier besonders: Manuel Castells, *Ciudad, democracia y socialismo. La experiencia de las Asociaciones de vecinos de Madrid*, Madrid 1977.

⁶ S. u.a.: Carme Molinero/Pere Ysàs (Hrsg.), *Construint la ciutat democràtica. El moviment veinal durant el tardofranquisme i la transició*, Barcelona 2010; Pérez Quintana, Vicente, *Memoria ciudadana y movimiento vecinal*. Madrid 1968-2008, Madrid 2008; Themenheft von *Historia de Presente: Movimiento vecinal y cambio político*, H. 16/2011; Ivan Bordetas Jiménez, *Nosotros somos los que hemos hecho esta ciudad. Autoorganización y movilización vecinal durante el tardofranquismo y el proceso del cambio político*, tesis doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona, 2012; Pamela Beth Radcliff, *Making Democratic Citizens in Spain. Civil Society and the Popular Origins of the Transition, 1960-78*, Basingstoke 2011.

Im Bereich der Architekturgeschichte konzentrieren sich die Studien meist auf das Thema der imperialen Architektur der 1940er, sowie auf den Sozialwohnungsbau der 1950er Jahre. S. u.a.: Luis Fernandez-Galiano/Justo F. Isasi/Antonio Lopera, *La quimera moderna. Los poblados Dirigidos de Madrid en la arquitectura de los 50*, Madrid 1989; Carlos Sambricio, *Un siglo de vivienda social (1903-2003)*, Madrid 2003; COAM (Hrsg.), *La vivienda experimental. Concurso de viviendas experimentales de 1956*, Madrid 1997; Carlos Sambricio (Hrsg.), *La vivienda protegida*, Madrid 2009; Jesús López Díaz, *La vivienda social en Madrid 1939-1959*, Madrid 2007; Ajuntament de Barcelona (Hrsg.), *De les cases barates als grans polígons. El Patronat Municipal de l'Habitatge entre 1929 i 1979*, Barcelona 2003; Maribel Rosselló (Hrsg.), *Les Vivendes del Congrés Eucarístic de Barcelona. 1952-1962*, Barcelona 2011.

⁷ Schmid, S. 203.

⁸ Ebd., S. 204.

ode der Franco-Diktatur die Stadt nach dem prozessorientierten Raumbegriff Henri Lefebvres als Raum sozialer Praxis zu erfassen.

Zum nationalen Konzept der Stadt in der Ideologie der Falange

Beide Städte – Madrid und Barcelona – wuchsen vorwiegend von der Peripherie aus. Die Landarbeiter aus armen Agrargebieten, vorwiegend Andalusiens und Kastiliens, suchten in den Städten eine Arbeit, die sie auf dem Land nicht mehr finden konnten. Trotz ihrer prekären Arbeitssituation bauten sie sich an den ländlichen Peripherien der Städte einfache Baracken, deren Genese mit Agraraktivitäten verbunden war und im mediterranen Raum Spaniens über eine lange Tradition verfügte.⁹ Dieses informelle Wachstum an den Peripherien begann Anfang des 20. Jahrhunderts mit dem Industrialisierungsprozess und wurde zeitlich begleitet von der Entwicklung der städtischen *Ensanche*. Die Zuwanderer waren jedoch nicht die einzigen Protagonisten dieses Prozesses. Durch die niedrigen Preise für Agrarland im Vergleich zum urbanen Raum wurde die Stadtperipherie zum attraktiven Markt jenseits öffentlicher Kontrolle. Das Agrarland unterlag nämlich keinen juristisch-gesetzlichen Regelungen. Aufgrund der Migrationen verkauften oder vermieteten die Landgrundbesitzer den Zuwanderern kleine Parzellen, wobei sich mit solcher Parzellierung sowohl die Kleingrundbesitzer als auch die sog. „parceladores“ beschäftigten, die nach Agrarlandstücken suchten, diese abkauften, klein parzellierten und an die Zuwanderer vermieteten.

Da sich die Land-Stadt-Migration nach dem Bürgerkrieg (1936-1939) aufgrund ländlicher Armut, nicht selten auch wegen politischer Repression fortsetzte, blieben diese informellen Praktiken ebenfalls bestehen. Nun wurden die Barackensiedlungen aus Sicht des Regimes als „schmutziger, düsterer und dreckiger Menschengürtel“ wahrgenommen, der in klarem Gegensatz zur „aristokratischen, bürgerlichen, handwerklichen, künstlerischen und wunderbaren“¹⁰ Stadt stand. Somit befand sich die Stadtperipherie seit dem Ende des Bürgerkriegs im Fokus der Migrations- und Wohnungspolitik des neuen Regimes.

Die Einheitspartei Falange konzipierte den Staat als eine Einheit, an der „alle Spanier durch ihre familiäre, kommunale und syndikale Funktion (Familie-Gemein-

⁹ Dazu mehr: Barraquisme, la ciutat (im)possible. Els barris de Can Valero, el Caramel i la Perona a la Barcelona del segle XX, Hrsg. v. Centre de Promoció de la Cultura Popular i Tradicional Catalana, Barcelona 2011, S. 31; Tatjer, Mercedes, Burgueses, inquilinos y rentistas. Mercado inmobiliario, propiedad y morfología en el centro histórico de Barcelona: La Barceloneta, 1753-1982, Madrid 1988, S. 27-31.

¹⁰ Zit. nach: Sofia Dieguez Patao, Un nuevo orden urbano: “El Gran Madrid” (1939-1951), Madrid 1991, S. 148.

de-Syndikat)“ teilnehmen sollten.¹¹ Die Arbeitermassen sollten in einer einzigen Gewerkschaftsorganisation zusammengefasst und dadurch deren Integration in die Nation und deren vollständige Kontrolle gesichert werden. Somit sollte, so die Propaganda, der Klassenkampf und damit die Spaltung in der Gesellschaft überwunden werden. Die Sozialpolitik, deren Schwerpunkt im Bereich der Wohnungspolitik in der Sorge um die Stadtperipherie und deren Bewohner lag, spielte dabei eine entscheidende Rolle als Legitimierungs- und Integrationsinstrument.¹² Der neue Staat versprach, die Familie zur höchsten und heiligen Institution als „Basis für die Einheit des Vaterlandes“ zu erheben.¹³ „Vaterland ist Zuhause und in einer Bruchbude kann man sich nicht zuhause fühlen“¹⁴ – das Zitat weist auf die Untrennbarkeit zwischen der Familie, die sich in „einem hellen und fröhlichen Heim“ materialisierte, und der „hellen und fröhlichen Heimat“¹⁵ der ganzen Nation hin. Dabei ging es den Falangisten nicht nur um den Bau von benötigten Wohnungen an den Stadtperipherien, sondern ebenfalls um das „Reorganisieren der zu integrierenden Lebensform“, bei welcher es auch um eine „Rekonstruktion von eigentümlichem Charakter“, nämlich eines dörflichen Charakters, und „Änderung von Sitten“ ging. Den Wohnungsbau zu fördern hieß demnach, „eine bessere Gesellschaft und einen großen und freien Staat“¹⁶ zu konstruieren.

Zur Verwirklichung dieser Ziele trug zum einen das Innenministerium mit drei unterstellten Institutionen in den Bereichen Architektur, Aufbau der im Bürgerkrieg zerstörten Regionen sowie Stadtplanung bei. Zudem wurde 1939 das Nationale Wohnungsinstitut gegründet, das dem Arbeitsministerium – neben dem Einheits-syndikat Hauptakteur der Sozialpolitik des Regimes – unterstellt war. Zu den Aufgaben des Instituts gehörte es, Bauinitiativen zu fordern und zum Bau von Sozialwohnungen beizutragen.¹⁷ Das Institut war somit ein Verwaltungsorgan, das selbst meist keine Bauinitiativen unternahm, sondern die Wohnungspolitik des Zentralstaates repräsentierte. Realisiert werden sollte diese Politik durch Stadtverwaltungen, Provinzialräte (die den Staat auf der Ebene der Provinz repräsentierten) und das Sozialwerk der Nationalen Delegationen der Syndikate – das Gewerkschaftswerk

¹¹ Bases de la Revolución Nacional. Doctrina e Historia de la Revolución Nacional Española, Madrid 1939, S. 12.

¹² S. u.a.: Carme Molinero, La captación de las masas. Política social y propaganda en el Régimen franquista, Madrid 2008.

¹³ Ante una política municipal, in: Vivienda y Paro H. 47/1954, S. 29.

¹⁴ La obra falangista de la vivienda, in: José Luis de Arrese, Treinta años de política, Madrid 1966, S. 1171.

¹⁵ Arrese, La obra falangista, S. 1172.

¹⁶ Ante una política municipal, S. 29.

¹⁷ Vgl. Palabras de S.E. el Jefe del estado al promulgarse la Ley de Ordenación Urbana de Madrid, in: Gran Madrid H. 1/1948, S. 25.

für das Heim (*Obra Sindical del Hogar, OSH*).¹⁸ Das OSH verstand sich als „ein Syndikatsorgan für den Wohnungsbau der Nationalen Bewegung“¹⁹ und sollte in dieser Funktion in Zusammenarbeit mit dem Nationalen Wohnungsinstitut die Arbeiter, die in dem Syndikat Mitglieder waren, mit Sozialwohnungen versorgen.

Demnach wurde die Stadtentwicklung den Kompetenzen des Innen- und Arbeitsministeriums unterstellt und somit die Stadt durch das Regime als national erfasster Raum öffentlicher Ordnung und nach seinem Verständnis von sozialer Gerechtigkeit konzipiert. Durch den politischen Anspruch versuchte der Staat zum Motor der Stadtproduktion zu werden. Jedoch konnten aufgrund der prekären wirtschaftlichen Situation und der wachsenden Zuwanderung in der Autarkie-Periode kaum Pläne realisiert werden. In dieser Zeit engagierten sich die staatlichen Institute vorwiegend für den Wiederaufbau der im Bürgerkrieg zerstörten Regionen und Orte sowie mit der Formulierung illusorischer Pläne für den Ausbau Madrids zur imperialen Metropole.

Der Internationale Eucharistische Kongress in Barcelona als Motor des Verstädterungsprozesses

Erst die politische Stabilisierung Anfang der 1950er Jahre brachte eine Veränderung dieser Situation. Durch unterschiedliche Subventionsprogramme gelang es dem Staat, mehrere Akteure in den Wohnungsbau miteinzubeziehen. Dabei erwies sich der „Internationale Eucharistische Kongress“, der 1952 in Barcelona stattfand, für den Verstädterungsprozess Barcelonas als impulsgebend.

Der Kongress wurde auf Initiative der Kirche organisiert, die sich durch ihn den Aufgaben der Christianisierung und des Wiederaufbaus jener Werte, die der spanische Bürgerkrieg und der Zweite Weltkrieg international zerstört hatten, stellte.²⁰ Für das Regime war der Kongress ebenfalls von Bedeutung, weil auch eine amerikanische Delegation eingeladen wurde, was im Hinblick auf die im folgenden Jahr unterschriebenen spanisch-amerikanischen Verträge kein unwichtiger Faktor war.²¹ Deswegen investierte die Stadtverwaltung in die Verbesserung der Infrastruktur und

¹⁸ Vgl. El Instituto Nacional de la Vivienda, in: Revista Nacional de Arquitectura H. 1/1941, S. 31-32.

¹⁹ La construcción de viviendas por la Obra Sindical del Hogar, in: Entidad Benefica Constructora Viviendas Congreso Eucaristico, Barcelona 1954, S. 60-61.

²⁰ Vgl. Martín Checa Artasu, La Diocesis de Barcelona en la Posguerra. Entre la reconstrucción de edificios religiosos y la producción inmobiliaria (1942-1962), in: Horacio Capel/Paul Andre Linleau (Hrsg.), Barcelona - Montreal. Desarrollo urbano comparado, Barcelona 1998, S. 435-436.

²¹ Vgl. Isabel Segura, L'arquitectura de la SEAT com a marca. La modernitat s'instal·la als suburbis, in: Sebastian Balfour (Hrsg.), Barcelona malgrat el franquisme. La SEAT, la ciutat i represa sense democràcia, Barcelona 2012, S. 107.

in den Bau des Flughafens und neuer Hotels.²² Geplant wurde auch die Verbesserung von An- und Ausfahrtsstraßen. Zunächst sollten die dort angesiedelten Barackensiedlungen abgerissen werden. Für deren Bewohner baute u.a. der Zivilgouverneur eine Arbeitersiedlung in den Agrarzonen des nördlichen Stadtteils. Für den Bau hatte man zuvor die ansässigen Weinbergsbesitzer enteignet.²³ Der ländlich geprägten Umgebung entsprechend wurde die Siedlung als rural-urbane Übergangszone konzipiert: Niedrige Wohnblöcke mit kleinen Hinterhöfen waren durch gemeinsame Treppenflure verbunden und sollten für das gute Zusammenleben der Bewohner sorgen, das am zentralen Arkadenplatz mit unterschiedlichen Läden und Lokalen kulminieren sollte. Den deutlich ruralen Akzent der konzipierten Siedlung bildete demgegenüber der gemeinsame Waschraum, in dem sich das Siedlungsleben tatsächlich um das riesige Waschbecken konzentrierte: Frauen versammelten sich dort bei der Arbeit, Männer und Kinder zur Erfrischung und zum Baden im Sommer.²⁴



Abb. 1: Die Wohnsiedlung im Stadtteil Verdún (Barcelona) für bisherige Barackenbewohner, gebaut 1952 im Auftrag des Zivilgouverneurs, des obersten politischen Provinzvertreters. Die Fotos wurden 1977 aufgenommen.

²² Ebd.

²³ Vgl. Rafael Pradas, "Vivendes del Governador". Una història urbana, Barcelona 2008.

²⁴ Vgl. ebd., S. 105-106.



Abb. 2: Die Wohnsiedlung im Stadtteil Verdún (Barcelona).

Ein anderes Lebenskonzept hatte die Kirche, die durch den Internationalen Eucharistischen Kongress als wichtiger Bauakteur in Barcelona auf die Bühne trat. Die Peripherien standen bereits in den 1940er Jahren im Zentrum des Interesses der Kirche, für die die Stadt ohnehin „der Kern des moralischen Zerfalls“²⁵ war. Die Religiosität unter den Migranten an den Peripherien war zudem sehr niedrig.²⁶ Insbesondere sollten jedoch in Katalonien die Reste des republikanischen Antiklerikalismus und Laizismus überwunden werden. Mit dem Argument der Gleichstellung von Zuhause und Familie, welche man vor jeder Art der Gefahr und Unmoralität, die sich laut Kirche in der Peripherie ausbreitete, schützen wollte, engagierte sich die Kirche in Sachen Christianisierung. Mit diesem Diskurs unterstützte die Kirche in klarer Weise den profamiliären Diskurs des Staates. Der Bischof von Barcelona appellierte an die katalanischen Großunternehmer für Hilfe für den Sozialwohnungsbau. Diese versuchten sich aus ökonomischen Gründen bereits Ende der 1940er Jahre zusammenzuschließen, um eine privilegierte Position im Franco-Staat zu erlangen.²⁷ Diese Versuche verstärkten sich Anfang der 1950er Jahre insbesondere auf Seiten der katholischen Großunternehmer. Die ständigen Notrufe der Kirche und des Regimes in Sachen Wohnungsnot stießen ein Bauprojekt der Großunternehmen an, der Eucharistische Kongress ermöglichte dann den tatsächlichen Bau-

²⁵ Julio Rosado, La formulación tradicional de las obras de misericordia y el problema de la vivienda, in: *Ecclesia* H. 545/1951, S. 12.

²⁶ Vgl. *Sociología religiosa de la inmigración a Cataluña*, in: *Conversaciones sobre inmigración interior*, Hrsg. v. Ayuntamiento de Barcelona. Patronato Municipal de la Vivienda, Barcelona 1966, S. 49.

²⁷ S. u.a.: Carme Molinero/Pere Ysàs, *Els industrials catalans durant el franquisme*, Vic 1991, S. 61-84.

beginn des sozialen Projekts: die Tätigkeit der wohlthätigen Baugenossenschaft „Wohnungen des Eucharistischen Kongresses“ („Viviendas de Congreso Eucarístico“). Das Projekt gab den katalanischen katholischen Unternehmern aus den Kreisen der *Katholischen Aktion* die Möglichkeit, aus dem politischen Hintergrund herauszutreten und die eigenen Führungsqualitäten unter Beweis zu stellen.²⁸ So verbanden sich die Interessen des Bischofs mit denen der katholischen Großunternehmer, wodurch der „Katholische Führerverein“ („Asociación Católica de Dirigentes“) entstand²⁹, der die Kampagne und die Verwaltung der „Kongresswohnungen“ unter Aufsicht des Bischofs durchführte.



Abb. 3: So genannte „Kongresswohnungen“, gebaut anlässlich des Internationalen Eucharistischen Kongresses 1952 im Auftrag des Bischofs von Barcelona Gregorio Modrego Casaus.

Aus dieser Initiative entstand im nördlichen Stadtteil die erste Kongresssiedlung: Can Ros.³⁰ Die „Kongresswohnungen“ sollten laut Statuten hygienischen und sozialen Anforderungen genügen³¹ und deren zukünftigen Bewohner eine christliche Gemeinde formen³², dessen Siedlungsleben sich am zentralen Kirchenplatz konzentrieren sollte. Für die christliche Umformung sorgten ausschließlich kirchliche Schulen und Kindergärten. Anders als die Siedlung des Zivilgouverneurs war diese

²⁸ Vgl. Checa Artasu, S. 440-441.

²⁹ Vgl. Molinero/Ysàs.

³⁰ José Viloseca Marcet, Genesis y desarrollo de la barriada, Arxiu Diocesà de Barcelona [Diözesanarchiv Barcelona], Congrés Eucarístic, sèrie Vivendes, caixa 2, Bl. 1-3.

³¹ Entidad benéfico-constructora Viviendas del Congreso Eucarístico, Barcelona 1954, S. 27.

³² Vgl. Genesis y desarrollo de la barriada.

Siedlung mit modernen Hochwohnblöcken konzipiert, in denen die Wohnungen über sanitäre Einrichtungen verfügten.

Beide Beispiele zeigen das Engagement unterschiedlicher Akteure für den Verstärkungsprozess, die differente Interessen und Vorstellungen von urbanen Lebensformen durchzusetzen versuchten.

Stadtperipherie zwischen Steuerung und Selbstregulation: Die Madrider Poblados Dirigidos

Der Kongress eröffnete die Periode der Urbanisierung spanischer Städte, weil sich aufgrund der amerikanischen Wirtschaftshilfe 1953 und der allmählichen Öffnung Spaniens gen Westen das Bauwesen langsam aus der Stagnation zu befreien begann. Durch verschiedene staatliche Begünstigungen und Kredite begann an den Peripherien der Städte eine Bautätigkeit, die von unterschiedlichen Akteuren durchgeführt wurde: von privaten Bauträgern, industriellen Großbetrieben, kirchlichen Institutionen, Baugenossenschaften, finanziellen Instituten wie etwa Sparkassen und zuletzt auch von öffentlichen Stellen wie Gewerkschaften oder kommunale Einrichtungen. So entstanden in der noch zum großen Teil ländlichen Peripherie der beiden Städte immer mehr Hochblocksiedlungen. Die politische Stabilisierung wurde auch durch verstärkte Migrationswellen begleitet, was zur Entstehung von weiteren Barackensiedlungen führte. Diese vergrößerten sich sukzessiv und die steigende Nachfrage unter den Zuwanderern machte sie zum informellen Barackenmarkt: die Hütten wurden verkauft, vermietet und getauscht. Da diese Siedlungen keine Infrastrukturen vom Staat erhielten, sorgten die Bewohner nach Möglichkeit selbst für die notwendigen Infrastrukturen. So formierten sich Selbsthilfegruppen und Genossenschaften für Stromversorgung oder Taxi-Services, die bedarfsweise zwischen der Stadt und den Siedlungen pendelten.³³

Wegen des raschen, ungeplanten und unkontrollierten Stadtwachstums entschied sich der Staat 1953 zunächst dafür, die illegalen Baupraktiken effektiver zu überwachen. Das Gesetz über das Abreißen unbewohnter Baracken und ähnlichen Konstruktionen, insbesondere in der Nähe von Landstraßen und touristischen Routen³⁴, zielte darauf ab, vor allem die in der Stadtlandschaft sichtbaren Barackensiedlungen zu entfernen. Dennoch gab es Versuche, Eigenbau-Initiativen, die der Staat ansonsten repressiv bekämpfte, für öffentliches Bauen fruchtbar zu machen. Dazu

³³ S. u.a.: Fernando Maldonado, *La verdad de Montjuich*, Barcelona 1962, S. 31-32; *Llamarse barrio: el Pozo del Tío Raimundo*, Madrid 1986, S. 161-162.

³⁴ Ministerio de la Gobernación, Decreto de 11 de agosto de 1953 por el que se atribuye a la Dirección General de regiones Devastadas la facultad de proceder al derribo de cuevas, chabolas, barracas y otras construcciones análogas deshabitadas, B.O.E., Nr. 280, 7.10.1953.

zählten auch die kleinen Wohnsiedlungen, die sog. *Poblados Dirigidos* in Madrid. Deren Bauträger war eine gemischte Organisation, in der sich Vertreter des Nationalen Wohnungsinstitutes und der Kommission der Stadtplanung Madrids sowie der bauleitende Architekt, der die zukünftigen Bewohner vertrat, zusammenschlossen. Das Wohnungsinstitut stellte finanzielle Mittel und die Kommission der Stadtplanung Madrids die notwendigen Grundstücke zur Verfügung. Einige dieser Wohnsiedlungen wurden als sog. „Selbstkonstruktion“ gebaut, d.h. die zukünftigen Bewohner, meist Barackenbewohner, bauten sich ihre Wohnungen an Wochenenden unter der Leitung des Architekten selbst. Diese Art von Wohnsiedlungen entstanden aus dem politischen Anspruch, die rasche Verbreitung von Barackensiedlungen aufgrund der massiven Land-Stadt-Migrationen zu stoppen. Auch persönliche Konstellationen innerhalb der öffentlichen Stellen spielten eine Rolle: Seit 1954 wurden beide öffentlichen Stellen von Architekten geleitet, die Erfahrungen im Bereich der Selbstkonstruktion durch Migranten hatten, deren handwerkliche Arbeit schätzten und auf diese Weise den sozialen Anspruch der Bauprojekte einlösen wollten. Zur Realisierung des Projekts trugen jedoch auch sozialpolitische Ereignisse bei. Im Jahre 1956 kam es in den Großstädten Spaniens wegen Preiserhöhungen, die kaum von Lohnerhöhungen begleitet wurden, zu Unruhen und Protesten der Arbeiter. Besonders in Madrid war diese Protestwelle nicht zu ignorieren, weil sie mit Studentenprotesten zusammenfiel: Zwar protestierten die Studenten gegen den offiziellen Studentenverband, gleichzeitig beteiligten sich jedoch viele von ihnen, insbesondere aus den katholischen Studentengruppen, an der sozialen Arbeit in den Barackensiedlungen und waren der staatlichen Migrations- und Wohnungspolitik gegenüber oft kritisch eingestellt. Durch die Beteiligung der studentischen und kirchlichen Kreise an der Kritik an der staatlichen Sozialpolitik seit Mitte der 1950er Jahre wurde das Problem der Hüttensiedlungen mehr und mehr in der breiten Gesellschaft wahrgenommen. Die gesamte Strömung des literarischen, kinematografischen und fotografischen Existenzialismus der fünfziger Jahre zielte darauf ab, die illegalen Barackensiedlungen als soziales Problem darzustellen und in Verbindung mit der Vernachlässigung durch die staatliche Stadtpolitik zu bringen. Dieses Beispiel veranschaulicht die Komplexität in der Stadtentwicklung und den Beitrag diverser Faktoren und Akteure, die von sozialen Unruhen in Madrid um 1956 und sozialpolitischer Kritik über Ziele öffentlicher Stellen bis hin zu persönlichen Interessen der jeweiligen Akteure reichten. Dabei wurde das Ziel des Regimes – die Bekämpfung von Barackensiedlungen – nicht erreicht, sondern im Gegenteil die Vermehrung dieser Siedlungen sogar gefördert: Die Baracken, die sich auf dem Grundstück der Kommission der Stadtplanung Madrids befanden, das für die Initiative der *Poblados Dirigidos* vorgesehen war und deren Bewohner neue Wohnungen bekamen, sollten

logischerweise von kommunalen Stellen abgerissen werden. Jedoch wurden in der Praxis nur die Hütten zerstört, die beim Bau der Siedlung im Wege standen. Die übrigen wurden gegen Ablöse weiterhin den neu ankommenden Migranten überlassen, was die kommunalen Stellen offensichtlich tolerierten.³⁵

Stadtperipherie als profitorientierter Wohnungsmarkt: der Fall Madrid Moratalaz

Ende der 1950er Jahre bekam die Entwicklung der spanischen Städte wieder eine neue Dimension und wurde durch neue rechtliche und administrative Reorganisation unterstützt. Aufgrund innenpolitischer Krisen kam es 1957 zum Regierungswechsel. Die Technokraten, die jetzt in den wichtigsten wirtschaftlichen Ministerien eine Mehrheit bildeten und eine westlich orientierte Wirtschaftspolitik verfolgten, versuchten die politische Rhetorik durch wirtschaftlichen Pragmatismus und Wissenschaft zu ersetzen. Dementsprechend kündigte das 1957 entstandene Wohnungsministerium eine neue Wohnungspolitik an, die vorsah, dass „Spanien nicht ein Land der Proletarier, sondern ein Land der Eigentümer“³⁶ werden sollte. Der Wohnungsbau sollte jetzt endgültig den privaten Bauträgern überlassen werden, die durch verstärkte staatliche finanzielle Unterstützung auch beim Sozialwohnungsbau miteinbezogen werden sollten.

In der Folge kam es zwischen 1957 und 1969 zu enormen Bauaktivitäten an den Peripherien der Städte seitens großer Bauunternehmen, wohingegen die Aktivität öffentlicher Stellen, privater Kleinbetriebe und Baugenossenschaften sowie wohltätiger Organisationen wesentlich schrumpfte. Viele der Großbauunternehmen hatten sich zwar schon in den 1940er Jahren etabliert, jedoch richteten sie ihr Augenmerk erst in den 1960er Jahren auf den Sozialwohnungsbau an den Peripherien.

In ähnlicher Weise entwickelte sich auch das Großbauunternehmen URBIS aus Madrid. URBIS entstand 1947 im Rahmen der staatlichen Steuerbegünstigungen zur Bekämpfung der Wohnungsnot in der Nachkriegszeit. Das Bauunternehmen kaufte Agrarland, das direkt an bereits urbanisiertem Terrain lag. Diese Grenzzonen zwischen Straßen und Plätzen oder am Stadtrand sollten durch URBIS urbanisiert und Wohnungen, deren Bau gesetzlich gefördert wurde, an die Mittelschicht verkauft werden. Der Gewinn lag in der Landrevalorisierung aufgrund der Verstädterung³⁷, zuletzt aber auch in dem Kundenkreis, für den zu jener Zeit niemand baute. Das Unternehmen begann Siedlungen mit Hochwohnblöcken zu bauen und initiierte

³⁵ Vgl. L.A. Fernández Galiano, Participación del usuario y autoconstrucción, in: Jano Arquitectura H. 52/1977, S. 18-25.

³⁶ José Luis de Arrese, Treinta años de política, Madrid 1966, S. 1205.

³⁷ Vgl. Carlos Sambricio (Hrsg.), Un siglo de vivienda social (1903-2003), Bd. 1, Madrid 2003, S. 268-270.

somit eine neue Form urbanen Wohnens, die sich den bis dahin bevorzugten Siedlungsformen mit kleinen Häusern und Gartenanlagen entgegensetzte.

Das Engagement von URBIS im Sozialwohnungsbau erfolgte jedoch erst nach 1956, als das Regime den sog. Sozialen Notplan für Madrid verabschiedete und innerhalb einer Zweijahresfrist 60.000 Billigwohnungen zu bauen versprach.³⁸ Im Zuge dessen wurden den privaten Bauunternehmen günstige Landstücke und zusätzliche Vergünstigungen zugesagt, um das „chaotische und unkontrollierte“ Stadtwachstum zu beenden. URBIS kam dem Aufruf des Staates entgegen. Mit der Wohnsiedlung *Moratalaz* wurde das Großbauunternehmen zu einem wichtigen Bauakteur im Rahmen des Notplans für Madrid und deckte insgesamt mehr als 30% der geplanten Bauvorhaben ab.

Moratalaz wurde als „sonnig strahlende Stadt“ für diejenigen konzipiert, die in suburbanen Peripherien „durch das überdimensionale Stadtwachstum mit dem Rücken zur Sonne leben mussten“³⁹. Mit diesem Projekt sollte URBIS „vielen Familien die Rückkehr zur Sonne und dadurch zu dem durch Sonne gekennzeichneten Tagesrhythmus – der Arbeit, der Freizeit und der Erholung“⁴⁰ – möglich machen. Konkret warb das Unternehmen mit einem nur 20-minütigen Weg von *Moratalaz* ins Zentrum – mit welchem Transportmittel dieser Weg zurückgelegt werden sollte, ließ das Unternehmen jedoch im Dunkeln. Außerdem versprach URBIS, zahlreiche Park- und Platzanlagen und andere Erholungsmöglichkeiten in der neuen Siedlung anzubieten. Dennoch, während URBIS als „Unternehmen der Menschenbefreiung“⁴¹ für sein soziales Engagement durch den Staat ausgezeichnet wurde, erlebten die Bewohner in diesem Stadtviertel vielmehr minderwertige Wohnungsqualität und Mangel an Grundinfrastrukturen, wie Arztpraxen, Bäckereien, Apotheken und Märkten. Diese fehlende Urbanisierung von *Moratalaz* ging auf einen Konflikt zwischen der Stadtverwaltung und dem Unternehmen zurück. Gesetzlich wäre URBIS verpflichtet gewesen, die für gemeinsam genutzte Infrastrukturen vorgesehenen Terrains an die Stadtverwaltung zu übergeben und sich für die Pflege dieser Infrastrukturen einzusetzen. Dennoch klagte die Stadtverwaltung, dass URBIS keine Grundstücke überließ, sodass die Stadt keine Infrastrukturen zur Verfügung stellen konnte.⁴²

³⁸ Jefatura de Estado, Ley de 13 de noviembre de 1957 sobre Plan de Urgencia Social de Madrid, BOE, 14.11.1957, Nr. 286, S. 1085-1088.

³⁹ *Moratalaz: La ciudad luminosa*, in: *Arte y Hogar* H. 220-221/1963, S. 16.

⁴⁰ Ebd.

⁴¹ *La llave de una ciudad*, in: ebd., S. 4.

⁴² *Moratalaz: latifundio de Urbis*, in: *Moratalaz* H. 89/1980, S. 4.



Abb. 4: Sozialsiedlung Moratalaz in Madrid, gebaut in den späten 1950er und frühen 1960er Jahren durch das private Bauunternehmen URBIS. Das Foto wurde in den siebziger Jahren aufgenommen.

Die Rolle der Kommunen in der Stadtentwicklung

Der Konflikt deutet auf eine schwache Rolle der Stadtverwaltung Madrids hin. Bereits nach dem Bürgerkrieg führten die Kommunen durch ihre Unterordnung unter das Innenministerium die Politik des Zentralstaates aus und verfügten über keine autonomen und flexiblen Handlungsmöglichkeiten sowie über ein stark reduziertes Budget, das sich auf die indirekte Verbrauchssteuer begrenzte. Dennoch, vergleicht man die Situation der Stadtverwaltungen in Madrid und Barcelona, stand die Verwaltung Madrids, dessen Stadtpolitik als nationale Hauptstadt und politisches Zentrum von zentralstaatlichen Instanzen gelenkt wurde, in einem stärkeren Konkurrenzverhältnis zu einer Reihe von ministeriellen Behörden als Barcelona.

Bildete die Kommune unter den Falangisten neben der Familie und dem Syndikat „eine natürliche Einheit der Nation“, so sahen die Technokraten diese als einen Hauptakteur der von ihnen propagierten Idee einer „Partizipation“ und „Mitbestimmung“. Sie argumentierten, dass die Munizipien die Bedürfnisse ihrer Städte besser als der Zentralstaat verstehen und so eine effektivere Lösung finden könnten.⁴³ 1960 wurde für Barcelona die sog. Kommunale Charta verabschiedet, die der Stadt, insbesondere dem Bürgermeister, verstärkte Kompetenzen in der Stadtpla-

⁴³ Vgl. Problemas políticos de la vida local, Hrsg. v. Estudios de Administración. Instituto de Estudios políticos, Madrid 1961.

nung und -entwicklung zusprach.⁴⁴ Die Erteilung dieses Privilegs an die Stadt Barcelona hing mit der politisch-ökonomischen Krise von 1957 zusammen. In diesem Jahr wurde Josep Maria Porcioles als neuer Bürgermeister ins Amt berufen. Bereits zu Beginn seiner Amtszeit versprach er u.a. mehr zivile Rechte für Katalanen zu gewährleisten, das urbane Chaos zu bewältigen, das Problem der suburbanen Peripherie zu lösen, die Barackensiedlungen endgültig zu bekämpfen und das Problem der Wasserversorgung und des öffentlichen Transports in der Stadt zu lösen. Um alle diese Versprechungen zu erfüllen, benötigte er jedoch eine Ausweitung der kommunalen Kompetenzen und eine größere finanzielle Unterstützung der Stadtverwaltung, weshalb er vom Zentralstaat die Verabschiedung der Kommunalen Charta forderte. Diese schien somit ein Kompromiss für die zugespitzte soziale Unzufriedenheit in Barcelona zu sein.⁴⁵

Dieses politische Manöver änderte zwar nichts an der politischen Unterordnung Barcelonas unter den Zentralstaat, verstärkte jedoch wesentlich die Position der Stadt gegenüber kleinen Munizipien in der Region. Die Urbanisierungspläne des neuen Bürgermeisters richteten sich nach dem Konzept eines „Großen Barcelona“⁴⁶, in dem die Stadt eine zentrale Rolle im Metropolgebiet einnehmen würde und durch einen ambitionierten Plan eines schnellen Verkehrsnetzes mit allen Vororten verbunden wäre. Diese Konzeption schrieb sich in die Städtepolitik der Technokraten ein, die die sog. „urbane Erneuerung“ propagierten. Demnach sollte sich die neu konzipierte Stadtentwicklung an den Ansprüchen der modernen urbanen Gesellschaft orientieren. Durch das 1956 verabschiedete Bodengesetz, das u.a. den Kampf gegen Bodenspekulation und eine effektivere Enteignungspolitik vorsah⁴⁷, wurden die Städte jetzt in Form großflächiger „Entballungssiedlungen“, sog. *poligonos*, urbanisiert.

Solche großen Urbanisierungsprojekte benötigten jedoch mehr Arbeitskräfte, weshalb die Migrationspolitik liberalisiert wurde: die Zuwanderer in den Großstädten erhielten sogar Unterstützung durch öffentliche Beratungsstellen.⁴⁸ Die Einwohnerzahl in Madrid stieg zwischen 1940 und 1973 um das Dreifache an (von 1,1

⁴⁴ Ministerio de la Gobernación, Decreto 1166/1960 de 15 de junio por el que se establece un régimen especial para el Municipio de Barcelona, conforme a lo autorizado por el artículo 94 de la vigente Ley de Régimen Local, BOE, 24.06.1960, Nr. 151, S. 8685-8694.

⁴⁵ In diesem Sinne auch: Martí Marín i Corbera, *Catalanisme, clientelisme i franquisme*. Josep Maria de Porcioles, Barcelona 2000, S. 78-79.

⁴⁶ José María Alibés (Hrsg.), *La Barcelona de Porcioles*, Barcelona 1973, S. 13-16.

⁴⁷ Ley de 12 de mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana, BOE 1956, Nr. 135, S. 3106-3134.

⁴⁸ Ivan Bordetas, *El viatge: canals d'informació, rutes, condicions i arribada*, in: Martí Marín (Hrsg.), *Memòries del viatge (1940-1975)*, Barcelona 2009, S. 44.

auf 3,15 Millionen), mit einem Höhenpunkt der Zuwanderung in den späten 1950er und den 1960er Jahren. Ähnlich sah die Situation in Barcelona aus: die Zahl der Zuwanderer stieg von 1,3 im Jahre 1950 auf 1,75 Millionen am Ende der Diktatur mit einem deutlichen Höhenpunkt in der Regierungszeit von Porcioles.⁴⁹ Aufgrund der durch Bodenspekulation rasant steigenden Bodenpreise konnten sich die Zuwanderer aber keinen Wohnungskauf leisten. Da die Wohnungspolitik auf den Immobilienverkauf hin ausgerichtet war, waren seit 1960 auch kaum Mietwohnungsangebote vorhanden. Dadurch vermehrten sich die Hüttensiedlungen immer rascher und schoben sich zwischen die neu gebauten riesigen Wohnsiedlungen. Die Sanierungspolitik der Technokraten sah vor, solche Barackensiedlungen zu legalisieren und dadurch als urbanes, also auch urbanisierbares Terrain, zu deklarieren.⁵⁰ Das ermöglichte den Munizipien, diese Landstücke zu enteignen und die Barackensiedlungen zu sanieren, die nun mit „Praktiken eines Höhlenmenschen“ und „mittelalterlicher Rückständigkeit“⁵¹, die dem modernen Leben nicht entspräche, in Verbindung gebracht wurden. In diesem Kontext verfügte der Bürgermeister Barcelonas nun über mehr Spielraum, um große Bauprojekte direkt von der Stadtverwaltung lenken zu lassen, und durch die Kommunale Charta und ihre finanzielle Ausstattung über wesentliche Vorteile gegenüber den kleinen Munizipien in der Region. Die Aufgabe der Liquidierung der Barackensiedlungen im Rahmen der Sanierungspolitik sollte nun der Wohnungsverband (Patronato de l'Habitació de Barcelona) übernehmen. Solche Wohnungsverbände waren zwar autonome Institutionen, finanziert durch staatliche Subventionen, unterlagen jedoch den Stadtverwaltungen der großen Städte und waren für den Bau der Wohnungen für Verwaltungsbeamte zuständig. Der Wohnungsverband in Barcelona war, anders als der in Madrid, bereits 1927 für den Sozialwohnungsbau für die Landarbeiter (die sog. *casas baratas*) geschaffen worden. Nach dem Bürgerkrieg verhielten sich diese Stellen jedoch aufgrund der prekären wirtschaftlichen Lage völlig passiv. In Barcelona wurde der Wohnungsverband erst durch die Kommunale Charta zum wichtigen Bauträger. Ende der 1960er und Anfang der 1970er Jahre realisierte der Wohnungsverband im

⁴⁹ Vgl. Martin Baumeister, Die Hydra der Moderne. Masseneinwanderung und Wohnungspolitik in Madrid unter der Franco-Diktatur, in: IMS H. 1/2009, S. 48; Cabo Alonso, Àngel, Valor de la inmigración madrileña, in: Estudios Geográficos H. 84-85/1961, S. 366-367; David Reher, Perfiles demográficos de España, 1940-1960, in: Carlos Barciela (Hrsg.), Autarquía y mercado negro. El fracaso económico del primer franquismo, 1939-1959, Barcelona 2003, S. 21-24; Miguel Siguan, Del Campo al suburbio. Un estudio sobre la inmigración interior en España, Madrid 1959, S. 19-42.

⁵⁰ Vgl. Joan Busquets, Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta, Barcelona 2004, S. 272.

⁵¹ Seis Unidades Vecinales de Absorción en Madrid, Hrsg. v. Ministerio de la Vivienda/Instituto Nacional de la Vivienda, Madrid 1963, S. 2.

Rahmen dieser Politik mehrere Großbauprojekte, oft außerhalb der Stadt im administrativen Raum anderer Munizipien. Indem man die Barackenbewohner in die benachbarten Orte umsiedelte, wollte man freien Boden für lukrative städtische Bauprojekte gewinnen und durch die Lizenzvergabe Steuereinnahmen für die unterfinanzierte Stadtverwaltung erzielen.⁵² Diese Umsiedlungen führten zu zahlreichen Konflikten zwischen den jeweiligen Stadtverwaltungen auf lokaler Ebene. Die Vertreter unterschiedlicher lokaler parastaatlicher Organe warfen Bürgermeister Porciolles vor, regionalen Zentralismus in Katalonien mit der Stadtverwaltung als „Fast-Ministerium“⁵³ zu betreiben sowie Barcelonas Probleme im Zusammenhang mit konfliktreichen sozialen Gruppen aus der Stadt in andere Munizipien zu verlagern. Zu einer Auseinandersetzung zwischen der Stadtverwaltung Barcelonas und der des benachbarten Sant Adrià de Besòs beispielsweise kam es aufgrund des Großbauprojektes *La Mina*, das sich als riesiges Entballungsgebiet auf der administrativen Grenze zwischen beiden Munizipien befand.



Abb. 5: Sozialsiedlung *La Mina* in Barcelona, gebaut in den frühen siebziger Jahren u.a. für die Barackensiedlungsbewohner des *Camp de la Bota* im Auftrag des kommunalen Wohnungsverbands Barcelonas (*Patronato de l'Habitació de Barcelona*).

La Mina war ein politisches Projekt der Stadtverwaltung Barcelonas und des Nationalen Wohnungsinstituts für die endgültige Liquidierung von Barackensiedlungen in Barcelona. Nun wurde die Stadtverwaltung von Sant Adrià de Besòs als passiver Beobachter der Aktion jedoch aufgrund administrativer Zuteilung aufgefordert, die-

⁵² Vgl. Francisco Comín, *Historia de la Hacienda pública. España (1808-1995)*, Barcelona 1996, S. 228-237.

⁵³ Marín i Corbera 2000, S. 12.

se Siedlung zu urbanisieren.⁵⁴ Der Konflikt zwischen beiden Kommunen führte dazu, dass die Bewohner der Siedlung über eine längere Periode hinweg über keine notwendigen Infrastrukturen verfügten. Diese Probleme konnten auch nicht die zentralen Kontrollorgane des Wohnungsministeriums lösen, da die Gemeinden dem Innenministerium oblagen.



Abb. 6: Die Sozialwohnsiedlungen wurden seit den späten sechziger Jahren wegen des Mangels an jeglicher Infrastruktur in der Öffentlichkeit oft „chabolismo vertical“, zu Deutsch „vertikale Baracken“ genannt.

Die Hochphase der Verstädterung in den 1960er und 1970er Jahren, die sich oft auf dicht gebaute Wohnsiedlungen ohne Infrastruktur und kulturelle Einrichtungen in ländlicher Umgebung begrenzte, stand immer mehr im Mittelpunkt der öffentlichen Kritik, die durch das neue, etwas liberalere Pressegesetz von 1966 begünstigt wurde. Immer mehr Intellektuelle aus professionellen, kirchlichen oder literarischen Kreisen warfen dem Regime vor, stadtplanerisches Chaos, soziale Ungerechtigkeit und Klassenpolitik zu betreiben. Der von diesen Akteuren wahrgenommene Raum charakterisierte sich u.a. durch vorwiegend ländliche Eigenschaften, durch Anonymität der riesigen Wohnsiedlungen mit hohen Wohnblöcken und durch große Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Die Soziologen griffen dabei in ihrer Kritik auf eine Konzeption der mediterranen Lebensart zurück, laut welcher die Menschen ihre sozialen Beziehungen vorwiegend auf der Straße realisieren, was aber in der wahrnehmbaren Stadt durch fehlende Infrastrukturen (Parks oder öffentliche Plätze) und durch zu kleine Wohnungen nicht möglich sei.⁵⁵

⁵⁴ Ha de llegarse al deseo de una gestión eficaz y coordinada de los problemas urbanísticos, in: La Vanguardia Española vom 24.02.1974, S. 27.

⁵⁵ z.B. Estudio sociológico de la Mina. Encuesta realizada en enero de 1976, Arxiu Històric i Centre de Documentació de La Mina i del Camp de la Bota, ohne Sig.; Mario Gavira, Anàlisis sociourbanístico de

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Franco-Regime politischen Anspruch auf das Primat in der Kontrolle und Lenkung des Städtewachstums erhob, de facto aber in den Prozessen der Produktion urbanen Raums in einer ambivalenten Position der Kooperation und Konkurrenz mit einer Vielzahl weiterer Akteure stand. Der „kollektive Prozess“ der Verstädterung wurde zwar im Franco-Staat politisch unterstützt, aber es zeichneten sich darin Dynamiken und Logiken jenseits staatspolitischer Regulierung ab. Diese nach Henri Lefebvre als unterschiedliche Formen sozialer Praxis bezeichneten Dynamiken und Logiken enthüllen im Prozess der Großstadtentwicklung in Spanien am Beispiel Madrids und Barcelonas die Konsequenzen der massenhaften Zuwanderung aus Agrargebieten, Entstehungsdynamiken informeller Siedlungen, einen späten Wandel von agrarischen in städtische Gesellschaften, aber auch Mischformen urbaner und ländlicher Lebensweisen und eine schwache Rolle öffentlicher Instrumente zur Planung und Regulierung der Stadtentwicklung. Zudem zeigen sich am Beispiel Madrids und Barcelonas die mangelhaften Entscheidungsspielräume der Kommunen, die aufgrund deutlicher Unterfinanzierung oft auf spekulative Geldeinnahmen durch die Baugenehmigungen zurückgriffen. Dennoch, betrachtet man die Stadtverwaltungen der beiden Städte vergleichend, wird deutlich, dass die Madrider Stadtverwaltung durch die Zentralität der Stadt in stärkerer Konkurrenz zu ministeriellen Behörden stand. Gerade unter den Technokraten kam es zu einer deutlichen Verschiebung im Verständnis zwischen politischer Zentralität und politischer Peripherie auf der Achse Madrid – Barcelona und Barcelona – Katalonien: War Barcelona eine Peripherie in der staatlichen Perspektive, verfügte sie dennoch über mehr politischen Spielraum in der Region.

**Dr. Anna Pelka, Historisches Seminar der LMU,
Anna.Pelka@lrz.uni-muenchen.de**

Abbildungsnachweis

Abb. 1 und 2: Fotograf: Ginés Cuesta Ortiz, © Arxiu Històric de Roquetes-Nou Barris, Barcelona

Abb. 3: © *Arxiu Diocesà de Barcelona*

Abb. 4: © *Asociación de Vecinos Moratalaz Avance, Madrid*

Abb. 5: © *Arxiu Municipal de Sant Adrià de Besòs. Fons Municipal*

Abb. 6: *Karikatur des katalanischen Künstlers Cesc in der Tageszeitung „El Correo Catalán“ (21. 05. 1970): „Ohne Urbanisierung – Mit Urbanisierung“*

un barrio nuevo español, in: *Arquitectura* H. 113/114/1968, S. 2-155.

„Managed Decline“? Zur Diskussion um die Zukunft Liverpools im ersten Kabinett Thatcher (1979-1981)¹

Einleitung

„Councillor Goldrein has written again – this one complaining about something fairly innocuous you said about Merseyside in the House“, heißt es in einer handschriftlichen Notiz für Premierministerin Margaret Thatcher vom 29. Juni 1981, die in den Akten des britischen Regierungsamtes überliefert ist.² Die Notiz bezog sich auf ein Schreiben, das wenige Tage zuvor in Downing Street Nr. 10 eingegangen war. Darin hatte Neville Goldrein, Vorsitzender der Konservativen im Bezirkstag von Merseyside, seinem Ärger über eine Äußerung Ausdruck verliehen, die im Rahmen der *Prime Minister's Question Time* gefallen war. Thatcher hatte im Unterhaus auf die Frage eines Labour-Abgeordneten zur Zukunft des Ballungsgebiets rund um die Hafenstadt Liverpool hin geantwortet, sie beginne sich zu fragen, ob die erheblichen staatlichen Aufwendungen – immerhin 300 Millionen Pfund jährlich – wirklich sinnvoll seien und tatsächlich im Interesse derjenigen eingesetzt würden, die in der Region arbeiteten.³

Goldrein empfand diese Bemerkung als Schlag ins Gesicht für die politischen Entscheidungsträger des Bezirks und der Stadt Liverpool, die nicht nur mit den sozioökonomischen Verwerfungen eines säkularen Strukturwandels fertig werden mussten, sondern vor allem auch gegen das desaströse Image ankämpften, das der Region – seiner Meinung nach zu Unrecht – anhaftete. Wenn jetzt sogar die Regierung öffentlich den Sinn staatlicher Investitionen in Frage stelle, wie solle es dann noch gelingen, private Investoren für Merseyside zu gewinnen?⁴ Die Enttäuschung

¹ Der vorliegende Beitrag stellt die überarbeitete Fassung eines Vortrages dar, der auf drei stadtgeschichtlichen Tagungen in Hamburg, Leeds und Leicester gehalten wurde. Allen Teilnehmern danke ich für Anregungen und Kritik. Der Vortragsstil wurde weitgehend beibehalten.

² TL [Tim Lankaster] an Prime Minister [PM], 29. Juni 1981, The National Archives (TNA), PREM 19/576.

³ Paraphrasiert nach: ebd. Bewusst oder unbewusst hatte Thatcher lediglich von den Menschen gesprochen, die in der Region „arbeiteten“, nicht von denen, die dort lebten.

⁴ Councillor Goldrein an PM, 24. Juni 1981, TNA, PREM 19/576.

des Kommunalpolitikers war umso größer, als die Konservativen gerade in den Kommunalwahlen abgestraft worden waren.

Goldrein glaubte also guten Grund zu haben, sich verstimmt zu geben. Hätte er freilich gewusst, welche Gedankenspiele gerade in diesen Tagen zur Zukunft der Region in Regierungskreisen angestellt wurden, wäre er zweifellos noch weitaus alarmierter gewesen. Thatchers lapidare Bemerkung im Unterhaus mag wenig spezifisch gewesen sein, harmlos (innocuous) war sie nicht. Als „very powerful“ hatte die Premierministerin ein Papier bezeichnet, das wenige Tage zuvor über ihren Schreibtisch gegangen war. Darin verwarf Peter Cropper, Berater im Finanzministerium, die Vorstellung als illusorisch, der Ballungsraum könne sich regenerieren. Stattdessen forderte er, die Regierung müsse den Mut aufbringen zu erkennen, dass Merseyside nicht mehr geholfen werden könne. Was die Region brauche, sei kein Entwicklungsprogramm, sondern eine Strategie des geregelten Niedergangs, des „*managed decline*“. Freilich sprach sich auch Cropper nicht vollständig gegen eine aktive Strukturpolitik aus. Aber erst ein bewusstes Schrumpfungsprogramm schaffe die Voraussetzung dafür, dass die Probleme auf ein Ausmaß reduziert werden könnten, die regenerativen Maßnahmen Aussicht auf Erfolg verhiessen.⁵

Auf der Grundlage von Regierungsakten möchte ich im folgenden Beitrag den internen Diskussionsprozess zur Zukunft des Ballungsraumes rund um die Hafen- und Industriestadt Liverpool nachzeichnen, wie er im ersten Kabinett der Regierung Thatcher (Mai 1979 bis September 1981) geführt wurde. Wie zu zeigen sein wird, war dieser vielschichtiger, als es die Berichterstattung vermuten lässt, die nach der Freigabe der Unterlagen im Dezember 2011 in den britischen Medien stattfand. Diese konzentrierte sich vor allem auf eine Notiz des Schatzkanzlers Geoffrey Howe, in der dieser die Premierministerin angeblich aufgefordert hatte, die Stadt ihrem Schicksal zu überlassen.⁶

Vielmehr bewegte sich die zeitgenössische Diskussion in einem Spannungsfeld, das von einer ‚aktiven‘ Strategie der Regeneration auf der einen Seite und einer ‚passiven‘ Strategie des *managed decline* auf der anderen umrissen wurde. Die Idee eines „geregelten Niedergangs“ war einflussreich, konnte sich aber letztlich nicht

⁵ P. J. Cropper an Chancellor, CPRS Report on Merseyside, 19. Juni 1981, TNA, PREM 19/576.

⁶ Vgl. Thatcher urged 'let Liverpool decline' after 1981 riots, in: BBC, 30. Dezember 2011, online unter: <http://www.bbc.co.uk/news/uk-16361170> sowie Toxteth riots: Howe proposed 'managed decline' for city, 30. Dezember 2011, online unter: <http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-merseyside-16355281>; Thatcher government toyed with evacuating Liverpool after 1981 riots, in: The Guardian, 30. Dezember 2011, online unter: <http://www.theguardian.com/uk/2011/dec/30/thatcher-government-liverpool-riots-1981>; Lord Howe claims he was 'misquoted' after secret files reveal he urged Thatcher to abandon Liverpool to 'managed decline', in: The Daily Mail, 30. Dezember 2011, online unter: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2080058> (jeweils abgerufen am 28. Februar 2015).

durchsetzen. Das lag vor allem, so die erste These, an einem Ereignis, das zwar viele der gängigen Vorurteile über Liverpool zu bestätigen schien, das die Thatcher-Administration aber auch nachhaltig verstörte: die Ausschreitungen vom Sommer 1981, die vor allem im Liverpools Stadtteil Toxteth eine für britische Verhältnisse ungewöhnliche Brutalität annahm. Unter dem Eindruck der Unruhen setzte sich der ‚aktive‘ Ansatz in einer gemäßigt neoliberalen Variante durch, die öffentliche Mittel einzusetzen suchte, um die Kräfte des Marktes freizusetzen. Dadurch, so hofften dessen Vertreter, könne das Tor zu einer ‚postindustriellen‘ Zukunft aufgestoßen werden, in der nicht mehr die Industrie oder die Hafenwirtschaft, sondern die große Vergangenheit der Stadt als wichtigster Standortfaktor gelten sollte.

Obwohl die Strategie des *managed decline* ein Gedankenspiel blieb, setzte sich der Niedergang der Region in den 1980er Jahren dennoch fort. Dies konnte retrospektiv von denjenigen, die einem „geregelten Niedergang“ das Wort geredet hatten, als Bestätigung ihrer grundlegenden Skepsis gegenüber staatlichen Eingriffen in umfassende sozio-ökonomische Wandlungsprozesse gewertet werden. Fortgesetzter Niedergang war aber, so die zweite These, vor allem den Widersprüchen konservativer Strukturpolitik selber geschuldet, sowie den tiefen ideologischen Gräben zwischen der Zentralregierung und den maßgeblichen politischen Eliten vor Ort. Die Renaissance Liverpools, die vor allem im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts viel bewundert wurde, begann erst in den 1990er Jahren. Sie erreichte ihren Höhepunkt im Jahr 2008, als die Stadt „Kulturhauptstadt Europas“ wurde.⁷ Inzwischen scheint die positive Entwicklung der letzten Jahre wieder nachhaltig in Frage gestellt zu sein.

In einer erweiterten Perspektive lohnt sich die Beschäftigung mit Liverpool in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts vor allem aus zwei Gründen: Zum einen war hier eine gleichsam gegenläufige Entwicklung zu Prozessen der Globalisierung zu beobachten, wie sie für die neueste Zeitgeschichte seit 1970 insgesamt als kennzeichnend gelten.⁸ Von der Hafenmetropole, die im 18. und 19. Jahrhundert als „zweite Stadt des Empires“ im Zentrum globaler Handelsströme gestanden hatte – zunächst des transatlantischen Sklavenhandels, dann des Baumwollhandels, der europäischen Emigration und des Lebensmittelhandels – entwickelte sich Liverpool hin zu einer Stadt, die für „die Welt“ gleichsam überflüssig wurde; und schließlich zu einer Stadt, die sich spätestens nach dem Zusammenbruch der verarbeitenden

⁷ John Belchem, Introduction: Celebrating Liverpool, in: Ders. (Hrsg.), Liverpool 800: Culture, Character & History, Liverpool 2006, S. 9-57, hier: S. 53-55.

⁸ Vgl. zur Einführung: Jürgen Osterhammel/Niels P. Petersson, Globalisation: a short history, Princeton, NJ, 2005, S. 143-152. Siehe auch das ähnlich gelagerte Beispiel Dundee: Jim Tomlinson, De-Globalisation and its Significance: From the Particular to the General, in: Contemporary British History 26/2, 2012, S. 213-230.

Industrie in den 1970er und 1980er Jahren ausschließlich auf ihre große Vergangenheit bezog, um als internationales Fremdenverkehrsziel die eigene Zukunft zu sichern. „Packaged as heritage, history has become Liverpool’s main trade and source of attraction, the last hope for a city blighted by post-industrial collapse and now ill-placed geographically [for trade] with European partners“, wie es John Belchem im Jahr 2000 formulierte.⁹

Zum anderen kann der vorliegende Aufsatz am konkreten Fallbeispiel einen Beitrag zur Diskussion über stadtgeschichtliche Phänomene liefern, die in jüngerer Zeit in den Blickpunkt der Forschung gerückt sind, aber zu selten in ihren Wechselwirkungen betrachtet werden: es geht um den Zusammenhang von strukturpolitischen Maßnahmen, urbaner Gewalt und langfristigen Prozessen des Schrumpfens und Beharrens, den Niedergang und die Regeneration altindustrieller Städte in einem ‚postindustriellen‘ Zeitalter.¹⁰

‘Merseyside – A Regional Policy Case Study’

Der Ballungsraum im Nordwesten Englands, der im Zuge einer Verwaltungsreform im Jahr 1974 den Namen Merseyside erhielt, leitete seine historische Bedeutung aus der Hafenwirtschaft Liverpools ab, die ihre Blütezeit im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert erlebte. Damals galt der Hafen als zentraler Knotenpunkt in einem weltweiten Handelsnetz, dessen Bedeutung nur von London und New York übertroffen wurde. Er hatte einer kleinen Elite von Reedern und Kaufleuten großen Reichtum und Einfluss eingebracht und in den Docks Zehntausenden von ungelerten Arbeitern eine prekäre Existenz gesichert.¹¹ Im Mai 1979, als Margaret Thatcher das Amt des Premierministers antrat, lag diese wirtschaftliche Blüte bereits lange zurück. Die Weltwirtschaftskrise der Zwischenkriegszeit, der Niedergang des britischen Weltreiches, der Zusammenbruch der transatlantischen Personenschifffahrt und nicht zuletzt die Containerrevolution der 1960er Jahre hatten der Region schwer zu schaffen gemacht.

Als sich Ende der 1960er Jahre die Auffassung durchzusetzen begann, dass sich in den Zentren der urbanen Ballungsräume ökonomische, soziale und städtebauliche Probleme in besorgniserregender Weise verdichteten, galt Liverpool vielen als ein paradigmatisches Fallbeispiel. Zusammen mit Birmingham und dem Londoner

⁹ John Belchem, *Liverpool’s Story is the World’s Glory*, in: Ders. (Hrsg.), *Merseypride: Essays in Liverpool Exceptionalism*, Liverpool 2006, S. 4-30, hier: S. 29 f.

¹⁰ Vgl. zum Forschungsstand die Themenschwerpunkte *Stadt, Raum und Gewalt* in: *IMS H. 2/2013* sowie *Industriestädte: neue Perspektiven*, in: *IMS H. 2/2012*. Siehe auch: Clemens Zimmermann (Hrsg.), *Industrial Cities: History and Future*, Frankfurt/New York 2013.

¹¹ Vgl. Graeme L. Milne, *Maritime Liverpool*, in: Belchem, *Liverpool 800*, S. 257-499.

Stadtteil Lambeth wurde die Stadt zum Gegenstand einer groß angelegten sozialwissenschaftlichen Untersuchung. Deren Ergebnisse flossen unmittelbar in das offizielle White Paper „Policy for the Inner Cities“ aus dem Jahre 1977 ein, das auch für die ersten Jahre der Thatcher-Regierung maßgeblich blieb.¹² Zwar verringerte sich in der tiefen Rezession der Jahre 1979-1981 relativ gesehen die Sonderstellung Merseysides. In absoluten Zahlen jedoch erreichte die Arbeitslosigkeit im Frühjahr 1981 ein derart besorgniserregendes Ausmaß – über 110.000 Menschen waren in der Region ohne Arbeit –, dass die Regierung unter Handlungsdruck geriet, nicht zuletzt deshalb, weil eine Entspannung der Lage auf absehbare Zeit nicht in Sicht schien. Ganz im Gegenteil: Immer neue Wellen von Massenentlassungen kündigten sich an – darunter auch die Schließung so traditionsreicher Unternehmen wie der Zuckerraffinerie Tate & Lyle.¹³

Vor diesem Hintergrund wurde Ende März 1981 der *Central Policy Review Staff*, ein 1971 von Edward Heath ins Leben gerufener, kabinettinterner Think Tank, damit beauftragt, eine Denkschrift zur Zukunft der Region zu erarbeiten. Das Ergebnis, das am 10. Juni unter dem Titel „Merseyside – A Regional Policy Case Study“ vorgelegt wurde, ermöglicht tiefe Einblicke in zeitgenössische Problemwahrnehmungen und Lösungsansätze.¹⁴ Die interne Diskussion über die Denkschrift zeigte aber auch, wie heterogen die Positionen innerhalb des ersten Kabinetts Thatcher waren und wie schroff sich die Vertreter eines traditionellen „One Nation-Toryismus“ auf der einen Seite und eines neoliberalen „Thatcherismus“ auf der anderen gegenüber standen.

In historischer Perspektive stechen drei Elemente der Denkschrift ins Auge: Da ist erstens der große Pessimismus zu nennen, der das Dokument durchzieht. Die wirtschaftlichen Probleme der Region, die sich in struktureller Arbeitslosigkeit und Arbeitskämpfen äußerten, seien so ernst, dass sie weder durch staatliche Strukturpolitik noch durch einen allgemeinen Wirtschaftsaufschwung tatsächlich gelöst werden könnten. Die Probleme beruhten im Wesentlichen darauf, dass der Hafen – und damit die gesamte Region – im 20. Jahrhundert aufgrund globalen wirtschaftlichen Wandels seine Daseinsberechtigung verloren habe: „The economic forces which gave rise to its growth in the 19th century have disappeared, leaving it without a *raison d'être*“, wurde gleich auf Seite eins der Denkschrift festgestellt. Zweitens fällt auf, dass trotzdem nachdrücklich einer, wenn auch modifizierten, Strukturpolitik das Wort geredet wurde, und zwar aus sozialpolitischen Gründen. Fortge-

¹² Department of the Environment, Inner Area Studies: Liverpool, Birmingham and Lambeth. Summary of consultants' final reports, London 1977; Policy for the Inner Cities (Cmnd. 6845), London 1977.

¹³ J.R. Ibbs an T. Lankaster, MERSEYSIDE, 10. Juni 1981, TNA, PREM 19/576.

¹⁴ Merseyside. A regional policy case study. Report by the Central Policy Review Staff, [10. Juni 1981], TNA, PREM 19/576.

setzter, sich verselbständigender Niedergang werde ein solch „entsetzliches“ (horifying) Maß an „sozialer Unruhe“ (social unrest) und „menschlichen Elends“ (human misery) verursachen, dass er weder erstrebenswert noch politisch durchsetzbar sei. Deshalb müsse jeder Versuch unternommen werden, die negative Dynamik aufzuhalten, solange der *point of no return* noch nicht erreicht sei. Die Alternative, den Niedergang der Region zu akzeptieren und ihn bestenfalls sozialpolitisch abzufedern, also die Option des *managed decline*, wurde explizit verworfen.

Drittens schließlich machte die Denkschrift deutlich, dass die besten Chancen für eine nachhaltige Regeneration des Ballungsgebietes darin lägen, den Industrialismus zu überwinden und sich auf Dienstleistungen – und hier neben dem Handel vor allem auf Freizeit und Tourismus – zu konzentrieren. In der Wahrnehmung der Autoren hatte es für Merseyside ein hochindustrielles „Goldenes Zeitalter“ nie gegeben. Die Produktionsstätten großer Industrieunternehmen, die vor allem in den 1960er Jahren angesiedelt worden waren, seien der Region künstlich aufgepfropft worden und niemals heimisch geworden, was sich unter anderem in der geringen Produktivität und den häufigen Arbeitskämpfen niedergeschlagen habe. „Merseyside will have to look in other directions for its salvation“, hieß es unmissverständlich.¹⁵

Indem die Denkschrift die sozialpolitische Verantwortung betonte, die der Staat gerade auch für „Verliererregionen“ wie Merseyside trage, stellte sie sich in die Tradition eines konsensorientierten „One Nation-Toryismus“. Innerhalb der Regierung Thatcher, die sich gerade den Bruch mit der alten Konsens-Politik auf die Fahnen geschrieben hatte und die in der Hinwendung zum Markt die Voraussetzung dafür sah, dass die Nation wirtschaftlich und moralisch gesunden könne, stieß das Papier auf große Skepsis. In einer frühen Stellungnahme kritisierte der Ökonom Alan Waters, dass die Denkschrift das Problem des zu hohen Lohnniveaus unberücksichtigt lasse. Dieses sei aber zusammen mit der niedrigen Produktivität die Hauptursache für die hohe Arbeitslosigkeit in der Region. Vor allem müsse die Macht der Gewerkschaften (the grip of militant unionism) gebrochen werden.¹⁶

Die grundlegendste Kritik jedoch kam aus dem Finanzministerium. Das Papier des Politikberaters Peter Cropper stellte die sozialpolitischen Grundannahmen der Denkschrift radikal in Frage. Es verwarf in scharfem, teilweise sarkastischem Ton die Vorschläge für eine wirtschaftliche Regeneration: „[The CPRS Report] presents the choice between a regeneration strategy and a strategy of managed decline. It goes on to assert: ‘A strategy based on decline would be unacceptable’. Maybe. A lot

¹⁵ Ebd.

¹⁶ Ebd., Alan Waters an Mr. Ibbs, Merseyside, [ohne Datum], TNA, PREM 19/576.

of things are unacceptable but they have to be faced.”¹⁷ Die Rhetorik des Mutes, unbequemen Tatsachen ins Auge zu sehen und ohne Sentimentalitäten die Konsequenzen daraus zu ziehen, durchzog Croppers gesamte Argumentation: Der Hafen? Dieser sei heute nur noch ein Schatten seiner Vergangenheit – „a ghost port“. Die Konsequenz: „I reject any strategy based on a future for Liverpool port. It has none.“ Dienstleistungen und insbesondere Freizeit und Tourismus als Industrien der Zukunft? „Surely that is a joke in bad taste.“ Der allgegenwärtige städtebauliche Verfall, der schon von weitem ins Auge steche, sei bei weitem eindrucksvoller als das städtebauliche Erbe des Viktorianismus und der angeblich freundliche Charakter der Menschen.

Aus Croppers Sicht waren nur zwei Politikansätze erfolgversprechend: erstens „schonungslose Maßnahmen“ (ruthless measures) zur Senkung des Lohnniveaus und der Sozialleistungen; zweitens die Aufgabe des unrealistischen Ziels, die Region regenerieren zu wollen. Im Südosten Großbritanniens sei genug Platz für ein Dutzend neuer Städte, die ein Teil der Menschen aus dem Norden aufnehmen könnten. Merseyside sei eine große Belastung für den Steuerzahler – eine Belastung, die nur noch steigen werde, wenn der Staat ein künstliches Korsett aus unökonomischen Arbeitsplätzen im Namen einer verfehlten Strukturpolitik errichte.

Thatcher zeigte sich beeindruckt von dem Papier, wie die handschriftlichen Anmerkungen auf der für sie bestimmten Kopie belegen. Zwar wurde auf einem Ministertreffen Mitte Juni Croppers Empfehlung, die Region ihrem Schicksal zu überlassen, nicht explizit aufgegriffen, aber ebenso wenig wurden die Vorschläge des *Central Policy Review Staff*, Merseyside zu einem Dienstleistungs- und Fremdenverkehrszentrum auszubauen, gutgeheißen. Stattdessen konzentrierte sich die Diskussion auf Maßnahmen, die auch ohne übergeordnete Zielvorstellung verfolgt werden konnten: Mit Hilfe einer Gesellschaft zur Stadtentwicklung (*Urban Development Corporation*) sollten öffentliche Brachflächen saniert und anschließend an Investoren verkauft werden. Kompetenzen sollten aus dem Zuständigkeitsbereich der Kommune in die Hände eines Kommissars oder Ministers übergehen.¹⁸ Schließlich bestand Einigkeit darüber, die Gelegenheit zu ergreifen, den Menschen in der Region deutlich zu machen, dass das Lohn- und Sozialhilfeniveau zu hoch sei. Solange sich daran nichts ändere, brächten sich die Menschen weiterhin selber um ihre Arbeitsplätze.

¹⁷ Peter Cropper, CPRS Report on Merseyside, 19 June 1981, TNA, PREM 19/576.

¹⁸ Note of a Meeting held [...] to discuss Merseyside, 22 June 1981, TNA, PREM 19/576.

„Summer of the firebombs“

Das war der Diskussionsstand zur Zukunft Merseysides, als der „summer of the firebombs“ (A. Marwick) einen Eindruck davon vermittelte, wie sich soziale Spannungen entladen konnten. Nachdem bereits im Frühjahr im Londoner Stadtteil Brixton schwere Unruhen ausgebrochen waren, kam es im Juli zunächst in Southall, dann in Liverpool selbst und schließlich in einer ganzen Reihe weiterer Städte zu tagelangen Krawallen und Plünderungen. Allein in den ersten beiden Juliwochen, so ein Bericht des Innenministeriums, waren 800 Polizisten verletzt worden und 3000 Festnahmen erfolgt. Die Sachschäden wurden auf 90 Millionen Pfund geschätzt.¹⁹ Vor allem im Liverpools Stadtteil Toxteth erreichte die Gewalt eine für britische Verhältnisse neue Qualität.²⁰ Es handelte sich dabei, wie Innenminister William Whitelaw in einer Stellungnahme vor dem Unterhaus sagte, um „concerted violence of a wholly new ferocity and intensity directed first, and specifically, at the police“.²¹ Die Polizei sah sich gezwungen, Tränengas einzusetzen, um die Menge zu zerstreuen – ein für das britische Festland (im Gegensatz zu Nordirland) bis dahin unerhörter Vorgang.²²

Zwar war der „summer of the firebombs“ nicht gänzlich unerwartet über die Regierung hereingebrochen²³, aber das Ausmaß der Gewalt und die geographische Ausdehnung wirkten schockierend. Whitelaw fühlte sich beim Anblick der Schäden in die Zeit des Zweiten Weltkrieges zurückversetzt, wie er in seinen Memoiren schrieb.²⁴ In den betroffenen Bezirken selber wurden auch unter konservativen Abgeordneten Stimmen laut, die neben drastischen Maßnahmen zur Wiederherstellung der öffentlichen Ordnung darauf drängten, die tieferliegenden sozialen Ursachen zu bekämpfen. Noch ganz unter dem Eindruck der Ausschreitungen machte etwa der Abgeordnete Anthony Steen in einem Schreiben an den Innenminister deutlich, dass „unsere Partei das Problem der Innenstädte ernst“ nehmen und etwas tun müsse, um „unsere Sorge und Anteilnahme“ zu demonstrieren.²⁵

¹⁹ Violence in UK, 17. Juli 1981, TNA, PREM 19/484.

²⁰ Vgl. zu den Ereignissen Diane Frost/Richard Phillips (Hrsg.), Liverpool '81: Remembering the Riots, Liverpool 2011.

²¹ Home Secretary's Speech: 16 July 1981, TNA, PREM 19/484.

²² Vgl. zum Hintergrund und Verlauf der Unruhen: Brian Harrison, Finding a Role? The United Kingdom 1970-1990, Oxford/New York 2010, S. 525-527; Arthur Marwick, British Society since 1945, London, 2003, S. 273-275. Siehe auch die zeitgenössische Analyse: Jeff Rodrigues, The Riots of '81, in: Marxism Today H. 10/1981, S. 18-22.

²³ Review of Potential for Civil Disturbance in 1981, 23. April 1981, TNA, PREM 19/484.

²⁴ William Whitelaw, The Whitelaw Memoirs, London 1989, S. 186.

²⁵ Anthony Steen MP an William Whitelaw, Secretary of State, Home Office, 6. Juli 1981, TNA, PREM 19/484.

In einem Redentwurf, den das Innenministerium an das Umweltministerium geschickt hatte, stand zu lesen: „The recent events on Merseyside are [...] a challenge to us to reappraise our approach to the problems, to see whether what is already being done can be done better, whether the resources available are being deployed to the best possible effect, and what more can be done, if resources can be made available.“²⁶ Zwar griff Innenminister Whitelaw in seiner Rede vor dem Unterhaus am 16. Juli 1981 auf diese Passage im Manuskript nicht zurück. Gleichzeitig aber gab er bekannt, dass Umweltminister Michael Heseltine umgehend nach Merseyside reisen werde, um mit den örtlichen Repräsentanten aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft die Probleme zu erörtern und nach Lösungen zu suchen.²⁷

Die Entscheidung, Michael Heseltine nach Merseyside zu entsenden, war innerhalb des Regierungsapparates nicht unumstritten. In einem handgeschriebenen Memorandum gab Robert Armstrong, ein hoher Staatsdiener im *Cabinet Office*, zu bedenken, dass ein grundsätzlicher Widerspruch bestehe zwischen dem übergeordneten Ziel der Regierung, die staatlichen Zuschüsse an die Kommunen zu reduzieren, und dem unmittelbaren Ziel, sich in Merseyside neu zu engagieren. Denn damit seien zweifelsohne neue Kosten verbunden. Verschärft werde dieser Widerspruch, wenn beide Ziele von derselben Person verfolgt würden – noch dazu von einer Person wie Heseltine, der sich durch sein energisches Auftreten und die zupackende Art auf kommunaler Ebene viele Feinde gemacht habe. „MH is distrusted and disliked in the local authority world“, gab Armstrong zu bedenken.²⁸

Damit war ein grundsätzliches Dilemma konservativer Strukturpolitik im „summer of the firebombs“ angesprochen: Würde es wirklich möglich sein, die sozioökonomischen Ursachen der Unruhen öffentlichkeitswirksam zu bekämpfen, ohne dabei gleichzeitig den makroökonomischen Aspekt aus den Augen zu verlieren, die Wettbewerbsfähigkeit des Landes durch eine gezielte Deflationspolitik wieder herzustellen? Die Premierministerin selber machte vor allem moralische Probleme für die Krawalle verantwortlich. Für sie schien klar, dass die Ausschreitungen gerade auch von Gegnern in der eigenen Partei als Vorwand genutzt würden, um die monetaristische Reformpolitik insgesamt zu Fall zu bringen.²⁹ Andererseits war Thatcher pragmatisch genug zu erkennen, dass die Regierung nicht einfach zur Tagesordnung übergehen konnte. Der als tatkräftig bekannte Michael Heseltine schien

²⁶ Secretary of the Environment an Home Secretary, 16. Juli 1981, TNA, PREM 19/484.

²⁷ Home Secretary's Speech, 16 July 1981, TNA, PREM 19/484. Vgl. das offizielle Protokoll der Unterhausdebatte in: Commons Sitting of Thursday 16 July 1981, Hansard, Sixth Series, vol. 8 (1980/81), Sp. 1397-1475.

²⁸ RA [Robert Armstrong] an Whitmore, Personal, 10. Juli 1981, TNA, PREM 19/577.

²⁹ So zumindest die ex post-Rationalisierung in den Memoiren: Margaret Thatcher, *The Downing Street Years*, London 1993, S. 143-147.

ihr gerade auch im Hinblick auf die öffentliche Wirkung der richtige Mann zu sein.³⁰

„It took a riot“

„It took a riot“, nannte Michael Heseltine seine Denkschrift, die er im Anschluss an seinen vierzehntägigen Aufenthalt in Liverpool der Premierministerin und den Kabinettskollegen vorlegte.³¹ Darin zeigte sich der Minister von der Lage in Merseyside tief beeindruckt: „One has to talk to people day after day to understand just what hopelessness means“, schrieb er in dramatischem Gestus. Gleichzeitig unterstrich Heseltine, dass es die Pflicht der politisch Verantwortlichen sei, die Probleme energisch anzupacken. Die Zustände in Merseyside seien nicht zu vereinbaren mit den Traditionen „sozialer Gerechtigkeit“ (social justice) und des „nationalen Ausgleichs“ (national evenhandedness), auf die die Konservative Partei zu Recht stolz sei. Die Option eines „taktischen Rückzugs“ – die Idee des *managed decline* – wies er zurück. Die Probleme seien mindestens ebenso sehr organisatorischer und politischer Natur wie ökonomischer und sozialer und daher auch zugänglich für politische Lösungsansätze. Konkret schlug Heseltine vor, einen Kabinettsminister mit der Verantwortung für die Region zu beauftragen und die ineffiziente Kommunalverwaltung zu reformieren. Er sprach sich dafür aus, eine Reihe öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen durchzuführen, um dadurch überhaupt erst die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass sich die private Wirtschaft engagieren könne. Der Fluss Mersey z.B. gleiche in seinem gegenwärtigen Zustand einer „offenen Kloake“ (open sewer). Erst wenn der Fluss entgiftet sei, könne daran gedacht werden, das Flussufer touristisch und kommerziell zu nutzen. Für eine Politik, die etwas Positives bewirken wolle, seien zusätzliche Mittel vonnöten: „I believe now is the time to make a substantial contribution of extra resources to Merseyside and other hard-pressed conurbations.“

Angesichts der makroökonomischen Zielsetzung der Regierung Thatcher, die gerade zu diesem Zeitpunkt ihre vielleicht schwerste interne Krise überhaupt erlebte³²,

³⁰ Vgl. Thatchers Schreiben an den Erzbischof von Liverpool, Derek Worlock, vom 17. Juli 1981: „I am asking Michael Heseltine and Tim Raison to come to Merseyside to see what action we can take. Michael is a man of action. Tim a person of [...] understanding.“, in: The Margaret Thatcher Foundation, online unter: <http://www.margaretthatcher.org/document/114243> (abgerufen am 28. Februar 2015).

³¹ It took a riot, 13. August 1981, TNA, PREM 19/578.

³² Vgl. die Bemerkungen zur Kabinettsitzung vom 23. Juli 1981 und zur Kabinettsumbildung vom September 1981 in: Thatcher, *Downing Street Years*, S. 147-53, insbesondere S. 148: „The result [of the Treasury demand to reduce public spending for 1982/83] was one of the bitterest arguments on the economy, or any subject, that I can ever recall taking place at Cabinet during my premiership.“ Siehe auch

konnte kaum überraschen, dass Heseltines Plädoyer für einen neuen Anlauf zur Regeneration der Problemregion nicht auf ungeteilte Zustimmung stieß. Während der für Schottland verantwortliche Minister George Younger seiner Anerkennung Ausdruck verlieh und auf die ähnlich gelagerten Probleme in Clydeside verwies, kamen kritische Einwände vor allem aus dem inneren Zirkel der „Thatcher-Revolution“, von Schatzkanzler Geoffrey Howe, Sir Keith Joseph und dem Chef der *Policy Unit*, John Hoskyns. Gemeinsam war ihnen die Überzeugung, dass die Strukturpolitik der Vergangenheit nicht nur ein kostspieliger Fehlschlag gewesen sei, sondern, schlimmer noch, kontraproduktive Wirkungen gezeitigt hätte. Sie habe die Probleme von Regionen wie Merseyside verschärft und in gewisser Hinsicht überhaupt erst geschaffen, etwa indem durch die Ansiedelung der Automobilindustrie das Lohnniveau in die Höhe getrieben worden sei.

Von dieser Diagnose ausgehend, schienen den Neoliberalen zwei Ansätze denkbar: Entweder man behandle die Region als eine Art Experimentierfeld für radikal neue Politikansätze, in deren Zentrum Maßnahmen zur Senkung des Lohn- und Sozialhilfeniveaus stehen müssten. Oder man entscheide sich dafür, die Region ihrem Schicksal zu überlassen. Schatzkanzler Geoffrey Howe etwa warf in einem eiligen Schreiben an die Premierministerin die Frage auf, ob Merseyside selbst für gute Ideen nicht zu „steiniger Grund“ sei. Er schloss mit der Bemerkung: „I cannot help feeling that the option of managed decline [...] is one which we should not forget altogether. We must not expend all our resources in trying to make water flow uphill.“³³ In jedem Fall müsse erst einmal viel genauer darüber nachgedacht werden, in welchem Verhältnis Ursache und Wirkung in ‚Verliererregionen‘ wie Merseyside zueinander stünden, bevor daran zu denken sei, eventuell zusätzliche öffentliche Mittel zur Verfügung zu stellen.

„It took a riot“ war im September 1981 zweimal Gegenstand einer Ministerrunde unter Vorsitz der Premierministerin. Bemerkenswert war, wie in diesem Diskussionsprozess die Frage der Verantwortung umdefiniert wurde. Während Heseltine in seiner Denkschrift von der „unausweichlichen Pflicht“ der Politik gesprochen hatte, die Probleme der Region zu bekämpfen, betonte das Protokoll, dass Merseyside für viele seiner Probleme selber verantwortlich sei.³⁴ Auf zusätzliche Finanzmittel, wie sie der Umweltminister gefordert hatte, konnte sich die Ministerrunde nicht einigen. Immerhin aber konnte sich Heseltine insofern durchsetzen, als sein „Mandat“ für die Region um ein Jahr verlängert wurde. Seine Aufgabe sollte es sein, die Maßnahmen der einzelnen Ministerien zu koordinieren und zusammen mit der

Geoffrey Howe, *Conflict of Loyalty*, London/Basingstoke 1995, S. 222-225.

³³ G.H. [Geoffrey Howe] an Prime Minister, Liverpool, August 1981, TNA, PREM 19/578.

³⁴ Note of a Meeting held at 10 Downing Street, 7. September 1981, TNA, PREM 19/578.

Kommunalverwaltung und dem privaten Sektor nach Wegen zu suchen, „die lokale Wirtschaft zu stärken und die Umwelt zu verbessern“.³⁵ Ob dieses begrenzte Engagement auch dem Ziel einer umfassenden wirtschaftlichen Regeneration dienen sollte, wurde in dem offiziellen Kommuniqué, das die Premierministerin am 9. Oktober bekannt gab, offen gelassen. Die Formulierung aus dem Entwurf, wonach eine „regeneration of the economic and social life of the conurbation“ angestrebt sei und der Ballungsraum in eine „viable economic and social entity“ verwandelt werden sollte, wurde auf Intervention von Keith Joseph und Geoffrey Howe hin wieder gestrichen.³⁶ Auch ob zusätzliche öffentliche Finanzmittel verfügbar gemacht werden sollten, blieb ungeklärt.

Das Kommuniqué vom 8. Oktober 1981 stellte für Michael Heseltine und seine aktive Strategie der Regeneration also bestenfalls einen Teilerfolg dar.³⁷ Trotzdem widmete sich der ehrgeizige Minister seiner Aufgabe mit großer Energie und die von ihm ins Leben gerufene *Task Force* brachte eine Reihe öffentlichkeitswirksamer Projekte auf den Weg. Darunter waren die Einrichtung einer Zweigstelle der Tate Gallery in den seit langem stillgelegten Albert Docks und die Durchführung einer Internationalen Gartenschau im Jahr 1984 auf dem Gelände einer alten Industriebauweise.

„Ephemeral Results“?

Bereits unmittelbar nach Ablauf des ersten Jahres der *Task Force* begann die Diskussion darüber, was neu an der Initiative Heseltines gewesen sei und ob ihr eine nachhaltige Wirkung für den krisengeschüttelten Ballungsraum attestiert werden könne. Ein von der Labour-Opposition geleiteter Unterausschuss des Parlaments, das *Select Committee*, kam im Jahr 1983 zu einem vorsichtig positiven Ergebnis: die Initiative sei ein „qualified success“, deren Leistung vor allem darin bestehe, Projekte auf den Weg gebracht zu haben, die bereits seit Längerem in der Planungsphase gewesen seien, aber aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt worden waren.³⁸ Darüber

³⁵ Statement by the Prime Minister, 9. Oktober 1981, TNA, PREM 19/578.

³⁶ Department of Industry and David Edmonds, Private Secretary, 28. September 1981, TNA, PREM 19/578.

³⁷ Vgl. auch das rückblickende Urteil Heseltines in seinen Memoiren: „[‘It took a riot’] set out a six-part strategy, though I fear I could not persuade Mrs Thatcher to accept all of it.“, in: Michael Heseltine, *Life in the Jungle: My autobiography*, London 2000, S. 228.

³⁸ House of Commons, Third Report from the Environment Committee, session 1982/83: The problems of management of urban renewal (appraisal of the recent initiatives on Merseyside), Bd. 1: Report, S. xxxvi; xlii. Vgl. auch das abwägende Urteil von Michael Parkinson/James Duffy, *Government’s Response to inner-city riots: The Minister for Merseyside and the Task Force*, in: *Parliamentary Affairs* H. 37/1, 1984, S. 76-96.

hinaus habe die *Task Force* eine wichtige Rolle dabei gespielt, als „Katalysator“ für neue Ideen zu dienen und als Vermittler zu wirken zwischen den Interessen der unterschiedlichen staatlichen, kommunalen und privaten Entscheidungsträger. Kritisch angemerkt wurde hingegen, dass die *Task Force* fast ausschließlich projektbezogen handle und ihr kein übergreifendes Konzept zugrunde liege. Darüber hinaus urteilte der Ausschuss, dass die zeitliche Verknüpfung mit den Krawallen „unglücklich“ (unfortunate) gewesen sei und die Regierung bereits früher hätte handeln müssen.

Das verhalten positive Urteil des Ausschusses konnte sich auf die Aussagen von Vertretern der Kommunalverwaltung auf Stadt- und Bezirksebene stützen. Beide hoben positiv hervor, in Michael Heseltine einen „Fürsprecher am Hofe“ gefunden zu haben, der Verwaltungsprozesse beschleunige.³⁹ Freilich machten insbesondere die Vertreter des Bezirkstages auf einen grundlegenden Widerspruch konservativer Strukturpolitik aufmerksam, die zwar Sondermittel zur Verfügung stelle, gleichzeitig aber die allgemeinen Transferleistungen drastisch zusammenstreiche.⁴⁰ Ganz ähnlich argumentierte die *Times* in einem Leitartikel ein Jahr später. Sie sprach von einem „inner-ministeriellen Paradox“, das darin bestehe, einerseits die Zusammenarbeit mit den am schwersten betroffenen Kommunen zu suchen und beträchtliche Sondermittel einzusetzen, andererseits denselben Kommunen gezielt staatliche Transferleistungen zu entziehen. „Die [daraus resultierende] Spannung ist nicht kreativ. Sie verläuft vernünftiger Politik zuwider“, kommentierte die *Times*.⁴¹

Während die Initiative zeitgenössisch vielfach als positiv beurteilt wurde und Heseltine rückblickend gar den Beginn der Renaissance Liverpools zu erkennen glaubte⁴², fiel das Urteil von Margaret Thatcher deutlich ambivalenter aus. In ihren Memoiren spendete sie ein vergiftetes Lob und schrieb nicht ohne Sarkasmus: “[As Minister for Merseyside, Heseltine] made a great impression, which was undoubtedly politically helpful to us. Though for the most part his efforts had only ephemeral results, I would not blame him for that: Liverpool has defeated better men than Mi-

³⁹ Vgl. House of Commons, Environment Committee, Session 1982-83, The Problems of Management of Urban Renewal, Minutes of Evidence, Tuesday 7 December 1982: The Rt. Hon Michael Heseltine MP and Mr K E C Sorensen (18-iv), London 1982, S. 141. Die Formulierung lautete “high powered friend at court”.

⁴⁰ Memorandum submitted by Merseyside County Council, 24. September 1982, in: House of Commons, Environment Committee, Session 1982-83, The Problems of Management of Urban Renewal: Minutes of Evidence: Tuesday, 16 November 1982: Merseyside County Council (18-ii), London 1982, S. 54-60, hier S. 58.

⁴¹ Whitehall’s Urban Blight, in: *The Times*, 23 April 1984, S. 11.

⁴² Heseltine, *Life in the Jungle*, S. 209-36. Vgl. auch Heseltines Zwischenbilanz vom 17. Dezember 1982: Merseyside one year on – a report by Michael Heseltine, TNA, PREM 19/1114.

chael Heseltine.”⁴³ Wenn auch anzunehmen ist, dass Thatchers Urteil aus dem Jahre 1993 von dem Umstand beeinflusst wurde, dass Heseltine einen maßgeblichen Anteil an ihrem Sturz drei Jahre zuvor gehabt hatte, so deckt es sich doch im Wesentlichen mit den Befunden der Forschung zur Stadtgeschichte.

Zwar bescheinigt etwa John Murden einzelnen Projekten wie der Internationalen Gartenschau aus dem Jahr 1984 spektakulären Erfolg. Mittelfristig jedoch sei es nicht gelungen, die negative Dynamik der Region umzukehren. In dieser Perspektive stelle Heseltines *Task Force* lediglich eine weitere Episode in einer ganzen Reihe von strukturpolitischen Initiativen seit Ende der 1960er Jahre dar, die Merseyside als eine Art Experimentierfeld genutzt hätten.⁴⁴ Der Niedergang, darüber besteht in der Forschung zur Stadtgeschichte Einigkeit, ging in den 1980er Jahren trotzdem weiter. Die Zahl der Arbeitsplätze in der Region sank um fast ein Viertel, während die Bevölkerungszahl um 12 Prozent zurückging.⁴⁵

Neben dem bereits zeitgenössisch bemerkten „inner-ministeriellen Paradox“ bestand eine weitere Ursache für das Scheitern darin, dass die Konflikte zwischen der konservativen Zentralregierung auf der einen und den kommunalen Entscheidungsträgern des Bezirks und der Stadt auf der anderen Seite immer schärfer wurden. Während der Bezirkstag im Jahre 1986 im Zuge einer Verwaltungsreform ganz aufgelöst wurde, wurde der Stadtrat zwischen 1983 und 1987 von einer Trotzlistischen Gruppe innerhalb der Labour Party dominiert, der sogenannten Militant Tendency, die auf offenen Konfrontationskurs mit der Zentralregierung ging, bis hin zur bewussten Insubordination im Jahr 1985.⁴⁶ Die Premierministerin ihrerseits stellte die Stadtverwaltung in eine Reihe mit den streikenden Bergarbeitern. Genau wie diese sei Liverpool zusammen mit einigen anderen Kommunalverwaltungen als „Feind im Inneren“ anzusehen, wie sie im Juli 1984 auf einer Rede vor konservativen Abgeordneten erklärte.⁴⁷

In einem solchen Klima war keine Zusammenarbeit im Interesse der Region möglich. Die Wende trat erst in den 1990er Jahren ein, als Merseyside von der EU im Rahmen ihrer *cohesion policy* in das Regionalentwicklungsprogramm „*objecti-*

⁴³ Thatcher, *Downing Street Years*, S. 424.

⁴⁴ John Murden, ‘City of Change and Challenge’: Liverpool since 1945, in: Belchem (Hrsg.), *Liverpool 800*, S. 393-485, hier: S. 445 f. Ähnlich John Belchem, Introduction: The new ‘Livercool’, in: Ders. (Hrsg.), *Merseypride*, S. xi-xxix, hier: S. xii.

⁴⁵ Angaben nach: John Belchem, *Celebrating Liverpool*, in: Ders. (Hrsg.), *Liverpool 800*, S. 9-57, hier: S. 53.

⁴⁶ Vgl. Diane Frost/Peter North, *Militant Liverpool: A City on the Edge*, Liverpool 2013.

⁴⁷ Margaret Thatcher, Speech to 1922 Committee, 19. Juli 1984, in: The Margaret Thatcher Foundation, online unter: <http://www.margaretthatcher.org/document/136215> (abgerufen am 28. Februar 2015). Der zeitgenössische Bericht in der *Times*, der die Rede bekannt machte, referierte lediglich den Bergarbeiterstreik, nicht jedoch den Konflikt mit den Kommunen.

ve one“ aufgenommen wurde und Kommune und Zentralregierung begannen, von der Konfrontation zur Kooperation überzugehen. Damit war eine Entwicklung hin zu der „Wiedergeburt“ Liverpools eingeleitet worden.⁴⁸

Schluss

In den 1980er Jahren war die einstige Handelsmetropole Liverpool nicht nur für „die Welt“ überflüssig geworden, sondern auch für radikale Anhänger des Neoliberalismus im ersten Kabinett Thatcher – eine Belastung und ein Ärgernis, dessen man sich zu entledigen hoffte. Dass sich die Strategie, die Region einfach abzuschreiben, nicht durchsetzen konnte, hatte vor allem zwei Gründe: Zum einen gab es innerhalb des ersten Kabinett Thatcher einflussreiche Vertreter eines „One Nation-Toryismus“, die aus sozialetischen Gründen einem staatlichen Engagement das Wort redeten. Zum anderen hatten die Krawalle des „summer of the firebombs“ nachdrücklich verdeutlicht, mit welchen sozialen und politischen Kosten der Niedergang eines urbanen Ballungsraumes verbunden sein konnte. Unter dem Eindruck der Unruhen verfolgte Michael Heseltine als de facto *Minister for Merseyside* seit dem Herbst des Jahres 1981 das Ziel, die negative Entwicklung Merseysides zu stoppen, indem Industriebrachen mit öffentlichen Mitteln saniert und für privatwirtschaftliche Investitionen verfügbar gemacht werden sollten. Die Forschung zur Stadtgeschichte beurteilt die Ergebnisse dieses Ansatzes durchweg skeptisch, trotz einiger spektakulärer Erfolge.

Wenn Gewalt also ein „Kommunikationsakt“ ist, wie das neuere Forschungen nahelegen, dann hatte die Regierung Thatcher mit einer „Anschlusskommunikation“ auf die Ausschreitungen vom Sommer 1981 reagiert, wohl wissend, dass dadurch keine grundlegende Wende in der sozioökonomischen Entwicklung der Region eingeleitet werden würde.⁴⁹ Zugespielt formuliert kann gesagt werden, dass die staatliche Intervention zwar den Niedergang Liverpools nicht aufhielt, wohl aber half, das Überleben der Regierung Thatcher im vielleicht schwersten Krisenjahr überhaupt zu sichern.

Nicht zu übersehen ist freilich, dass in den 1980er Jahren der Bruch mit der Hochmoderne vollzogen wurde: Weder der Hafen als Hafen noch die verarbeitende Industrie sollten die Zukunft der Region sichern, sondern Tourismus, Kultur und Freizeit.⁵⁰ Wiederum zugespielt könnte formuliert werden, dass damit die örtliche

⁴⁸ Vgl. Murden, S. 470-485.

⁴⁹ Vgl. Klaus Weinhauer/Dagmar Ellerbrock, Perspektiven auf Gewalt in europäischen Städten seit dem 19. Jahrhundert, in: IMS H. 2/2013, S. 5-20, hier: S. 10.

⁵⁰ Zum Begriff der „Hochmoderne“ siehe Ulrich Herbert, Europe in High Modernity: Reflections on a Theory of the 20th Century, in: Journal of Modern European History, 5/1, 2007, S. 5-21.

Wirtschaft zu einem Modell und Trendsetter für die Zukunft der britischen Volkswirtschaft insgesamt wurde. Während die Konservative Partei in ihrem Wahlprogramm aus dem Jahr 1983 noch von einem schwierigen Übergang vom „Zeitalter der Hochöfen zum Zeitalter des Mikrochips“ gesprochen hatte, nahm sie vier Jahre später für sich in Anspruch, das Tor zu einer prosperierenden Dienstleistungsgesellschaft aufgestoßen zu haben: „We have encouraged growth in these crucial areas of new enterprise which provide the foundation of jobs for the future – self-employment, small firms, the creation of new enterprise, the expanding service sector – in particular tourism and leisure – and new technology.“⁵¹ Ob damit wirklich die Grundlage für eine nachhaltige Regeneration im 21. Jahrhundert gelegt wurde, wie es in den 2000er Jahren vielen Beobachtern erschien, muss im Lichte der Entwicklung seit der Weltfinanzkrise von 2008/2009 bezweifelt werden.

Dr. Jörg Arnold, University of Nottingham, Joerg.Arnold@nottingham.ac.uk

⁵¹ Zitiert nach: Jörg Arnold, ‚De-Industrialisation‘: A Research Project on the societal history of economic change in Britain (1970-90), in: Bulletin of the German Historical Institute London, 34/2, 2012, S. 34-60, hier: S. 45.

**Tagungsbericht: Cityscapes in Europe and Asia
(13th to 20th Centuries), organized by Chair
of Early Modern History at the University of
Zurich and the Graduate Institute of Art
History at the National Taiwan Normal
University, Taipei, from 10 to 11 October 2014
at the University of Zurich**

The conference “Cityscapes in Europe and Asia” took place on 10 and 11 October 2014 at the Department of History at the University of Zurich. Organised as part of a long-standing cooperative effort by the Chair of Early Modern History and the Graduate Institute of Art History at the National Taiwan Normal University, it provided an interdisciplinary discussion forum to cover a wide range of topics concerning city views as a genre, in particular focusing on aesthetics, traces of mentalities, and urban iconography in a comparative perspective.

BERND ROECK (Zurich) briefly introduced the topic before pointing to the recent publication of a comprehensive treatment of modern Swiss city views.¹ The conference addressed the autonomous city views in (Latin) Europe, in particular focusing on the following questions: Who commissioned such city views? What were the specific cultural contexts of these images? What about the contextual and paratextual evidence connected to the rise of the *veduta*?

The first panel focused on (Latin) Europe and was opened by THOMAS MANETSCH (Zurich), whose contribution looked for the ‘European-ness’ of the city view in Renaissance art theory. He explored the boundaries of early modern art theory asking the basic but relevant question: Which genre did city views belong to?

¹ Bernd Roeck u.a. (Hrsg.), Schweizer Städtebilder – Portraits de villes suisses – Vedute delle città svizzere. Urbane Ikonographien (15.-20. Jahrhundert) – Iconographie urbaine (XVe-XXe siècle) – L’iconografia urbana (XV-XX sec.), Zürich 2013.

He concluded that the city view should be considered a portrait. As Agostino Veneziano and Cipriano Piccolpasso acknowledged as early as the 16th century, nature is imperfect and thus the artist is all but 'forced' to imitate and 'perfect' its visual representation.

BERND ROECK (Zurich) emphasised the uniqueness of Europe's autonomous city view and its ties to the contemporaneous emergence of an urban civic culture. He connected the rise of realism to the rise of urban autonomy and its late medieval panegyric representations. Thus comparisons between Europe and Asia promise to be particularly fruitful. Yet early modern Europe's landscape boom, tied to increasing urbanisation rates, yield also another aspect: while many city views continue to allude to Celestial Jerusalem well into the 18th century, landscape painting (and the urban settings they show) depict not only holy but also *secular* subjects.

CANDIDA SYNDIKUS' (Taipei) topic was 19th-century Venice. Travellers reaching the lagoon metropolis were able to call upon a large pictorial canon and allusions of continuities dating back to the Renaissance. Venice elicited emotional writings from, e.g., Goethe or Byron. By juxtaposing Jakob Alt's *Guckkastenserie* (c. 1835) with photographs, Syndikus demonstrated what Alt showed – and what he deliberately left out.

The first panel was concluded by KATHARINA STEINER (Zurich) who presented her current research on German zoologist Wilhelm Giesbrecht's photographs of Fin de siècle Naples. From 1889 to 1893, Giesbrecht worked at the Zoological Station of Naples and took pictures that break from the established pictorial canon established by, e.g., Duclère and Joli in the 18th or Sommer's photographs in the 19th century. The zoologist's pictures show more differentiated views of the southern Italian city at a transitory moment after national unification. Unlike Sommer's macro views, Giesbrecht's photographs were taken from an 'amateur-ish' point of view and thus connected to the contexts of late 19th-century Naples.

In his paper STEPHAN SANDER-FAES (Zurich) first assessed the methodical issues arising from not one, but many 'period eyes'. Since the Middle Ages, nautical charts may be interpreted as the manifestation of a shared Mediterranean and show some of the oldest city views. Other examples of this author/artist-audience relationship can be found in pilgrimage accounts as well as the revolutionary impacts of the works by Ortelius and Braun/Hogenberg. Over the 17th century, the convergence of mapmaking and city views became even more visible in Dutch maps of the Mediterranean. In combination, these developments changed the ways people conceived of their world, in particular how they viewed their own cities.

These limits were further explored by JOSE CÁCERES (Zurich) in his discussion of Guaman Poma's city views of the Spanish Peru. Written at the beginning of the

17th century, his chronicle was richly illustrated with 38 city views. The main thesis was a discussion of the author's agency by showing the deliberate rearrangement of certain key buildings at the centre of his view of Cusco. The message, Cáceres argued, was that Guaman Poma, while himself a 'cultural mestizo' with rather inflexible Catholic perceptions, tried to present Cusco as an Andean city.

UWE FLECKNER (Hamburg) discussed the Brazilian *vedutas* by 17th-century Dutch painter Frans Post, who is mostly known for his landscape paintings of colonial settlements. His sketches point to the evolution of Post's own work after his return to the Netherlands: the sketches oscillate between urban views and his artistically more refined landscape paintings. His Brazilian experience formed the basis for his later oeuvre. This becomes evident by juxtaposing Post's later paintings with the contents of his Brazilian sketchbooks: The actual city views embedded in larger landscape settings ended up 'more Brazilian than in reality'.

The transplantation of the Renaissance ideal city to Taiwan by the VOC was the subject of SHAI-SHU TZENG's (Taipei) keynote lecture. Dutch rule lasted only for a few decades, yet its immaterial legacy was much more long-lasting. Ft. Zeelandia was pivotal in controlling the Taiwan Strait. Unlike its European contemporaries, Tzeng argued, it was based on Renaissance ideals: The plans of the bastions resemble designs by Cataneo, Dürer or Schickhard, which leads to questions why the Dutch favoured quadratic designs. This may have been due to the availability of certain building materials or the temporary tasks for which these forts were built. When the Dutch left in the early 1660s, Ft. Zeelandia lost its *raison d'être*. Their presence left few marks on Chinese architecture, yet the use of Renaissance ideas and designs was transplanted into the consciousness of the people of Taiwan.

The second day of the conference was mostly devoted to Asian cities and their urban depictions, starting with ROLAND ALTENBURGER's (Würzburg) lecture. After a short assessment of the Weberian impact on Chinese studies, in particular with reference to urban development in the lower Yangtze region, he then sketched the changes from 12th-century city memoirs to 19th-century city novels. In a second development, exemplified by *The Quelling of the Demons* (1620), the urban setting serves mostly as background. The third aspect, exemplified by the city novel *Dream of Romance* (1848), depicts Yangzhou.

CHENG-HUA WANG (Taipei) shifted the focus back on (art) historical examples, focusing on a relatively short period of time of mid-18th century Suzhou. By analysing six versions of the image *Bridge of 10.000 Years* (1740-44), urban landmarks, local pride, and consumption patterns were discussed. At the heart of the paper was a newly constructed bridge, shown from a slightly elevated perspective, a sight quite unusual in the Chinese illustrative tradition, which typically shows bridges in

profile. Over the course of subsequent editions, the settings around the bridge changed.

VALENTIN NUSSBAUM (Taipei) centred the attention on early 21st-century television. By comparatively assessing the cityscapes shown in the award-winning TV show “The Wire” (2002–2008) and the French movie “38 témoins” (2012), he discussed the truthfulness of the urban environments shown. The cityscapes are reconstructed as a composition of a multitude of recollections, eventually resulting in fragmented on-screen representations. The emphasis rests on the theatricality of the urban scenery, which thus serves as locus of recollection.

TATSUHIKO SEO (Tokyo) discussed the implications of environmental circumstances on the development of capitals in East Asia in the 7th and 8th centuries. This had consequences on a variety of levels, in particular on the structure of north-south trade vs. east-west commerce. As the Chinese capitals moved from ‘inner’ to ‘outer’ regions, their cityscapes changed, too. In the beginning, Cities used to be situated near hills and rivers; their subsequent ‘movement’ towards the sea changed their layouts: from Chang’an to Luoyang to Kaifeng to Beijing and Nanjing, the ‘moving’ capitals ‘arrived’ in the coastal areas.

The final and fourth panel was opened by TSUTOMU IYORI (Kyoto) and his paper on the iconography of Ryukyu (Okinawa) port cities in the 18th and 19th centuries. In the early modern period the island’s city views were within traditional Chinese norms of representation (and their Japanese ‘translations’). From the 17th century onwards, Ryukyu was the focal point of a receptive triangulation, incorporating Chinese, Japanese, and European influences. This is reflected by the rise of cartography and geography over the course of the 18th and 19th centuries that was closely tied to the import of new measurement techniques. European methods enabled Japanese artists to overcome traditional approaches to the urban visualisation.

Tokyo between xylography and photography was the topic of EVELYN SCHULZ’ (Munich) talk. Over the course of the 18th and 19th centuries, western technology slowly merged with traditional East Asian visual culture. By building on the Japanese tradition of illustrated guidebooks, the Meiji Restoration focused on Edo-Tokyo, the embodiment of Japan’s break from tradition and advance into ‘modernity’. This occurred around the mid-19th century when photography was introduced. Neoclassical Tokyo was presented announcing the successful westernization. Its modern representations thus represent a fusion of traditional city views and ‘western’ influences.

YUE ZHUANG (Exeter) concluded the panel with her paper on Chambers’ *Dissertation on Oriental Gardening* (1772). Despite being one of the most widely

known western texts on Chinese architecture, Zhuang argued that Chambers' thesis was a critique on contemporary British society and a reception of Burke's *Sublime and Beautiful* (1757). Yet Chambers was never quite able to overcome Burke's uneasiness with contemporary developments, which Zhuang connected to the latter's restrictive views on political liberty. In the end, Chambers' main argument was that the Chinese ways of gardening should be applied to urban planning to reconcile human spirituality and industrial activity.

CESARE DE SETA (Naples) concluded the conference with a lecture on urban iconography in early modern Italy. By tracing the development of Europe's autonomous city view back to the Sienese Palazzo Pubblico, he argued that what was depicted there was the concept of an ideal city. He further explored the discrepancies in Renaissance art and its idealistic aspirations, e.g., the *Tavola Strozzi* (1472) or the *View of Florence with the Chain* (1480s). Around 1500, both the first 'skylines' appeared (e.g., Schedel's *Nuremberg Chronicle*, 1493) and the number and quality of European city views exploded. It continued to thrive until the advent of 'modern' mapmaking, which started the separation of traditional European city views from cartographic evidence.

The conference demonstrated the benefits from positioning the European city view within a global framework of reference. The debates among scholars from three continents underlined the necessity of furthering the collaborative efforts, especially with regard to the following: First, the European experience from the 15th century onwards should be considered in comparative settings. Second, the comparative framework of the conference proved its worth; the next step may well be to even more critically assess the relevant processes within the framework of cultural exchanges. Third, among the chief results of the conference was the insight that phenomena like city views may be analysed by way of large-scale comparisons.

Dr. phil. Stephan Karl Sander, Department of History, University of Zurich, stephan.sander@hist.uzh.ch

Ein ähnlicher Bericht erschien am 12.12.2014 unter dem Titel "Cityscapes in Europe and Asia (13th to 20th Centuries) in H-Soz-Kult

Tagungsbericht: Blick zurück nach vorn – Architektur und Stadtplanung in der DDR. Fünfte Tagung des „Arbeitskreises Kunst in der DDR“ vom 6. bis 7. November 2014 an der TU Berlin

Unter dem Titel „Blick zurück nach vorn – Architektur und Stadtplanung in der DDR“ fand vom 6. bis 7. November 2014 in den Räumlichkeiten der TU Berlin die fünfte Tagung des „Arbeitskreises Kunst in der DDR“ statt. Die trotz des kurzfristig ausgerufenen Bahnstreiks von etwa 100 Teilnehmern besuchte Konferenz wurde von SIGRID HOFER vom Kunstgeschichtlichen Institut Marburg in Kooperation mit CHRISTOPH BERNHARDT vom Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung (IRS) in Erkner organisiert.

In ihrer Eröffnungsrede verwies SIGRID HOFER (Marburg) darauf, dass sich in der Architektur die politischen, gesellschaftlichen oder ideologischen Leitgedanken des neuen sozialistischen Systems materialisierten; Bauen war Teil des öffentlichen Auftritts der Staatsmacht und darin politischen Großveranstaltungen vergleichbar. Mit der Gründung der DDR verbunden war auf kulturpolitischem Gebiet die Frage nach ihrer historischen Verortung und ihrem Platz in der Entwicklung der Weltgeschichte. So galt es zu entscheiden, welche überkommenen Bauweisen dienlich waren, die Staatsidee der DDR zu repräsentieren und wie das jeweilige Erbe mit dem Neuen in Verbindung gebracht werden könnte. Wie HOFER mit Blick auf die zu erwartenden Vorträge der Tagung hervorhob, war das gesamte Bauschaffen in der DDR von deutlichen Ambivalenzen, entwicklungsgeschichtlichen Kontinuitäten und Brüchen gekennzeichnet.

CHRISTOPH BERNHARDT (Erkner) verwies auf die Aktualität des Themas „DDR-Architektur“, an dem vor dem Hintergrund andauernder Debatten in der Öffentlichkeit in der Forschung ein wachsendes Interesse festzustellen sei. Zunehmend gewinne auch die westdeutsche Perspektive an Bedeutung.

In der Sektion „Architektonische Leitlinien I“ referierte HANS-GEORG LIPPERT (Dresden) zunächst über die in den 1950er Jahren von der Deutschen Bauakademie

herausgegeben Publikationen. Mit der „utopischen Moderne“ der 1960er Jahre beschäftigte sich dann OLIVER SUKROW (Heidelberg), der die Herausbildung einer Architekturtheorie in der späten Ulbricht-Ära untersuchte. Der Modernisierungsschub während der „wissenschaftlich-technischen Revolution“ hatte sich nicht nur in der Baupraxis, sondern auch in der Theorie niedergeschlagen. Automatisierung und Rationalisierung im Bauwesen sowie die Kybernetik als „Lehre von Steuerung und Rückkopplung“ schienen neue Möglichkeiten zuzulassen. Dies habe Diskussionen um den Stellenwert des Architekten in seiner Abgrenzung vom Ingenieur, aber auch nach der allgemeinen Bedeutung für eine „sozialistische“ Architektur aufkommen lassen.

Das Panel „Architekturtheoretische Leitlinien II“ wurde von KATHRIN SIEBERT (Zürich) mit einem Vortrag über Hans Schmidt als „Theoretiker des industriellen Bauens“ eingeleitet. ROMAN HILLMANN (Berlin) stellte danach eine Chronologie vor, die er für den Umgang der DDR mit Bauten aus vergangenen Epochen erstellt hatte. Bewusst habe man einzelnen Altbauten neue Gebäude in industrialisierter Bauweise entgegengestellt. Das Alte sei aber nie gänzlich in Frage gestellt worden. Auch seien die Kontraste verschiedener Architekturformen innerhalb von Neubauvierteln erwünscht gewesen.

Das Thema „Bruchlinien im Städtebau zwischen Alt und Neu“ war auch Gegenstand der anschließenden Podiumsdiskussion. Wie THOMAS TOPSTEDT (Leipzig) darlegte, könne man eine Periodisierung bezüglich des Umgangs der SED mit dem ererbten Baubestand vornehmen. Zwar habe Vieles nebeneinander existieren können, generelles Thema sei aber gewesen, „dem Neuen zum Sieg zu verhelfen.“

KERSTIN WITTMANN-ENGLERT (Berlin) warf mit Blick auf den heutigen Umgang mit Bauten der Nachkriegsmoderne in Ost und West ein, dass diese Epoche als Fortsetzung der Historie verstanden werden könne, beides – Alt und Neu – befinde sich im Dialog miteinander. Dagegen konterte MATTHIAS LERM (Jena), dass mit einer bis dato ungekannten Rücksichtslosigkeit im 20. Jahrhundert in Europa zu viel abgerissen worden sei. Die DDR sei dabei unterschiedlich mit der Historie umgegangen, zu oft habe aber ideologischer Hass eine Rolle gespielt.

Laut ANDREAS BUTTER (Erkner) betrachtete man die Stadt in der DDR als gebaute Umwelt und als Kunstwerk. Ende der 1980er Jahre seien politisch die konzeptuellen Voraussetzungen für die Instandsetzung desolater Bausubstanz erfüllt gewesen.

Butters Bewertung des Altstadtbestands hielt Thomas Topfstedt entgegen, dass die materiellen Bedingungen zum Erhalt der Altbausubstanz fehlten. Matthias Lerm lobte indes Versuche, mit Neubauten behutsam die Altbausubstanz zu ergänzen.

Der zweite Tag begann mit der Sektion „Das sozialistische Stadtzentrum“. CHRISTIAN KLUSEMANN (Marburg) beleuchtete die 1952 in Magdeburg und Rostock durchgeführten Zentrums Wettbewerbe. Er stellte heraus, dass die von der Deutschen Bauakademie entsandten Berater (darunter H. Henselmann) in beiden „Aufbaustädten“ nicht die allein steuernden Protagonisten waren. Viele Ideen kamen von den vor Ort wirkenden Architekten, wie KLUSEMANN anhand bislang unbekannter Quellen zeigen konnte. Ferner machten auch die Protokolle der im Anschluss an die Wettbewerbe geführten Diskussionen deutlich, dass bei den Mitgliedern der DBA, und somit auch den Beratern, noch weit bis in das Jahr 1953 hinein Unklarheiten in Gestaltungsfragen bestanden. So wurde auch nach Baubeginn über Fassadendetails diskutiert, die von den Akteuren immer wieder kritisiert wurden.

ANDREAS KRIEGE-STEFFEN (Zürich) beleuchtete mit Dresden eine weitere „Aufbaustadt“, in der 1952 ein Wettbewerb durchgeführt worden war. Sein Fokus lag auf den Kontinuitäten der Stadtplanung im Zeitraum von 1945 bis 1952. Er stellte die These auf, dass sich sämtliche in der Nachkriegszeit erstellten Planungen bis heute auf die Dresdner Stadtplanung auswirkten.

In der Sektion „Altbestände zwischen Rekonstruktion und Abriss“ behandelte TANJA SCHEFFLER (Dresden) ebenfalls den Umgang mit dem Barock in der Elbestadt: In der Amtszeit des Oberbürgermeisters Walter Weidauer zerstörte man die durch den Krieg geschundene Stadt durch Abrisse weiter, um dessen Spuren deutlicher erscheinen zu lassen. Widerstand kam Ende der 1960er Jahre seitens der Deutschen Bauakademie und der Bezirksgruppe des Bundes Deutscher Architekten (BDA). Zudem trat Kurt W. Leucht für wichtige historische Einzelbauten ein, bevor er als Stadtarchitekt abgesetzt wurde.

Über den Wohnkomplex Wilhelm-Külz-Straße in Potsdam, bei dem Alt und Neu im Sinne der Planer eine Symbiose eingehen sollten, referierte EDDA CAMPEN (Potsdam). Ergänzend zum Forschungsstand untersuchte sie die städtebauliche Anordnung der Neubauten, die hinsichtlich ihrer Lage am Wasser, vor allem aber mit Blick auf die Stellung der Häuser zur historischen Innenstadt bemerkenswert sei.

MARK ESCHERICH (Weimar) machte im Panel „Zwischen Ideologie und Fachpolitik“ klar, dass Gebäude aus der Frühzeit der DDR, aber auch aus den 1960er und 1970er Jahren keine zehn Jahre nach ihrer Erbauung unter Denkmalschutz gestellt wurden, wenn sie eine spezifische Aussagekraft für den Aufbau des Sozialismus hatten. Es folgte ein Vortrag von OLIVER WERNER (Erkner) über die „sozialistische Wohnungsbaupolitik in Ost-Berlin“, war doch der „Hauptstadt der DDR“ dabei eine spezielle Rolle zugefallen.

Die letzte Sektion „Befragung der Vergangenheit“ begann mit einem Beitrag von ANDREW DEMSHUK (Birmingham/Leipzig) über den Wiederaufbau Leipzigs von

1945 bis 1968. Er stellte weitgehend unbekannte Planungen für ein Bach-Mausoleum auf dem Gelände der später gesprengten Johanniskirche vor. Anschließend behandelte er die Umwertung Leipzigs als Messestadt anhand ausgewählter Beispiele und widmete sich dann den Kontroversen, die Ende der 1960er Jahre um die Neugestaltung des Karl-Marx-Platzes (Augustusplatz) und die Sprengung der Leipziger Universitätskirche geführt wurden.

PETER LEONHARDT (Leipzig) warf den Blick abschließend auf den Wiederaufbau wilhelminischer Bauten in Leipzig. In den 1950er Jahren war deren Außenwirkung und „Strahlkraft“ von der SED noch erkannt worden. Auch Bauten aus den 1920er Jahren setzte man instand. Als in den 1960ern Jahren neue Stadtzentren mit moderner Architektur gebaut werden sollten, wurden das Gewandhaus oder die Universität – beide ursprünglich zum Wiederaufbau vorgesehen – für den Abriss bestimmt.

Zum Abschluss zogen CHRISTOPH BERNHARDT und SIGRID HOFER ein knappes Resümee. Sie zeigten sich insgesamt zufrieden mit der Tagung und der Vielfalt der Beiträge. Beide stellten fest, dass trotz maßgeblich geleisteter Forschungsarbeit in den letzten zwanzig Jahren noch immer einige Menge aufgearbeitet werden müsse. Seitens des Publikums, das sich ebenfalls überwiegend positiv äußerte, wurde mehrfach der aktuelle Umgang mit der – nunmehr zeithistorisch interessanten – Bausubstanz aus DDR-Zeiten angemahnt. So hieß es unter anderem, dass die Forscher bald nur noch im Archiv arbeiten könnten, da immer mehr Gebäude überformt oder abgerissen werden würden.

Christian Klusemann, Kunstgeschichtliches Institut, Philipps-Universität Marburg, kluseman@staff.uni-marburg.de

Tagungsbericht: Cities and river environments – a versatile relationship. Conflicts between local, national and transnational patterns of governance in East Central Europe and beyond an der Leibniz Graduate School „Geschichte, Wissen, Medien in Ostmitteleuropa“ des Herder-Instituts für historische Ostmitteleuropaforschung in Marburg vom 20. bis 21. November 2014

„Cities and river environments“ war das leitende Thema der diesjährigen Tagung der Leibniz Graduate School „Geschichte, Wissen, Medien in Ostmitteleuropa“, die vom 20. bis 21. November 2014 am Herder-Institut für historische Ostmitteleuropaforschung in Marburg stattfand. Mit diesem thematischen Schwerpunkt der Jahrestagung setzten die Organisatoren ESZTER GANTNER und CHRISTIAN LOTZ ihr Bestreben fort, die Umweltgeschichte stärker in der Ostmitteleuropaforschung zu verankern. Sie hatten mit einem *Call for Papers* dazu eingeladen, das Verhältnis zwischen Stadt und Fluss anhand von Beispielen aus der Region historisch zu analysieren und zu vergleichen.

Ziel der Konferenz war es, anhand der vielfältigen Verflechtungen zwischen großen Städten und ihren „Fluss-Umgebungen“ die Konflikte zwischen lokalen, nationalen und grenzüberschreitenden *Governance*-Strategien zu erkunden. Im 19. und 20. Jahrhundert wuchs der Einfluss der Städte auf Flüsse durch eine effizientere Nutzung der Wasserströme und deren damit verbundene zunehmende Regulierung und Umweltverschmutzung. Zugleich stieß menschliches Eingreifen auf Grenzen, insbesondere durch Überschwemmungen oder Austrocknungen, verschmutztes Trinkwasser usw. Lokale, nationale und transnationale Akteure traten mit je eigenen *Governance*-Strategien an, um dieser Probleme Herr zu werden. Bisher erschei-

nen die meisten historischen Forschungen über Flüsse entweder als eine Geschichte der Modernisierung und Effizienzsteigerung oder aber der Zerstörung und Verformung. Vor diesem Hintergrund zielte die Konferenz darauf, zum ersten diese gegensätzlichen Perspektiven zu überwinden und zum zweiten die Verbindungen zwischen Stadtgeschichte und Flussgeschichte zu stärken, indem sie vier Aspekte fokussierte:

1) Wie beeinflussten Experten die *Governance*-Strategien und -Praktiken in Bezug auf Umweltfragen – zum Beispiel kommunales Personal, öffentlicher Dienst, technische Ingenieure und Expertengruppen auf nationaler und internationaler Ebene? Wie wurden verschiedenen Wissensquellen (lokale, traditionelle, akademische, etc.) mobilisiert, um Umweltprobleme anzugehen?

2) Welche Art von Konflikten lassen sich zwischen lokalen, nationalen und transnationalen Problemlösungen beobachten? Diese Frage zielte vor allem auf die Bemühungen zur Internationalisierung der Binnenschifffahrt, zur Einrichtung von Freihäfen oder Freihandelszonen sowie auf nationale und imperiale Versuche, länderübergreifende Einflüsse auf Städte entlang grenzübergreifender Flüsse zu regulieren.

3) Welche unterschiedlichen *Governance*-Strategien bei Umweltfragen verfolgten die Akteure und welche setzten sie mit (Teil-)Erfolg in die Praxis um?

4) Wo lassen sich Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den *Governance*-Strategien an grenzüberschreitenden Flüssen, zwischen einzelnen Ländern oder Imperien in Ost- und West-, Nord- und Südeuropa beobachten? Welche *Governance*-Strategien zirkulierten zwischen einzelnen Städten?

Auf Grundlage dieser Fragen sollte die Tagung einen möglichst breiten Raum für die Diskussion der Beiträge sowie für den Austausch über die vorgestellten Ansätze und ihre Übertragbarkeit auf andere Forschungsthemen bieten. Dementsprechend wurden die Beiträge in drei Sektionen aufgeteilt: *Fisheries*, *Governance* und *Water Interventions*. Jede Sektion wurde zudem von einem Kommentar flankiert. Einleitend stellte CHRISTIAN LOTZ (Marburg) die inhaltlichen Ziele der Tagung vor. Insbesondere drei Aspekte sollten behandelt werden: die Rolle von Experten und unterschiedlichen Wissensbeständen in der Entwicklung der von Flüssen geprägten urbanen Räume; die Frage nach der Herkunft und der Position der Akteure, die an den Debatten um die Gestaltung ebenjener Räume beteiligt waren sowie die Beschaffenheit und Beweglichkeit von Grenzen der Stadt- und Flusslandschaften bzw. die Voraussetzung für ihre Verschiebung. Die Wahl der Beispiele bot die Gelegenheit, Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der Gestaltung und Wahrnehmung der Stadt-Fluss-Beziehungen in unterschiedlichen Regionen herauszuarbeiten.

Welche Rolle Experten in der Gestaltung der Stadt-Fluss-Beziehung spielen konnten, stellte OLIVER HOCHADEL (Barcelona) am Beispiel des katalonischen Fisch-Festivals vor. Mit der Einführung dieses "Festa del peix" um 1910 in Katalonien wurde der Versuch unternommen, die Nahrungsversorgung durch die Dienstbarmachung naturwissenschaftlicher Forschung zu verbessern. Das nötige Wissen vermittelte der Zoologe Francesc Darder, den Vermittlungsraum stellte der 1892 in Barcelona errichtete Zoologische Garten. Der Zoo als eine hybride Institution, die dem wissenschaftlichen Experiment, der Volkserziehung und gleichzeitig der Popularisierung des Wissens verpflichtet war, eignete sich besonders gut dafür, da er einen Raum ohne explizite soziale Barrieren darstellte. Das als Volksfest inszenierte Fisch-Festival diente als Instrument zur Wissenspopularisierung. Der Zoo züchtete hierfür ab 1910 Süßwasserfische, die er als Jungtiere den regionalen Gemeinden anbot. Diese setzten sie in nahen Gewässern aus, wo sie zur Fanggröße heranwuchsen und während des Festes gefangen wurden. Durch das Fisch-Festival, so HOCHADEL, kam dem Zoo eine besondere Rolle für die Gestaltung der Stadt-Fluss-Beziehung zu.

Während in Barcelona und Umgebung durch das Festival der Fluss in das Stadtgeschehen hineingeholt wurde, stellte JULIA LAJUS (St. Petersburg) am Beispiel St. Petersburgs eine gegenläufige Tendenz fest. Ausgehend von der Frage, warum die Fischerei bisher kaum ein Thema in der Stadtgeschichte von St. Petersburg war, machte sie sich auf die Suche nach kartographischem, historisch-ökonomischem und vor allem visuellem Material, das Zeugnis gibt über die Bedeutung der Fischerei in der Stadt sowie der Wahrnehmung der Fischer. Die Ursache für die mangelnde Überlieferung und Wahrnehmung der Stadtfischerei sah LAJUS weniger in der Abnahme der wirtschaftlichen Bedeutung der Stadtfischerei, als vielmehr im niedrigen sozialen Status der Fischer sowie darin, dass die Stadtbevölkerung die Fischerei eher als etwas Nicht-Städtisches ansah.

Mit dem Fallbeispiel des Zellstoff- und Papierwerks Svetogorsk versetzte ELENA KOCHETKOVA (Helsinki) die Teilnehmer in den Norden von St. Petersburg an die russisch-finnische Grenze und den Fluss Vuoksi. Das Werk galt als eines der größten Papierindustrie-Standorte der Sowjetunion; der Fluss wurde zur Beseitigung der industriellen Rückstände genutzt. KOCHETKOVA analysierte sowohl die Debatten um die Regulierung des industriellen Abwassers des Werks als auch die Debatten um Ressourcenschutz bzw. den Schutz des Flusses Vuoksi. Sie stellte fest, dass gerade die Periode der späten 1950er und der 1960er Jahre in der Sowjetunion durch die Förderung des ökonomischen Wachstums einerseits und den ersten Versuchen des Umweltschutzes andererseits geprägt war. Der Vortrag wurde von ESZTER GANTNER kommentiert. Sie fragte nicht nur nach den beteiligten Akteuren, son-

dern auch, ob man von einem spezifisch sozialistischen Umgang mit den Flüssen während der 1960er und 1970er Jahre sprechen könnte.

Die Sektion *Governance* begann mit ANNA MAZANIKS (Budapest) Vortrag, in dem sie sich mit der Einrichtung von Abwasserleitungen in Moskau am Ende des 19. Jahrhunderts beschäftigte. Sie legte ihren Fokus auf die Vorgeschichte des Abwassersystems und dabei vor allem auf die 25 Jahre andauernde, der Einrichtung des Systems vorausgehenden Debatte. Die Frage danach, wie die Moskauer Stadtregierung dazu kam, die Verschmutzung des innerstädtischen Flusses überhaupt als Problem wahrzunehmen und Abhilfe zu schaffen, untersuchte sie anhand von lokalen Zeitungen, Fachbeiträgen und Gutachten sowie anhand der Diskussionen in städtischen Institutionen. Sie kam zu dem Schluss, dass für die Problematisierung der Verschmutzung weniger die physische Realität des Flusses als vielmehr die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zunehmende Wahrnehmung Moskaus als „rückständig“ gegenüber west- und mitteleuropäischen Großstädten ausschlaggebend war.

Über die ‘Geburt’ der urbanen Flusslandschaft sprach MÁTÉ TAMÁSKA (Budapest/Vác). Sein Beitrag basierte auf verschiedenen eigenen Forschungsprojekten, die sich mit der Wirkung der geopolitischen Ereignisse zwischen 1870 und 1945 auf die Gestaltung und Bedeutung der Donau im Raum der Habsburger Monarchie und ihrer Nachfolgestaaten beschäftigten. Daraus wählte TAMÁSKA beispielhaft den Vergleich der Stadt-Fluss-Beziehung in Wien und Budapest aus. Für beide Standorte galt zwar, dass die Nutzung und Gestaltung der Ufer mit der Entwicklung der modernen Stadt zunahm. Doch während die Gestaltung der Donauufer im Wiener Gebiet vor allem auf die Bedürfnisse der Logistik abgestimmt wurde, wurde die Donau in Budapest zu einem Raum für die städtische Bevölkerung (etwa in Form der Promenade) entwickelt. Wie TAMÁSKA nachwies, ging diese unterschiedliche Entwicklung auf geopolitische Rahmenbedingungen zurück. Denn diese veränderten jeweils die strategische Bedeutung des Flusses für die Stadt und verlangten daher nach unterschiedlicher Strukturierung der jeweiligen Stadt-Fluss-Beziehung.

Mit dem Nachzeichnen der Reise Zar Peters I. durch West- und Südeuropa in den Jahren 1697 und 1698 schloss ALEXEI KRAIKOVSKI (St. Petersburg) die Reihe der Vorträge ab. Obgleich die Anwendung der zeitgenössischen niederländischen und italienischen Technologien bei der Errichtung der Stadt Petersburg als sicher gilt, fehlt es der historischen Forschung vielfach an Quellen, aus denen die Zirkulation des hydrotechnologischen Wissens hervorgeht. KRAIKOVSKI stellte sich dieser Herausforderung. Anhand von Tagebuchaufzeichnungen eines Technikers im Gefolge Peters I. und von zeitgenössischen bildlichen Quellen identifizierte er eine Reihe von Objekten, die Vorbildwirkungen für die Stadtplanungen in St. Petersburg hatten.

In der abschließenden Diskussion wurden vor allem Fragen zur Bedeutung der Flüsse für die Entwicklung der Städte aufgegriffen, zu Konflikten zwischen den konkurrierenden Nutzungen der Ressource Fluss sowie zur Art und Verbreitung des Wissens, das bei der Gestaltung der urbanen Flussräume eingesetzt wurde. So wurde festgestellt, dass der ökonomische Druck für die Gestaltung der urbanen Flusslandschaften in vielen Fällen maßgeblich war. Das galt vor allem für die Beispiele Wien und Budapest, zumal die Donau bei Budapest in der Zwischenkriegszeit zu einem wichtigen Knotenpunkt der Nahrungsmittelversorgung avancierte. Bei der Errichtung des Abwassersystems in Moskau am Ende des 19. Jahrhunderts spielte der ökonomische Druck hingegen eine geringere Rolle. Umso mehr förderte die Debatte um die „Rückständigkeit“ Moskaus das Vorhaben. Dagegen wurde am Beispiel von Sankt Petersburg deutlich dargestellt, dass die Entscheidung für den Transfer von west- und südeuropäischen Hydro-Technologien, insbesondere aus Venedig, eine direkte (macht)politische Entscheidung war. Daran zeigt sich, dass sich die Stadt-Fluss-Beziehung in einem Spannungsfeld zwischen ökonomischem Druck, politischer Macht und symbolischem Charakter bewegt(e). Hinsichtlich der Akteure wurde in der Diskussion die Notwendigkeit hervorgehoben, diese nach ihren jeweiligen Interessen deutlicher zu differenzieren. Wie sich etwa in der Debatte um die Abwasserleitung in Moskau zeigte, führten konkurrierende Interessen nicht nur zu Konflikten zwischen der „lokalen“ Bevölkerung und den Machthabern, wie im Falle Svetogorsk, sondern auch zu Konflikten innerhalb der Verwaltung. Denn in den jeweiligen Behörden vertraten einzelne Akteure neben den Interessen eines bürokratischen Apparates auch Interessen ihres Fachgebiets, auf dem sie Expertise vorweisen konnten. Vertieft behandelt wurde in der Diskussion zuletzt die Frage, ob sich verallgemeinernde Aussagen über die Art und die Zirkulation des angewandten Wissens machen lassen. Die Wissensbestände, die eine Rolle bei der Formierung der Stadt-Fluss-Beziehung spielten, wurden in der Tat nachweislich von den Experten internationalisiert.

Die Tagung bot einen breiten Raum für Austausch und eröffnete die Möglichkeit der Diskussion weiterführender Fragen. Zu diesem Zweck ist geplant, die vorgestellten Beiträge zu publizieren.

**Dr. Eszter Gantner, Herder-Institut für historische Ostmitteleuropaforschung –
Institut der Leibniz-Gemeinschaft, eszter.gantner@herder-institut.de**

**Dr. Christian Lotz, Herder-Institut für historische Ostmitteleuropaforschung –
Institut der Leibniz-Gemeinschaft, christian.lotz@herder-institut.de**

**Jana Pinosova, Herder-Institut für historische Ostmitteleuropaforschung –
Institut der Leibniz-Gemeinschaft, jana.pinosova@arcor.de**

Tagungsbericht: Der Erste Weltkrieg als Zäsur? Kontinuitäten und Brüche in der deutschen Architektur, Stadt- und Freiraumplanung an der Universität Kassel vom 16. bis 17. Oktober 2014

Hundert Jahre nach seinem Ausbruch stand der Erste Weltkrieg im Zentrum einer Vielzahl von Veranstaltungen und Symposien im In- und Ausland. Mit der Konferenz „Der Erste Weltkrieg als Zäsur? Kontinuitäten und Brüche in der deutschen Architektur, Stadt- und Freiraumplanung“ wurde in diesem breiten Spektrum die Frage nach der Bedeutung des Ersten Weltkrieges für die Planungsdisziplinen gestellt. Organisiert und moderiert von STEFANIE HENNECKE (Universität Kassel) Dr. THORSTEN DAME und PATRICK C. HEGE (beide Center for Metropolitan Studies, TU-Berlin), fand die Konferenz am 16. und 17. Oktober 2014 an der Universität Kassel statt. Gefördert wurde die Veranstaltung von der Universität Kassel (Fakultät Architektur Stadtplanung Landschaftsplanung und Pfeiffer Stiftung für Architektur) sowie vom Center for Metropolitan Studies und dem DFG-geförderten International Graduate Program „Die Welt in der Stadt: Metropolitanität und Globalisierung vom 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart“, beide an der TU Berlin.

Auf der Konferenz sollten jüngere und jüngste Forschungsarbeiten aus den Bereichen der Architektur, Freiraum- und Stadtplanung, der Kunst- und Kulturwissenschaften und der Geschichte präsentiert werden. In mehreren Betrachtungsmaßstäben – von einzelnen Gebäuden über öffentliche Freiräume bis hin zur Stadt – sollten durch interdisziplinäre Zugänge die Vielzahl neuer Bauanlässe und Planungsszenarien und ihre politischen, wirtschaftlichen und soziokulturellen Bezüge analysiert werden. In welchem Umfang bedingte und formte der Erste Weltkrieg die Arbeit von Städtebauern, Architekten, Gartenarchitekten und Freiraumplanern noch weit über die Kriegsjahre hinaus? In welcher Weise und mit welchen Konsequenzen wurden Kontinuitäten und Brüche aus den Vorjahren und Kriegserfahrungen prägend für die Entwicklung der Planungsdisziplinen? Wie änderten oder radikalisiert

ten sich Haltungen in Bezug auf Planung? Welche Positionen, Strategien und Taktiken entwickelten sich aus den Erfahrungen, die in den „Materialschlachten“ des hochtechnisierten Ersten Weltkriegs gemacht wurden?

In drei thematischen Schwerpunkten trugen sieben Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler ihre Forschungsarbeiten vor.

In der Sektion „Städtebau“ ging es um die Frage, inwiefern städtebauliche Konzepte vom Kriegsgeschehen direkt oder auch durch den politischen Umbruch von der wilhelminischen Monarchie zur Weimarer Demokratie beeinflusst wurden. HARALD KEGLER (Universität Kassel) verfolgte in seinem Vortrag „Der Beginn des ‚suburban sprawl‘ ab Mai 1917 – ein ‚Nebenkriegsschauplatz‘“ die These, dass durch die Kriegsbeteiligung der USA und deren dadurch wachsenden Einfluss auf Europa auch eine andere Auffassung von Städtebau in den deutschen Fachdiskurs „importiert“ wurde. Vor dem Krieg habe in Zentraleuropa das Ideal der kompakten Stadt vorgeherrscht, während in den USA und in Großbritannien zeitgleich mit dem Modell der Gartenstadt und der Zonenplanung über eine Dezentralisierung von Stadt nachgedacht worden sei. Kegler wies nach, wie präsent US-amerikanische Konzepte nach dem Ersten Weltkrieg in deutschen Fachdiskursen waren und wie der „Virus der Dezentralisierung“ die deutsche Städtebau-Debatte „infizierte“.

EVA MUDERSBACH (Universität Kassel) beschrieb in ihrem Vortrag „Stadt en avant - städtebauliche Gewalt und Gestalt in Berlin“ den politisch-kriegswirtschaftlichen Druck, der durch den Ersten Weltkrieg in Berlin an der „Heimatfront“ entstand – weitab von den Schlachtfeldern. Dieser Druck habe zu einer Atmosphäre geführt, die eine neue Gesetzgebung zum kommunalen Städtebau und Wohnungswesen in Preußen und Berlin beschleunigte und die Verwaltungshoheit über den Städtebau in neue Hände legte.

Die folgenden zwei Vorträge beschäftigten sich in der Sektion „Wechselwirkungen“ mit der Neuordnung kultureller Bezugspunkte über die nationalen Grenzen hinweg.

Mitorganisator PATRICK C. HEGE widmete sich in seinem englischen Beitrag „The German Variation – A Sketch of Colonial ‚Städtebau‘ in Africa, 1884–1919“ dem Thema der kolonialen Stadtplanung. Am Beispiel von vier afrikanischen Städten unter deutscher Kolonialherrschaft führte er die Instrumentarien von Segregation und der Repräsentation von Macht durch städtebauliche Planung vor. Weiterhin skizzierte er, wie die nachfolgenden britischen und französischen Machthaber die deutschen Städtebauvorstellungen weiterführten, nachdem mit dem Ende des Ersten Weltkrieges auch die deutschen Kolonien aufgegeben worden waren.

ATLI MAGNUS SEELow (Chalmers University of Technology Göteborg) analysierte in seinem Vortrag „Das Ende einer Wahlverwandtschaft – der Erste Weltkrieg

als Zäsur in den Beziehungen zwischen Deutschland und den Nordischen Ländern“ den Einfluss des Ersten Weltkrieges auf national geprägte Gestaltungskonzepte. Waren die kulturellen Bezugnahmen in der Vorkriegszeit sowohl in Deutschland als auch in Skandinavien sehr vielfältig, erfuhren sie durch den Kriegsausbruch eine Zäsur. Die neutrale Haltung der nordischen Länder während des Krieges führte, so SEELOWS These, auch zu einer Abkoppelung von Fachdiskursen in Planung und Kunstgewerbe und damit letztlich zu einer verzögerten Durchsetzung der funktionalistischen Moderne in Skandinavien.

In der dritten Konferenzsektion widmeten sich drei Vorträge den Themen „Architektur“ und dem „Gedenken“. SIMON PAULUS (Universität Stuttgart) präsentierte in seinem Vortrag „Ethos, Mut und Backstein: Der Architekt Carl Mühlenpfordt und eine Stadt im Standby-Modus“ eine biographische Studie zu durch den Ersten Weltkrieg bedingten Zäsuren und darüber hinweg bestehenden Kontinuitäten. Der Architekt Mühlenpfordt wurde im Jahr 1914 als Professor an die Technische Hochschule Braunschweig berufen, trat aber zunächst seinen Dienst an der Front an. Anhand von Skizzen und Postkarten von der Front vollzog Paulus die kulturellen und emotionalen Eindrücke nach, die Mühlenpfordt etwa in Belgien oder Frankreich erfuhr. In einer detaillierten Vergleichsstudie zeigte er im zweiten Schritt Veränderungen in der Architektur Mühlenpfordts vor und nach dem Kriegserlebnis.

RAINER SCHMITZ und JOHANNA SÖHNIGEN (Berlin) gingen in ihrem Beitrag „Kontinuitäten und Brüche: Die Olympiastadien in Berlin“ dem engen Zusammenhang zwischen Sportförderung und nationaler Rüstungsanstrengung nach. Sie betonten hierin eine Kontinuität von der wilhelminischen Ära bis in die Zeit des Nationalsozialismus. Anhand der verschiedenen Stadionplanungen in Berlin ließe sich aber auch der Wandel der Kriegstechnik und -symbolik im Detail gut nachvollziehen.

Zum Abschluss der Konferenz und in Verbindung mit einer Exkursion zum Denkmal für die Gefallenen des Ersten Weltkrieges in Kassel erklärte CHRISTIAN SAEHRENDT (Zürich) in seinem Vortrag „Der Stellungskrieg der Denkmäler. Kriegerdenkmäler als Medium politischer Konflikte im Berlin der Weimarer Republik“, inwiefern nach dem Ersten Weltkrieg mit Gedenktraditionen des Wilhelminismus gebrochen wurden. Unterschiedliche Erinnerungskulturen vom gebauten Denkmal über temporäre Installationen bis zu Fahnenmärschen ließen das Vorhaben eines einheitlichen Gedenkkultes an der Pluralisierung der politischen Lager der neuen Republik scheitern. Einen Versuch, diese Fragmentierung zu überwinden, stellte die Kasseler Anlage dar, die nicht eine figürliche Darstellung, sondern die architektonische Monumentalität einer Terrassenanlage inszenierte, auf der die einzelnen „Ge-

denkparteien“ jeweils individuelle Rituale vollziehen und Abzeichen anbringen konnten.

Den Vorträgen folgten lebhaft Diskussionen zu den jeweils sich anders darstellenden Kontinuitäten oder Brüchen, die durch Fronterfahrung, politische oder ökonomische Entscheidungen, sich wandelnde internationale Beziehungen und kulturelle Einflüsse während des Ersten Weltkrieges bedingt wurden. Eine Fortsetzung und Vertiefung der Konferenzthemen in einer Folgeveranstaltung oder einer Publikation ist geplant.

Prof. Dr. Stefanie Hennecke, Fachbereich Architektur Stadtplanung Landschaftsplanung (ASL), Fachgebiet Freiraumplanung, Universität Kassel, hennecke@uni-kassel.de

Dr. Thorsten Dame, Center for Metropolitan Studies der TU-Berlin, t.dame@laufwerk-b.de

Patrick C. Hege, Center for Metropolitan Studies der TU Berlin, patrick.hege@metropolitanstudies.de

O L I V E R H O C H A D E L

Tagungsbericht: How to write an urban history of science: new approaches and case studies im Centre d'Història de la Ciència (CEHIC), Barcelona, am 4. Juni 2014

In recent years, the modern city as a specific place of scientific, medical and technological practices (STM) attracted a fair amount of interest among historians of science. May it suffice to mention *Science and the City* (Osiris H. 18/2003, edited by Sven Dierig, Jens Lachmund and Andrew Mendelson) and *Urban Modernity* (edited by Miriam Levin et al., 2010), among many others contributions. The lion's share of the research on science and the city in the formative period around 1900 has focused on the large metropolis, particularly on London and Paris. Yet what about “second cities” such as Barcelona, Hamburg, Glasgow, Rotterdam and so on? These cities surely also deserve an in-depth-investigation.

This was the rationale for AGUSTÍ NIETO-GALAN and OLIVER HOCHADEL (both Barcelona) to organize the “Third Watson Seminar in the Material and Visual History of Science” around the topic “How to write an urban history of science: new approaches and case studies”. The aim was to enlarge the perspective and thereby also to enrich the methodological discussion. The seminar took place at the Institut d’Estudis Catalans in Barcelona on 4 June 2014.

MIRIAM LEVIN (Case Western Reserve University) looked at the co-emergence of national museums of science and industrial exhibitions in Paris and London in the “long” nineteenth century. She asked: How socially inclusive or exclusive were they? And in how far did they contribute to the national economies? In particular the industrial expositions in Paris and London were intentionally staged as “evidence of progress”. Levin advocated a more systematic investigation in how far these museums and expositions shaped the urban fabric of the nineteenth century metropolis and the ideologies so closely connected with them.

AGUSTÍ NIETO-GALAN and OLIVER HOCHADEL presented the work of a larger group of historians of STM based in Barcelona. Their specific interest is directed at the diverse publics of STM in those four decades between the two international exhibitions held in Barcelona in 1888 and 1929. How did these audiences interpret, appropriate and use the knowledge and the material culture offered to them? Research focuses on the visitors of museums, zoos and fun parks; on medical patients both in red light districts as well as in the private clinics that emerge around 1900; on the amateurs and aficionados in astronomy and in radio; but also on anarchists and their concept of STM as opposed to the “hegemonic” bourgeois science. Possibly, a “peripheral” city such as Barcelona, lacking scientific “stars” and institutions of international renown, provides a particular opportunity to complement current historiography on urban history of science with its strong focus on elites and a rather undifferentiated notion of the “general public”.

MARIA RENTETZI and SPIROS FLEVARIS (both Athens) interpret the construction of the new Athens Observatory in 1842 as paradigmatic for the efforts of Othon’s attempt to forge a new national Greek identity, i. e. the Wittelsbach prince had become king of the newly independent nation in 1833. The new state was to combine its ancient glories with the ideological ingredients associated with “modernity”. Theophil Hansen’s design of the observatory mirrors this double and seemingly contradictory agenda. It was built on the hill of Nymphs and combined classical design on the outside with a “modern” setup on the inside, i.e. the observatory was equipped with state of the art astronomical instruments. Rentetzi and Flevaris stress the tensions between the local Greeks and the “imposed path to modernization” by the Bavarians in the reconstruction of Athens.

ANA SIMÕES (Lisbon) demonstrated how Lisbon's newspapers and popular magazines provided a privileged window on the role ascribed to STM, focusing on the first decade of the twentieth century, which ends in 1910 with the advent of the republic. The press provided an important forum for reformers to envision a "modern" Lisbon. The aim was to turn a capital city into a scientific capital (which until then had been Coimbra) with new scientific institutions, particularly a new university. Yet the analysis of the press also clearly shows the awareness of the reformers (most of them republicans) of the major urban problems of their time. Numerous articles addressed health related issues and the appalling living conditions in Lisbon at the time.

A conference about STM and the city around 1900 would be somehow deficient without the topic of hygiene. DIEGO ARMUS (Swarthmore College) addressed both sides of the coin so to speak. On the one hand hygiene was a concern in cities around the world. Hygiene was not only an agenda to make the overcrowded cities healthier but also a concept steeped in ideas of morality – to instruct the lower classes how to behave properly. On the other hand, hygiene with its value-laden agenda was always adjusted to local circumstances. Armus demonstrated this by looking at Buenos Aires in the decades between roughly 1870 and 1930. In this period, hygiene had a clear impact on the daily lives of its inhabitants. Yet at the same time "hygiene rhetoric" was criticized as a tool to control the working classes that did not address the underlying social problem: poverty.

DOROTHEE BRANTZ (Berlin) provided this seminar with the much-needed connection of our history-of-science-approach with urban studies. While linking different historiographies, Brantz also asked about the role of environmental history in this context, or to put it bluntly: In how far is nature in the modern city a legitimate topic and how can it be dealt with? Dealing with the case of Berlin, she asked what is specifically 'urban' about natural history museums and zoological gardens. Exotic animals, both dead and alive, might provide us with an opportunity to link the local with the global, Brantz suggested.

BEN MARSDEN (Aberdeen) paper had a powerful quote as its title: "Glasgow is our laboratory". He showed how from the 1850s Scottish engineers framed the city of Glasgow as a site of "philosophical (i.e. scientific) engineering". This entailed a deliberate attempt to delineate Glasgow from Edinburgh (the city of arts, law, medicine and so on) as well as to distance "Scottish" engineers from English engineers. The central actors were the engineer W.J.M. Rankine and the "Institution of Engineers in Scotland", founded in 1857, supposedly more "philosophically" minded and less hierarchical than its English counterpart. Marsden thus showed how

the closely-knit community of engineers in Glasgow was able to forge a very specific identity for a burgeoning city eager to claim its place in the British Empire.

The papers had been pre-circulated in order to maximize the time for discussion. It seems that urban history of science can only be written dialectically: The historian not only needs to show how STM shaped the modern city. We also must ask inversely: in what way did the urban space enable, channel, condition or maybe even impede the practices of producing, communicating and applying new knowledge?

The concept of “second cities” (not capitals, medium-sized, strong bourgeois culture) generated much debate. Is it useful to distinguish cities such as Barcelona, Hamburg and Glasgow from the large metropolis of the time? Does this category allow for productive comparisons between these hitherto neglected cities when it comes to the urban history of science? Or is “second cities” rather heavy baggage than a useful tool, given the obvious differences between these numerous non-first-cities?

Another much discussed concept was – unsurprisingly – “modernity”. There was ample agreement that we should rather speak of “modernities” to do justice to the multiple and diverse uses of this concept by our actors, the urban reformers of the time. Yet this is only the starting point. As our commentator MITCHELL ASH (Vienna) admonished us: “Modernity is a convenient container for many things – it needs to be unpacked.”

**Oliver Hochadel, Institució Milà i Fontanals, CSIC, Barcelona,
oliver.hochadel@imf.csic.es**

**Tagungsbericht: Die maritime Stadt.
Hafenstädte an der Ostsee vom
Mittelalter bis in die Gegenwart.
21. Tagung des Arbeitskreises deutscher
und polnischer Kunsthistoriker und
Denkmalpfleger in Gdansk/Danzig
vom 18. bis 21. September 2013**

Städte am Meer, vornehmlich die Hafenstädte, fungierten seit der Antike als Orte des künstlerischen Austausches und Indikatoren der kulturellen Vernetzung. Diesem seit langem in der kunsthistorischen Forschung präsenten und doch noch immer nicht ausgeschöpften Thema widmete sich die 21. Jahrestagung des Arbeitskreises deutscher und polnischer Kunsthistoriker und Denkmalpfleger, die vom 18. bis 21. September 2013 in Danzig veranstaltet wurde und dabei speziell die Hafenstädte an der Ostsee als Orte der Rezeption und des Exports von Kunst und Architektur in den Fokus nahm. Die Organisation der Tagung hatte diesmal das Institut für Kunstgeschichte der Universität Danzig (Gdansk) in Zusammenarbeit mit dem Institut für Kunstwissenschaft und Historische Urbanistik der Technischen Universität Berlin und dem Ostseekulturzentrum (Nadbałtyckie Centrum Kultury) übernommen.

Die Tagung begann am 18. September mit einem Exkursionstag, der sich nicht nur als geeignete Einführung in das Tagungsthema erwies, sondern auch schon vorab einen differenzierten Einblick in die Themenschwerpunkte der folgenden Sitzungen lieferte: etwa in die Backsteinarchitektur der Gotik während der Besichtigung des Klosters in Oliwa (Oliwa), der vor kurzem restaurierten Johanneskirche und der Marienkirche in der Danziger Rechtstadt; sowie in die bürgerliche Repräsentation und das städtische Selbstbewusstsein der Frühen Neuzeit und der Wiederaufbauproblematik bei dem Rundgang durch die Danziger Rechtstadt. Abgeschlossen wurde der Exkursionstag durch die in der Königlichen Kapelle veranstaltete Präsentation

der kommentierten Ausgabe der Chronik der Marienkirche in Danzig: Das Historische Kirchen-Register von Eberhard Bötticher (1616)¹.

Das Programm der zwei folgenden Tage wurde in drei Themenblöcke gegliedert, die chronologisch vom Mittelalter über die Frühe Neuzeit bis hin in die Nachkriegszeit die baugeschichtlichen Aspekte des Ostseeraumes, Strategien der Künstler und Auftraggeber sowie den Einfluss politischer Spannungen auf die Kunst lieferten. Die erste Sektion galt dem Baustoff, der das Gesicht des Ostseeraumes über Jahrhunderte hinweg nachhaltig prägte: dem Backstein. Die ersten zwei Referenten widmeten sich dabei der monastischen Baukunst im Ostseeraum und deren Rolle im Transfer künstlerischer Formen und Techniken: ERNST BADSTÜBNER (Berlin) tat dies in seinem Vortrag über deren Anteil an der Einführung und Verbreitung des Backsteins im nördlichen Mitteleuropa und CHRISTOPHER HERRMANN (Danzig) in seinem Beitrag über die Vorreiterrolle des Zisterzienserordens bei der Entwicklung und Verbreitung der Backsteintechnologie. Im weiteren Verlauf lieferte HUGO JOHANNSEN (Kopenhagen) einen Einblick in die dänische Backsteinarchitektur und deren Forschungstendenzen. AGNESE BERGHOLDE (Riga / Münster) veranschaulichte am Beispiel des Domes in Riga den Materialwechsel von Werkstein zu Backstein, den sie als Hinweis auf die Vermittlung künstlerischer Anregungen von Norddeutschland nach Riga interpretierte. Die drei weiteren Vorträge befassten sich mit bautechnischer Problematik: MACIEJ SZYSZKA (Danzig) stellte die Ergebnisse seiner Grabungen auf dem Gelände der spätromanischen Dominikanerabtei in Danzig vor, URSULA RADIS (Lübeck) schilderte, ebenfalls anhand der Grabungsfunde, den Übergang von Holz zu Backstein im profanen Wohnbau im Lübeck des späten 12. Jh. und JENS CHRISTIAN HOLST (Lübeck) schließlich die Stile des frühen Backsteinbauens mithilfe der technischen Mauerwerkseigenschaften.

In der zweiten Sektion „Selbstpräsentation der Städte und ihrer Bürger zwischen dem 16. und 18. Jahrhundert“ widmeten sich die Referenten den Strategien der Künstler und Auftraggeber, sowie deren Ergebnissen in Form der Ausstattung der Danziger Patrizierhäuser. So lieferten die Beiträge von ALBERT BOESTEN-STENGEL (Torun/Thorn), ANNA SOBECKA (Danzig) und FRANCISZEK SKIBINSKI (Thorn) Einblicke in die Arbeitsmethoden, Vermarktungsstrategien und berufliche Mobilität einzelner Künstlerpersönlichkeiten und in Werkstätten in der Ostseeregion. ALEKSANDRA LIPINSKA (Berlin) veranschaulichte am Beispiel der aus Stettin stammenden und in Danzig ansässigen Familie Loitz die Rolle der Patrizierfamilien in der Gestaltung eines künstlerisch-kulturellen Netzwerkes im Nord- und Ostseege-

¹ Christofer Herrmann/ Edmund Kizik (Bearb.), Chronik der Marienkirche. Historische Kirchen-Register von Eberhard Bötticher (1616). Transkription und Auswertung [Kronika kościoła Mariackiego w Gdanku...], Köln/Weimar/Wien 2013.

biet. In zwei weiteren Nachmittagsreferaten wurden einige Beispiele der bürgerlichen Auftraggebertätigkeit näher vorgestellt. JACEK KRIEGSEISEN (Danzig) schilderte dabei die Ergebnisse seiner Untersuchungen zur architektonischen Ausstattung des Hauses der Familie Ferber in Danzig, während ALMUTH KLEIN (Nürnberg) den Typus des Dielenschrankes als Ausdruck des bürgerlichen Wohlstandes und der reichsstädtischen Freiheit der Patrizier interpretierte. Der anschließende Abendvortrag von JACEK FRIEDRICH (Danzig), der verschiedene Aspekte des Wiederaufbaus der Danziger Rechtstadt in den Jahren 1949 – 2013 beleuchtete, markierte zugleich den Übergang in die Kunstgeschichte und Denkmalpflege des 20. Jh. sowie deren politische und ideologische Kontaminierung.

Dem Zeitrahmen des 19. und 20. Jh. verpflichtet waren auch die Vorträge der dritten Sektion „Modernisierung – Nationalisierung – Internationalisierung“. In ihrem ersten Teil „Bis 1914 – Kunst und Wirtschaft der Ostseestädte“ widmete sich ANJA RASCHE (Speyer) dem Aufleben des künstlerischen Mäzenatentums infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs im Lübeck des 19. Jh., KATARZYNA WOJTCZAK (Danzig) stellte anschließend das Oeuvre des Danziger Stadtbaurates Julius Albrecht Licht vor. Im weiteren Verlauf, zusammengefasst unter dem Obertitel „Zwischenkriegszeit – Nationalismen, Ideologien, Städte im Konkurrenzkampf“ befasste sich DIANA ZITZMANN (Dresden) mit der Bedeutung des Meeres für die städtebaulichen Konzepte im St. Petersburg der 1920er und 1930er Jahre. BIRTE PUSBACK (Berlin) veranschaulichte in ihrem Vortrag den Konkurrenzkampf der Hafenstädte Danzig und Gdynia im Kontext der politischen Spannungen zwischen Polen und Deutschland der 1920er und 1930er Jahre und deren Ausdruck in der architektonischen Entwicklung der beiden Städte. Der Beitrag von MARCO RASCHE (Düsseldorf / Marburg) befasste sich indes mit städtebaulichen Konzepten der Nationalsozialisten für die eroberten Gebiete im Ostseeraum. In den letzten Referaten der Sektion wurden einzelne Aspekte der Kunst in den Ostseestädten nach 1945 aufgegriffen, so etwa die polnische Skulptur der Nachkriegszeit, veranschaulicht von JACEK GERNAT (Poznan/Posen) anhand der Denkmäler von Władysław Hasior, oder die Kirchengestaltung im Beitrag von JACEK BIELAK (Danzig) über die Kapellen der Danziger Marienkirche. Anschließend wurden im Rahmen der inzwischen als fester Programmpunkt etablierten „Informationsbörse“ mehrere laufende Forschungs- und Dissertationsprojekte kurz vorgestellt, vornehmlich mit Themen, die sich mit Kunst und Kultur der Ostseeregion befassen. Ein – wenn auch nicht inhaltlicher – Höhepunkt der Tagung war der Empfang im Artushof; ihren Abschluss bildete am 21. September eine Exkursion, die erneut die baugeschichtlichen und denkmalpflegerischen Aspekte der Region um Danzig in den Vordergrund rückte, mit der Be-

sichtigung der mittelalterlichen Kirchen im Marienburger Werder, der Marienburg (Malbork) sowie der Elbinger Altstadt (Elblag).

Für 2015 ist die Veröffentlichung der Beiträge dieser einhellig als erfolgreich betrachteten Tagung vorgesehen.

Tomasz Torbus, Professor an der University of Gdansk, Department of History of Art, t.torbus@ug.edu.pl

Katarzyna Wojtczak, Wissenschaftliche Mitarbeiterin an der University of Gdansk, Department of History of Art, k.wojtczak@ug.edu.pl

Die 12. Konferenz der European Association for Urban History in Lissabon aus Sicht der GSU-Stipendiaten

Die GSU hatte, wie bereits bei den letzten EAUH-Konferenzen, drei Reisestipendien für Nachwuchswissenschaftler ausgeschrieben und die Empfänger um Berichte über ihre Eindrücke und Projekte gebeten, die wir im Folgenden wiedergeben.

CATARINA CAETANO DA ROSA (TU Darmstadt); cdr@ifs.tu-darmstadt.de

Gegenwärtig tritt Lissabon häufig als Gastgeberin internationaler Kongresse auf. Anfang September 2014 tagte dort die EAUH (European Association for Urban History) unter dem Titel „Cities in Europe, Cities in the World“. Die Geschichte von Hafenstädten war dabei gut repräsentiert: Eine Reihe von Sektionen näherte sich dieser unter den Vorzeichen etwa der Planungs-, Umwelt- und Migrationsgeschichte.

Hafenstädte zeichnen sich oftmals durch ein hohes innovatives Potenzial aus. Diese These unterstrich der Globalhistoriker Sebastian Conrad: „Häufig waren die Küstenstädte früher an die Weltwirtschaft angeschlossen und produzierten für diesen Markt; dort entstand eine Schicht lokaler Kapitalisten, aber es entwickelten sich auch freie Professionen, deren Vertreter bald auf gesellschaftliche Reformen drängten.“¹ Ein funktionierendes Hafendispositiv brachte viele Städte erst dazu, im Welt-handel gegeneinander zu wetteifern.

¹ Sebastian Conrad, Globalgeschichte. Eine Einführung, München 2013, S. 156.

Das Hauptinteresse der Autorin an diesen bei der EAUH auf internationalem Niveau diskutierten Themen liegt in ihrem Habilitationsprojekt begründet. Darin zielt sie darauf, die interdependenten Stadtgeschichten von Lissabon und Rio de Janeiro im 19. Jahrhundert zu rekonstruieren, um Zusammenhänge zwischen Kultur und Technik zu erhellen. Die EAUH bot die Plattform, eigene Forschungsideen zur Diskussion zu stellen. Eine Zusammenarbeit mit ANA PRATA (Nova Universidade da Lisboa, Portugal), die über die Geschichte der Häfen von Portugal promoviert, und CEZAR HONORATO (Universidade Federal, Niterói, Brasilien), der zurzeit die Unternehmensgeschichte des Hafens von Rio de Janeiro erforscht, lag aufgrund der gemeinsamen Forschungsinteressen nahe. Die beiden Forscherkollegen untersuchen (ähnlich wie die Autorin) Infrastrukturprojekte in den genannten Häfen, um zu fragen, wie sich diese auf die Hauptstädte auswirkten.

Die Problemstellung der gemeinsam organisierten Sektion M28 mit dem Titel „At the Edge of the Atlantic World: Port Cities and Transcultural Change, 19th-21st centuries“ lautete: Wie bildeten sich die Hafenstädte am Atlantik seit der Industrialisierung heraus? Was kennzeichnete sie? Welche Akteure prägten sie? Lediglich drei Referierende traten an, um anhand der Fallbeispiele von Dakar, Rio de Janeiro, Lissabon und Sevilla nach Lösungsansätzen zu suchen. Allerdings fokussierten sie damit just diejenigen Erdteile, die den Atlantik abstecken: Europa, Afrika und Amerika.

INGA MARIA DWORAK (Schlesische Technische Universität in Gleiwitz, Polen) verglich die Weltausstellungen von Sevilla (1992) und Lissabon (1998) miteinander. Diese Expos fielen auf symbolische Gedenkjahre: die Erinnerung an die „Entdeckung“ Amerikas sowie die Erschließung des Seeweges nach Indiens. Doch laut der Referentin gelang es diesen beiden iberischen Städten trotz ähnlicher Ausgangslage nur bedingt, sich anhand dieser Jubiläen eine neue, maritim geprägte Identität zu erfinden. DANIEL CASTILLO HIDALGO (Universität Las Palmas de Gran Canaria, Spanien) behandelte die Entwicklung von Dakar zwischen 1880 und 1930. Er ging auf die dortige Bedeutung des Außenhandels ein und bezog diesen auf die senegalesischen Lokalverhältnisse. FERNANDO DUMAS DOS SANTOS (Stiftung Oswaldo Cruz in Rio de Janeiro, Brasilien) wertete Fotografien aus Rio de Janeiro aus. Er zog daraus den Schluss, Stadtbilder entstünden im Wechselspiel von „imaginären“ und „realen“ Bedeutungszuschreibungen.

Zuletzt erörterte das Plenum die Frage, wie die Hafenstädte am Atlantik in globalhistorischer Perspektive einzuordnen seien. Eines der Ergebnisse lautete, Schlüsselfaktoren – wie sich verändernde Konstellationen der internationalen Politik, technische Neuerungen, etwa im Schiffsbau, sowie neue Handelsbeziehungen – hätten zu deren Bedeutungswandel beigetragen. Dakar, Rio de Janeiro, Sevilla und

Lissabon erschienen im Licht von kosmopolitischen Einflüssen und kreativen Entwicklungen. Wie sich die Austauschbeziehungen zwischen diesen Hafenstädten im Einzelnen entfalteten, wäre genauer zu untersuchen.

In der Sektion M44 namens „Port Cities: Comparative Perspectives on Urban Stability and Public Safety, 18th-21st centuries“ referierte die Autorin über die Pläne von Hafenbauingenieuren im 19. Jahrhundert, Lissabon vor Invasionen zu schützen. Sie vertrat die These, die Hauptgefahr sei weniger von feindlichen Nationen als vielmehr von Epidemien (wie Gelbfieber, Typhus und Cholera) ausgegangen, die per Schiff in die Hafenstadt „einfielen“. Diese Plagen zwangen die Stadtverantwortlichen dazu, hygienetechnische Maßnahmen zu treffen. So unterlagen etwa Schiffsreisende verschärften Gesundheitskontrollen (Leibesvisitationen, Quarantäne, etc.). Die Stadt als Ganzes schien das Bild eines verletzlichen Körpers abzugeben.

Die Vortragenden der Sektion M38, „Disaster and Rebuilding in Modern Port Cities“ (s. auch Bericht Schubert), welche die Autorin als Höhepunkt der Hafenstadt-Sektionen auffasste, präsentierten facettenreichen Fallstudien. Zusammengenommen ermöglichten es diese, inhaltliche Querverbindungen zwischen verschiedenen Hafenstädten zu ziehen. In Bezug auf das 19. Jahrhundert stellte sich beispielsweise heraus, wie wichtig es war, die Hafenanlagen möglichst nahtlos an die Eisenbahn anzukoppeln. Es handelte sich dabei um äußerst teure und langwierige Projekte. Das führte im Falle Lissabons laut MAGDA DE AVELAR PINHEIRO (Universitäres Institut von Lissabon, Portugal) dazu, dass die Ausbaupläne für bessere Eisenbahnverbindungen nach Frankreich für überholt galten, weil sich die Verkehrsverbindungen per Dampfschiff zwischenzeitlich als günstiger herausgestellt hatten.

Insgesamt übertraf die EAUH die Erwartungen der Autorin dank der Dichte der vorgestellten Hafenstadtforschung. Es scheint, diese sei zurzeit im Aufwind begriffen. ANDREA CARACAUSI (Universität von Padua, Italien) wies zuletzt auf deren Gegenwartsbezug hin, als er anlässlich des Schlusspodiums an die Flüchtlingsdramen erinnerte, die sich gegenwärtig vor allem an der italienischen Südküste abspielen. Die Frage, mittels welcher Methoden und Modelle sich Hafenstädte am besten erschließen lassen, bleibt offen. Die transnationale Geschichtsschreibung, die grenzüberschreitende Trajektorien von sich in Raum und Zeit kreuzenden Akteuren, Ideen und Gütern nachzeichnet, stellt nur eine – gerade im Trend liegende – Perspektive dar.

So spannend es einerseits ist, die Eigenheiten einer einzelnen Hafenstadt immer gründlicher zu erforschen, so erhellend wäre es andererseits, Kriterien zu definieren, mittels derer sich die Fallbeispiele miteinander vergleichen ließen. Nicht zuletzt stellt sich die Frage nach den verfügbaren Quellen. Denn wenn Armut beispielsweise ein charakteristisches Problem von Städten ist, so wäre es interessant,

ihre Geschichte aus Sicht der Armen zu rekonstruieren. Es bleibt, der GSU vielmals für das Reisestipendium zu danken. Dieses ermöglichte es der Autorin, sich an der EAUH in Lissabon aktiv zu beteiligen, neue Kontakte zu knüpfen und wertvolle Anregungen für ihr eigenes Forschungsprojekt mitzunehmen.

CHRISTIAN RAU (Institut für Zeitgeschichte, Berlin); rau@ifz-muenchen.de

Die diesjährige International Conference on Urban History stand unter dem Motto „Cities in Europe – Cities in the World“ und rückte damit ein bereits vor zwei Jahren von Peter Clark in Prag formuliertes Anliegen in den Vordergrund: „Go global!“² Meine Motivation zur Teilnahme an der Konferenz beruhte in erster Linie auf der Ausschreibung zur Session M 37 „Iron Curtain Cities? Urban Space in Cold War Europe“, die von MORITZ FÖLLMER (Universität Amsterdam) und MARK B. SMITH (University of Leeds) organisiert wurde. Deren Anliegen bestand darin, die häufig in den Vordergrund stadtgeschichtlicher Forschung gestellte Dichotomie von „kapitalistischer“ und „sozialistischer“ Stadt zu hinterfragen und über Verflechtungen und Gemeinsamkeiten zu reflektieren, was zugleich neue Blicke auf die Geschichte des Kalten Krieges zu werfen versprach. Das Paper, mit dem ich mich zur Teilnahme bewarb, berührte einen Randaspekt meines Dissertationsprojektes über „Kommunalpolitik und Stadtentwicklung in der DDR: Der Rat der Stadt Leipzig 1957-1989“. Während sich die Studie primär dem Verwaltungsalltag in der DDR widmet, beschäftigte sich mein Paper „Socialist Living in an Old Capitalist City: Urbanity, Social Inequalities, and Spatial Experiences in Leipzig (1970s/80s)“ mit offiziellen und Alltagsdiskursen über Altbaugebiete in der DDR und fragte nach den Grenzen der „sozialistischen“ Wohnungspolitik. So wurden etwa die Altbauwohnungen trotz ihrer zum Teil mangelhaften Ausstattung von der Bevölkerung noch lange Zeit als attraktiver empfunden, da sie individuelle Wohnansprüche besser erfüllten als die als langweilig angesehenen Neubauwohnungen. Auch in den 1980er Jahren gab es zahlreiche junge Menschen, die sich bewusst für ein Leben „im Abriss“ jenseits der gebauten Normen des SED-Staates entschieden und sich in der sogenannten „Erhaltungsbewegung“ verorteten. Planungsverantwortliche vor Ort griffen die Bedürfnisse der Bevölkerung ebenfalls auf und verwiesen in internen Dokumenten darauf, dass Altbauwohnungen nach einer Sanierung, ökonomisch gesehen, langfristig haltbarer seien als die mit Fertigteilen errichteten Neubauwohnungen. Erst das unter Erich Honecker zur Stadtplanungsdoktrin erhobene Wohnungsbauprogramm brachte solche Initiativen zum Erliegen. Begleitet wurde dieses von einer Medienkampagne, welche die Vorteile der sozialistischen Wohnkomplexe für

² Vgl. Olga Sparschuh, Tagungsbericht zur 11. Konferenz der European Association für Urban History aus Sicht der GSU-Stipendiaten, in: IMS H. 1/2013, S. 173.

die gesellschaftliche Entwicklung hervorhob und die Altbaugebiete zu sozialen Brennpunkten abwertete. Im Gegensatz zu dieser offiziellen Sichtweise hatte die wohnungspolitische Praxis, die auf der Verteilung der Neubauwohnungen nach politischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten basierte, ambivalente Auswirkungen auf die soziale Struktur der Wohngebiete und das Zusammenleben. Altbaugebiete waren zunehmend von Segregationsprozessen betroffen, was zur allmählichen Dominanz von gering qualifizierten Arbeitern, Rentnern, kinderreichen Familien und Haftentlassenen in diesen Quartieren führte. Zugleich aber eröffnete die zum Teil immense Abwanderung der Bevölkerung aus diesen Gebieten Raum für andere sozial benachteiligte oder auf Distanz zum Staat stehende Gruppen, die den leerstehenden Wohnraum als „Schwarzwohner“ bezogen. Damit verbanden sich nicht nur informelle bzw. nicht intendierte De-Segregationsprozesse, sondern auch besondere jugendspezifische Rauman eignungsprozesse, die sich zum Teil in kulturellen Transfers (etwa der Symbolik der westeuropäischen Hausbesetzerszene) äußerten. Gleichzeitig beförderten diese Entwicklungen Konflikte zwischen alteingesessenen und neuen Bewohnern.

Die anderen Beiträge der Session beschäftigten sich vorwiegend mit der Planungsgeschichte „sozialistischer“ und „kapitalistischer“ Städte und eröffneten eine Vielzahl innovativer Perspektiven. SLAVKA FERENCUHOVA widmete sich realen und symbolischen Beziehungen zwischen „sozialistischen“ und „kapitalistischen“ Städten aus der Sicht tschechoslowakischer Stadtplaner und Architekten und zeigte auf, wie bedeutsam die Rezeption westlicher Erfahrungen für die Planung „sozialistischer“ Städte war. BRIGITTE LE NORMAND thematisierte die im „Ostblock“ außergewöhnliche Offenheit gegenüber der Förderung von Einfamilienhäusern in Jugoslawien. Dabei analysierte sie die sich in den 1960er Jahren unter dem Eindruck des Marktsozialismus zwischen den Städteplanern Belgrads und denen anderer Regionen entfachenden heftigen Diskussionen. ADAM PAGE zeigte dagegen am Beispiel der Stadtplanung Londons in den 1940er Jahren auf, dass die für den Kalten Krieg charakteristische Allgegenwart der Kriegsgefahr bedeuteten Einfluss auf die Planungspraxis ausübte. In ihrem vergleichend angelegten Vortrag über moderne Wohnungsprojekte in west- und osteuropäischen Städten stellten FRANCISCO JAVIER MONCLÚS FRAGA und CARMEN DÍEZ MEDINA Gemeinsamkeiten und Unterschiede beispielhaft heraus. Zu ersteren gehörte vor allem, dass Massenwohnungsbau trotz aller ideologischen Differenzen gleichermaßen eine Antwort auf Wohnungsprobleme darstellte und die modernen Wohnstädte ihren planerischen Ansprüchen auf keiner Seite gerecht wurden, was sich mit meinen Beobachtungen über die Wahrnehmung der Bewohner durchaus deckte. In eine ähnliche Richtung zielte der Beitrag von MÁRKUS KELLER, der sich exemplarisch dem Berliner Hansa-

Viertel und dem experimentellen Wohnungsbau im Budapester Bezirk Óbuda in vergleichender Perspektive zuwandte und Gemeinsamkeiten innerhalb der jeweiligen Planungsdiskurse herausstellte. Im letzten Beitrag griff ELOISA BETTI in ihrem zusammen mit VLADIMIR UNKOVSKI-KORICA ausgearbeiteten Paper einen noch wenig erforschten Aspekt städtischer Beziehungen auf: Am Beispiel der Städtepartnerschaft Bolognas und Zagrebs stellte sie Phasen der Kooperation über den „Eisernen Vorhang“ hinweg heraus. Dabei machte sie deutlich, dass vor allem die Entstalinisierung einen dauerhaften und positiven Wandel in den städtischen Beziehungen bewirkt habe.

Die einzelnen Beiträge warfen nicht nur für sich genommen neue Blicke auf die Verflechtungen und Gemeinsamkeiten von Städten dies- und jenseits des „Eisernen Vorhangs“ sowie auf gesellschafts- und kulturgeschichtliche Aspekte städtischer Planung im Kalten Krieg, sondern regten auch zu weiterführenden Fragestellungen an. So betonte MARK B. SMITH in seiner Zusammenfassung, dass es nicht nur zu fragen gelte, wie sich der Kalte Krieg auf den Wandel der Stadtentwicklung in Ost und West ausgewirkt habe, sondern ebenso, inwiefern stadthistorische Perspektiven neue Einsichten in die Geschichte des Kalten Krieges insgesamt ermöglichen können.

Insgesamt erwiesen sich gerade die Interdisziplinarität und Internationalität als herausragende und die ansonsten disziplingebundenen Diskussionen befruchtende Merkmale der Konferenz. Zudem bot das kulturelle Rahmenprogramm hervorragende Möglichkeiten zum gegenseitigen Kennenlernen und Austausch. Als einziger Kritikpunkt der ansonsten sehr gut organisierten Konferenz ließe sich allenfalls anführen, dass viele thematisch verwandte Sessions, insbesondere zur Stadtplanungsgeschichte des 20. Jahrhunderts, zeitlich parallel stattfanden.

DOMINIK SCHOLZ (FU Berlin), dominik.scholz@fu-berlin.de

Die erstmalige Teilnahme an der EAUH-Konferenz in Lissabon bot mir die Möglichkeit, meine eigene Forschung zu präsentieren, mich von Vorträgen von Kollegen inspirieren zu lassen und persönliche Netzwerke zu vertiefen. Im Rahmen meiner Dissertation beschäftige ich mich mit den städtebaulichen Entwicklungen von Brüssel und Lyon nach dem Zweiten Weltkrieg und untersuche dabei die Rolle der Altstadt im modernen Städtebau. Beide Städte erhielten ein bewusst historisches Stadtbild, lange bevor das Leitbild der historischen Stadt in den 1970er Jahren europaweit an Bedeutung gewann. In den späten 1950er bzw. frühen 1960er Jahren wurden in Brüssel und Lyon weiträumige Altstadtsektoren rechtlich definiert, die von Hochhausbebauung ausgespart wurden und stattdessen ein betont historisches Antlitz erhielten. Die „Altstadt“ fasse ich entsprechend nicht als etwas Bewahrtes, sondern

als etwas bewusst Geschaffenes auf. Mit dieser konstruktivistischen Perspektive verbinde ich eine politik- und akteurshistorische Fragestellung. Ich untersuche Einflussnahmen und Machtausübung bei der Schaffung der Altstadt sowie deren Wirkung und Wahrnehmung als Teil der Modernisierung der beiden Städte. Auch die Deutung der Vergangenheit im Zusammenhang mit der historischen Fassadengestaltung spielt als kulturhistorische Komponente eine Rolle.

Nach einer gut zwei Jahre dauernden Phase der Quellenrecherche befindet sich die Niederschrift meiner Dissertation in einem fortgeschrittenen Stadium. Von der Diskussion meines Beitrags und der Teilnahme an der Konferenz insgesamt erhoffte ich mir abschließende Erkenntnisse zur Einordnung meines Untersuchungsfelds in den europäischen Kontext. Ort für meine eigene Präsentation war die Session M40, die sich dem Thema „Use of History in the Making of Urban Heritage“ widmete. Historiker, Ethnologinnen und Heritage-Forscher deckten dort mit ihren Beiträgen ein heterogenes Themenfeld ab. Sie beleuchteten solch unterschiedliche Facetten des Heritage-Konzepts wie die Erinnerungskultur, die Darstellung in Museen, die Denkmalpflege, die Praktiken der UNESCO und eben den Städtebau. Sie bezogen sich auf urbane Räume in Italien, Frankreich, Brasilien, Deutschland und Belgien.

In meinem Vortrag „Brussels as a Neglected Predecessor? Creating Heritage as Part of Modern Town Planning (1956-1964)“ belegte ich, dass die Schaffung der Brüsseler Altstadt im europäischen Vergleich in der Tat sehr früh einsetzte; gleichzeitig konnte ich zeigen, dass sie trotzdem kein Vorbild für andere Städte darstellte. Die Historisierung des Brüsseler Stadtbilds stellte nämlich nicht den Auftakt zum späteren Leitbild der historischen Stadt dar, sondern die späte Auswirkung eines Prozesses, der auf Ideen des 19. Jahrhunderts fußte. Allein Ästhetik und Fassaden spielten eine Rolle, nicht aber die Nutzung der Gebäude und die Stimme der Anwohner. Auch von einer frühen Form der Demokratisierung der Planungsvorgänge kann daher in Bezug auf Brüssel keine Rede sein. Darin stimmten mir die anwesenden Spezialisten der belgischen Geschichte und Heritage-Forscher zu. Anregungen erhielt ich für eine Vielzahl von Punkten, die ich beim Verfassen der jeweiligen Kapitel berücksichtigen werde. Beispielsweise war mir zwar bewusst, dass der Abriss des prominenten Maison du Peuple, einem Jugendstilgebäude Victor Hortas, zu Protesten geführt hatte. Ich wusste jedoch bisher nicht, dass dieser eine europaweite Dimension annahm und sogar die Unterzeichner der in Altstadtfragen grundlegenden Charta von Venedig (1964) eine Petition gegen den Abriss des Gebäudes nach Brüssel schickten.

Neben meiner eigenen habe ich fünf weitere Sessions besucht, von denen drei viele Überschneidungen mit meiner eigenen Forschung aufwiesen. Dies war zunächst die Session S16 mit dem Titel „When UNESCO Comes to Town. World Heri-

tage Cities in Historical Perspectives“. Sie war für mich von Interesse, da die von mir untersuchten Städte Brüssel und Lyon mit ihren jeweiligen Altstädten 1998 auf die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes aufgenommen wurden. Der Vergleich mit anderen Städten und den dortigen Aufnahmeverfahren, Begründungen und Ausformungen barg Gemeinsamkeiten und Unterschiede, die mir bei der Einordnung der eigenen Forschung helfen werden. Überrascht hat mich dagegen die Vorgehensweise einiger Kolleginnen aus den Disziplinen Denkmalpflege und Architektur, die explizite Wertungen bezüglich der von ihnen vorgestellten Bauvorgänge vorgenommen haben. Sie bewerteten manche Restaurierungen besser als andere und gaben Anleitungen für einen guten Umgang mit Denkmälern. Dies hat mich in der Verankerung in meiner Disziplin der Geschichtswissenschaft bestärkt. Ich möchte eine möglichst objektive und neutrale Akteursuntersuchung durchführen und eben nicht die bewusste Schaffung altstädtischer Formen kritisieren.

Interessant waren weiterhin die Sessions M45 „Urban Infrastructure and Civic Identities“ und M24 „Crossings and Crossers. Experts, Institutions and Networks under the Transnational Municipal Turn“. Beide beinhalteten Vorträge zum Brüsseler Städtebau und zu konkreten Akteuren, die auch in meiner Forschung eine Rolle spielen.

Über die direkte wissenschaftliche Auseinandersetzung hinaus verdient die soziale Komponente der EAUH-Konferenz einige positive Bemerkungen. So war das Thema ‚Netzwerken‘ meines Erachtens auf der Konferenz ähnlich bedeutsam wie die Forschung selbst. War ich anfangs bezüglich der Durchführung einer solch großen Konferenz mit immerhin 600 Teilnehmenden ein wenig skeptisch, bin ich jedoch, von kleineren Ausnahmen abgesehen, positiv überrascht worden. Für wissenschaftlichen Austausch und soziale Kontakte bildete sie einen guten Rahmen. Auch die Dauer der Main Sessions erschien mir angemessen. Der Zeitraum von drei Stunden plus Pause pro Session ermöglichte in den meisten Fällen eine gewisse Breite an Themen, die nötige Tiefe der Analyse und die essentielle Gesamtdiskussion zur jeweiligen Session. Im Vergleich zu früheren EAUH-Konferenzen wurden die Sessions in Lissabon, wie mir gesagt wurde, zeitlich weniger straff gehalten, was mir vorteilhaft erschien. Wenig hilfreich fand ich dagegen die Tatsache, dass die Paper aller Teilnehmenden erst bei Beginn der Konferenz in elektronischer Form auf einem USB-Stick zur Verfügung gestellt wurden. Praktischer und gewinnbringender wäre es meiner Meinung nach gewesen, diese im Log-in-Bereich der EAUH-Homepage anzubieten, um eine Lektüre bereits vorab zu ermöglichen.

Der abschließenden Bewertung und dem gemeinsamen Ausblick dienten auch der so genannte „Final Round Table“ und die „Closing Ceremony“ der Lissaboner Konferenz. Fünf Panelisten gaben dabei jeweils ihr Statement zur Stadtgeschichts-

forschung und zur zukünftigen Ausrichtung der EAUH-Konferenzen ab. In der anschließenden Diskussion mit dem Publikum herrschte keineswegs Konsens. Uneins war man sich einerseits bezüglich des Plädoyers einiger Panelisten, mehr Weltgeschichte zu untersuchen und den Bezugsrahmen der komparativen Stadtgeschichte stärker außereuropäisch auszurichten. Andererseits ging es um die Frage, inwieweit die Stadtgeschichtsforschung die akademische Welt verlassen und sich an aktuellen gesellschaftlichen Debatten beteiligen muss.

MITTEILUNGEN

Termine

1. Halbjahr 2015

26. – 27. Juni Konferenz: *Twin Cities in Past and Present*
Manchester Centre for Regional History / Manchester
Metropolitan University
Manchester, Großbritannien
[http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news/
newsletter/Sept2014/twin-cities](http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news/newsletter/Sept2014/twin-cities)

2. Halbjahr 2015

5. – 10. Juli Konferenz: *16th International Conference of Historical
Geographers*
Royal Geographical Society / Institute of British
Geographers
London, Großbritannien
<http://www.ichg2015.org/>
10. – 11. Juli Konferenz: *London and the Nation*
Raphael Samuel History Centre /London Studies Network,
University of London
London, Großbritannien
[http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news/
newsletter/mar2015/london-and-the-nation](http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news/newsletter/mar2015/london-and-the-nation)
24. – 25. September *Macht-Räume in der DDR*
Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturpla-
nung (IRS)
Erkner,
www.irs-net.de

28. – 29. September Tagung: *Die Un-Ordnung der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert.*
GSU-Nachwuchstagung, Universität Regensburg
<http://gsu-stadtgeschichte.com/>
6. – 7. Oktober Konferenz: *From Vedute to Photography. Performing a City in its History*
The Prague City Archives
Prag, Tschechien
[http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news/ newsletter/feb2015/from-vedute-to-photography](http://www2.le.ac.uk/departments/urbanhistory/news/newsletter/feb2015/from-vedute-to-photography)
7. – 10. Oktober Tagung: *Re-Konstruktionen. Stadt, Raum, Museum, Objekt*
23. Tagung des Arbeitskreises deutscher und polnischer Kunsthistoriker und Denkmalpfleger
Institut für Kunstgeschichte der Adam-Mickiewicz Universität Posen / Kulturzentrum „Zamek“ Posen
Poznan/Posen, Polen
<http://arthist.net/archive/9021>
9. Oktober Doktoranden-Konferenz: *Facing Post-War Urban Heritage in Central-Eastern Europe*
Budapest University of Technology and Economics
Budapest, Ungarn
<http://www.urbanisztika.bme.hu/doconf2015/>
- 15 – 16. Oktober Konferenz: *Entering the City: Spaces, Transports, Perceptions, and Representations*
Université libre de Bruxelles
Brüssel, Belgien
<http://arthist.net/archive/9480>
5. – 7. November Tagung: *Recoding the City*
Institut für Geschichte und Theorie der Architektur,
ETH Zürich
Zürich, Schweiz
<http://arthist.net/archive/9285>

5. – 8. November Konferenz: *16th National Conference on Planning History*
 Society for American City and Regional Planning History (SACRPH)
 Los Angeles, USA
<http://www.sacrph.org/conferences>
9. – 10. November Workshop: *The Global City, Past and Present / Workshop 2: Political Economy*
 University of St. Andrews / AHRC International Research Network
 Rio de Janeiro, Brasilien
<http://globalcities.wp.st-andrews.ac.uk/workshop-2/>

1. Halbjahr 2016

3. – 4. März CfP: *Ritualizing the City: Collective Performances as Aspects of Urban Construction*
 Masaryk University in Brno / University of Lausanne
 Deadline: 10.09.2015
<http://arthist.net/archive/9449>
30. März – 2. April Konferenz: *Session: Solidarity before the Welfare State: A Global Perspective (Middle Ages – early 20th century)*
 ESSHC Valencia
 Valencia, Spanien
<http://www.hsozkult.de/event/id/termine-27727>
2. – 4. Juni CfP: *European Architectural History Network: Fourth International Meeting*
 EAHN, Dublin
 Deadline: 30.9.2015
<https://eahn2016conference.files.wordpress.com/2014/04/eahn-cfp.pdf>