

Martina Heßler/Clemens Zimmermann

## Perspektiven historischer Industriestadtforschung Neubetrachtungen eines etablierten Forschungsfelds

### I. EINLEITUNG

Industriestädte als Ort von Kohle, Eisen und Stahl, Erdöl oder der Massenproduktion, wie sie seit dem 19. Jahrhundert in allen Industrienationen entstanden oder neu gegründet wurden, sind heutzutage, zumindest in der westlichen Welt, fast schon ein historisches Phänomen. Nur noch wenige Städte bezeichnen sich selbst als »Industriestädte«. Eine der wenigen Städte, die das noch heute mit einem gewissen Trotz tun, ist die Chemiestadt Ludwigshafen am Rhein, deren Vielgestaltigkeit und historisches Panorama Wolfgang von Hippel in einer beeindruckenden Quellensammlung vorstellt.<sup>1</sup> Der öffentliche Diskurs über Industriestädte ist derzeit jedoch mit der Problematik schrumpfender Städte verknüpft. Das zukunftsweisende Modell scheint die postindustrielle Stadt zu sein. Nicht mehr rauchende Schornsteine, Hochöfen und die beim Schichtwechsel aus der Fabrik strömenden Arbeitermassen prägen das Bild der (Industrie)Städte, sondern eher Leerstände bis hin zu Verfall und Ödnis wie im Falle Detroits. Die klassischen Industrieorte erscheinen im Vergleich zu den glitzernden Glasfassaden und postmodernen Bauten neuer Wissenschafts- oder High-Tech-Städte als die Verlierer der Geschichte. Neue ökonomische Akteure aus Branchen wie Medien, Design oder Mode bemächtigen sich der ehemaligen Fabrikgelände und symbolisieren den angeblichen Aufstieg einer neuen »kreativen Klasse«, deren ökonomische Performanz zwar alles andere als erwiesen ist, die aber gleichwohl den Abstieg der klassischen Industriestädte sowie einen ökonomischen Strukturwandel zu signalisieren scheint.<sup>2</sup>

Zeichnet man das Bild dermaßen überspitzt, so stehen Industriestädte für eine vergangene Epoche. Sie sind jedoch zweifellos ein historisch bedeutsames Phänomen, das bis in die Gegenwart reicht. Die zahlreichen Bestrebungen im 20. Jahrhundert, Industriestädte gänzlich neu zu gründen, unterstreichen die Bedeutung nicht nur des Typs »Industriestadt«, sondern auch des grundsätzlichen Zusammenhangs von Stadt und Industrie. Spätestens seit Werner Sombarts häufig zitierte Bemerkung von der Industrie als städtebildendem Faktor sind Industriestädte Thema der Forschung. Entsprechend findet sich heute eine Fülle von Studien zu einzelnen Industriestädten, zumal in einer breiten Definition die meisten Großstädte der westlichen Industrienationen – zumindest in der Zeit zwischen

---

1 *Wolfgang von Hippel*, Ludwigshafen um 1900. Eine Industriestadt vor hundert Jahren. Eine Dokumentation, 2 Bde., Stadtarchiv Ludwigshafen, Ludwigshafen 2009, 951 S., geb., 45,00 €. Hippel bringt reichhaltige Text- und Bildquellen zu »Stadtbildern« und Stadtbild, Verkehr und Wirtschaft, sozialen Bewegungen und Bevölkerung, Lebensbedingungen und Lebensstandard, Wohnungsfrage und kommunaler Sozialpolitik, kommunalen Eigenbetrieben und Politikfeldern sowie zur Wahrnehmung von Politik in pluralen Öffentlichkeiten. Ludwigshafen repräsentiert zwar die »Industriestadt«, doch war deren Struktur im Kaiserreich relativ divers. Es handelte sich, zeitgenössisch formuliert, nicht um eine »Fabrikstadt«. Dieser Typ der industriell geprägten, aber doch diversen, komplexen Großstadt mit einem starken tertiären Sektor wird hier nicht weiter verfolgt, da er nicht genügend trennscharf ist.

2 In kritisch-historischer Perspektive: *Martina Heßler/Clemens Zimmermann* (Hrsg.), *Creative Urban Milieus. Historical Perspectives on Culture, Economy and the City*, Frankfurt am Main/New York 2008.

1950 und 1970 – als Industriestädte bezeichnet werden können, insofern ihre wirtschaftliche Basis auf industrieller Produktion ruhte. Klaus Tenfelde nannte als Kennzeichen von Industriestädten »die Besonderheiten der Industriearbeit und [...] die besonderen Formen der Organisation dieser Arbeit in zentralisierten Gewerbebetrieben mit hohen lohnabhängigen Bevölkerungsteilen«. <sup>3</sup> Dabei können Industriestädte mittels verschiedener Kategorien unterschieden werden. Die am nächsten liegende Unterscheidung ist die von geplanten und ungeplanten Industriestädten, wobei geplante Industriestädte weitaus häufiger Thema der Forschung waren. Weiter sind Industriestädte hinsichtlich ihrer Industriezweige zu differenzieren. Einzelne Branchen wie Chemie, Bergbau oder Automobilindustrie prägen die Sozialstruktur, die Arbeiterkultur, die Migrantengruppen, die räumliche Struktur und Identitäten sowie Repräsentationen der Stadt in unterschiedlicher Weise. Letzterer Aspekt wurde in der Forschung bislang kaum beachtet. Spezifika von Industriestädten hinsichtlich ihrer Produktionssparte stellen ein Desiderat dar.

Eine neue Relevanz der Erforschung von Industriestädten ergibt sich zum einem aus dem vielfach konstatierten und eingangs plakativ erwähnten gesellschaftlich-wirtschaftlichen Strukturwandel, dem ›Abschied‹ von der Industriearbeit und Deindustrialisierungsprozessen in der westlichen Welt, die zugleich enorme Wandlungsprozesse für die Städte bedeuten. In ihrem generellen Ausmaß freilich nicht unumstritten, stellen diese Prozesse seit einigen Dekaden eine fundamentale Herausforderung für betroffene, häufig monoindustriell strukturierte Industriestädte und -regionen dar. Sie werden nun für die Geschichtsschreibung, die sich bislang kaum für die jüngste Geschichte der Industriestädte interessierte, zu einem bedeutenden Thema. Zum anderen ergibt sich die hohe Relevanz der Forschungen zu Geschichte und Gegenwart von Industriestädten aus einer globalen Perspektive. Denn dem Abstieg westlicher Industriestädte stehen angesichts des globalen Konkurrenzdrucks erhebliche Anstrengungen gegenüber, die Schrumpfungprozesse aufzufangen. Faszinierend wird Industriestadtgeschichte vor allem dort, wo – wie im heutigen China oder Indien – innerhalb kürzester Zeit neue (monostrukturelle) Stadtgründungen oder Trabantenstädte realisiert werden. Diese globale Entwicklung von gleichzeitig stattfindenden Wachstums- und Schrumpfungprozessen unterstreicht die Relevanz einer aktualisierten Industriestadtforschung im Kontext neuer methodischer Ansätze der Geschichtsschreibung, die bislang in der Historiografie zu Industriestädten nur in Ansätzen rezipiert wurden. Dazu gehören die Globalgeschichte und Ansätze einer transnationalen Geschichtsschreibung genauso wie kultur- und mediengeschichtliche Ansätze, die nach Repräsentationen und medialen Darstellungen von Industriestädten fragen, nicht zuletzt hinsichtlich ihres Strukturwandels. Außerdem hat die Industriestadtforschung bislang zu selten innovative Ansätze der Migrationsforschung aufgenommen, obwohl gerade Industriestädte stark von Wanderungsprozessen geprägt sind. Schließlich bieten Fragestellungen, wie sie im Kontext des *spatial turn* entstanden, der Industriestadtforschung wichtige Anknüpfungspunkte, sind diese Städte doch wesentlich von den produzierenden Unternehmen in ihrer räumlichen und, eng damit zusammenhängend, auch ihrer sozialen Struktur geprägt.

Ohne Entwicklungen anderer Regionen auszulassen, wird an deutschen, west- und ost-europäischen Beispielen der Stand der Forschung reflektiert und werden Trends aufgezeigt. Dabei wird insbesondere gefragt, inwieweit die gerade genannten methodischen Ansätze in der jüngsten Industriestadtforschung bereits die Forschung prägen. Dies ist, so viel kann vorweggenommen werden, in ganz unterschiedlichem Maße der Fall. Bei der Besprechung der Literatur können diese Ansätze daher in der folgenden Gliederung nicht immer die gleiche Beachtung finden. Beispielsweise werden räumliche Fragen von der Industriestadtforschung bislang kaum behandelt. Allerdings beabsichtigt der Aufsatz, das

<sup>3</sup> Klaus Tenfelde, Strukturwandel in altindustriellen Städten, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 2001, H. 2, Themenheft »Deindustrialisierung und Stadt«, S. 9–12, hier: S. 10.

Potenzial neuerer Ansätze auszuloten, und wird am Schluss zukunftsweisende Perspektiven der Industriestadtforschung zur Diskussion stellen.

## II. PLANUNG UND UTOPIE IM KAPITALISMUS

Neugründungen von Städten sind seit jeher keine rein pragmatische Angelegenheit. Zwar war ihr Ziel häufig die Ansiedlung oder Förderung einer Industriesparte oder gar die Industrialisierung einer ganzen Nation. Doch gingen sie immer auch mit dem Anspruch einher, als ein Vorbild für den Bau weiterer Städte zu fungieren und eine Vision zu materialisieren. Tony Garniers Konzept einer »cité industrielle«, das 1917 publiziert wurde, gilt gemeinhin als der erste Entwurf der völligen Neugründung einer Industriestadt.<sup>4</sup> Auch dieser ist, wie so viele Planstädte, mit dem Versuch verknüpft, eine Idealstadt zu bilden. Garniers Entwurf ist zudem in eine längere Tradition von Stadtkonzepten und Siedlungsgründungen im Kontext der Industrialisierung zu stellen. Dazu gehören sowohl die utopischen Entwürfe Robert Owens als auch die deutschen paternalistischen Arbeitersiedlungen und die seit dem frühen 19. Jahrhundert errichteten »company towns«; mithin Städte, die sich im Besitz eines Unternehmens befanden.<sup>5</sup>

Im 20. Jahrhundert finden sich zahlreiche geplante Industriestädte, und zwar in kapitalistischen wie insbesondere in sozialistischen Systemen. In den USA errichteten Unternehmer »company towns«, nicht zuletzt auch in Latein- und Südamerika. Die faschistische Diktatur in Italien ließ neue Städte wie Torviscosa bauen und nahm Landstadtgründungen vor;<sup>6</sup> das nationalsozialistische Regime gründete Wolfsburg und Salzgitter. Zudem wurden in europäischen Ländern zahlreiche Werksiedlungen und Trabantenstädte zur Schaffung von Wohnungen für Industriebeschäftigte realisiert, wie im Kontext der bedeutenden städtebaulichen Reformbewegung der englischen *New Towns*, die zumeist als Industriestädte gebaut wurden. Diese wiederum beeinflussten die Baugeschichte auf dem europäischen Kontinent. Im neu formierten sozialistischen Block gewannen Industriestadtgründungen höchste historische Relevanz. In der Sowjetunion wurden im Zuge eines gigantischen Industrialisierungsprogramms seit den 1920er Jahren Industriestädte aus dem Nichts heraus geschaffen. Pál Germuska weist darauf hin, dass allein in der Nachkriegszeit mehr als 1.200 neue Industriestädte in der Sowjetunion sowie in Ost- und Zentraleuropa gebaut wurden.<sup>7</sup> Nur ein Bruchteil davon ist bis heute erforscht, denn die Forschung konzentriert sich auf wenige, ausgewählte Städte. Am unzulänglichsten sind wir über (koloniale) Stadtneugründungen beispielsweise in Afrika oder Asien informiert, die erst in jüngerer Zeit in den Fokus der Forschung gerieten.<sup>8</sup>

4 Claudia Dappen, Tony Garnier. Die »Cité industrielle« im Wandel der Zeit, Weimar/Rostock 2000.

5 Vgl. Leland M. Roth, Company Towns in the Western United States, in: John S. Garner (Hrsg.), The Company Town. Architecture and Society in the Early Industrial Age, New York/Oxford 1992, S. 173–205; Margaret Crawford, Building the Workingman's Paradise: The Design of American Company Towns, London 1995.

6 Vgl. Federico Caprotti, Mussolini's Cities. Internal Colonialism in Italy, 1930–1939, New York 2007; Antonio Pennacchi, Fascio e martello. Viaggio per le città del Duce, Bari 2008; Harald Bodenschatz, Zunehmende Begeisterung für die Neustädte Mussolinis in Italien, in: Die Alte Stadt 36, 2009, S. 78–81.

7 Pál Germuska, Between Theory and Practice: Planning Socialist Cities in Hungary, in: Mikael Hård/Thomas J. Misa (Hrsg.), Urban Machinery. Inside Modern European Cities, The MIT Press, Cambridge, MA/London 2008, 360 S., geb., 47,00 \$, S. 233–255, hier: S. 233.

8 Vgl. Ayyub Malik, After Modernity: Contemporary Non-Western Cities and Architecture, in: Futures 33, 2001, S. 873–882; Ryan Bishop/John Phillips/Wei-Wei Yeo (Hrsg.), Postcolonial Urbanism. Southeast Asian Cities and Global Processes, New York/London 2003; Jyoti Hosa-grahar, Indigenous Modernities, London/New York 2005.

Industriestadtgründungen waren ein Versuch, auf die negativen Auswirkungen der Industrialisierung und die Probleme von Umweltverschmutzung und kapitalistischer Ausbeutung zu reagieren. Schon die prototypische Industriestadt des 19. Jahrhunderts, Manchester, stand als Ort der »satanic mills« für all das Negative, das die bürgerliche Öffentlichkeit mit der Industrialisierung verband: schlechte Wohnverhältnisse, Entseelung der »Massen« und die drohende Revolutionsgefahr, die von diesen auszugehen schien. Eine neue Art städtischer Siedlung sollte etabliert werden, die sich von den schlecht beleumundeten Industriestädten des 19. Jahrhunderts mit ihrem sozialem Elend und den unhygienischen, schlechten Lebensbedingungen unterschied. Die stadthistorische Forschung hat seit vielen Jahren die Impulse herausgearbeitet, die sich aus der zeitgenössischen Industriestadtkritik für die allgemeine Stadt- und Städtebaureform ergaben. Kaum eine Publikation zu Stadtneugründungen des 20. Jahrhunderts kommt dabei ohne Verweis auf das Gartenstadtkonzept von Ebenezer Howard aus. Die ältere Industriestadtforschung fokussierte in der Regel auf die Frage nach dem Konzept, der Ideologie, den Denktraditionen und Vorbildern und nach der Kluft zur gebauten Realität der Idealstadt. Erst jüngere Forschungen erweiterten diesen Fokus in verschiedener Hinsicht, wie beispielweise Greg Grandins Publikation »Fordlandia« sowie das von Robert H. Kargon und Arthur P. Molella verfasste Buch »Invented Edens«.<sup>9</sup> Beide Publikationen untersuchen die Neugründung von Industriestädten im Schnittfeld von Stadt- und Technikgeschichte und eröffnen damit neue Perspektiven für die Industriestadtforschung. Denn auf diese Weise gerät zum einen die Hybris des technisch-modernen Denkens<sup>10</sup>, das die Stadtplanungen prägte, in den Blick; zum anderen aber auch die erwähnte Auseinandersetzung mit den negativen Auswirkungen von Technisierungs- und Industrialisierungsprozessen, die mit Stadtneugründungen gezähmt werden sollten.

#### *Techno-Cities: Hybris und Versöhnung*

Fordlandia ist ein besonders markantes Beispiel für die Kluft zwischen anvisierter Idealstadt und deren misslungener Realisierung. Greg Grandin beschreibt Planungen, Bau und Leben in dieser von Henry Ford im brasilianischen Dschungel 1929 gegründeten Stadt. Hintergrund dieser Stadtneugründung war das Bestreben Fords, Kautschuk für seine Automobilproduktion anzubauen, um die Kartellmacht der Briten zu umgehen und in der Rohstofflieferung unabhängig zu sein. Das Projekt stand in einer Reihe von neu gegründeten »company towns«, deren systematische Erforschung ein wichtiges Unterfangen wäre. So hatte Ford auf Michigans Upper Peninsula mit Iron Mountain und Kingsford neue Siedlungen errichten lassen, um die Stahllieferung für seine Produktion zu garantieren. Seine Idee, eine Stadt im Amazonasgebiet zu bauen, um nun auch die Kautschuklieferung selbst zu kontrollieren, ist zudem im Kontext der zu dieser Zeit entstandenen »company towns« in Lateinamerika zu sehen, wie Grandin betont. Die United Fruit Company hatte viele solcher Siedlungen in Lateinamerika errichtet. Wie auch Ford war die Company der Überzeugung, mit ihren pittoresken Siedlungen, der modernen Technik und den zugleich exportierten US-amerikanischen Freizeiteinrichtungen die Wildnis zu zivilisieren.

Grandins Buch ist ein wahrer Glücksfall. Er beschreibt nicht nur eine wenig beachtete Seite des Automobilherstellers Ford, der bislang nicht als Städtebauer in den Blick gera-

9 Greg Grandin, *Fordlandia. The Rise and Fall of Henry Ford's Forgotten Jungle City*, Henry Holt, New York 2009, 432 S., geb., 27,50 \$; Robert H. Kargon/Arthur P. Molella, *Invented Edens. Techno-Cities of the Twentieth Century*, The MIT Press, Cambridge, MA/London 2008, 208 S., geb., 25,95 \$.

10 Das jetzt auch im Zuge des Konzepts eines »social engineering« zutage tritt, vgl. Thomas Etzelmüller (Hrsg.), *Die Ordnung der Moderne. Social Engineering im 20. Jahrhundert*, Transcript Verlag, Bielefeld 2009, 361 S., kart., 29,80 €.

ten ist. Er schildert auch anschaulich den Bau einer Stadt im Amazonas, der an Roman- und Filmvorlagen wie Joseph Conrads »Herz der Finsternis« oder Werner Herzogs »Fitzcarraldo« erinnert. Das Buch ist ein Meisterstück, das ohne großen theoretischen Aufwand, dafür aber mit scharfem soziologischem Blick und einer Fülle aufregender Details den Versuch der Gründung einer amerikanischen Idealstadt im brasilianischen Dschungel erzählt. Grandin liefert damit ein Stück Kolonialgeschichte und US-amerikanischer Stadt- und auch Technikgeschichte; nicht zuletzt deshalb, weil er immer wieder auf die »Parallelgeschichte« der Automobilproduktion in Detroit zurückkommt und die Dominanz eines technischen Denkens und dessen Grenzen aufzeigt. Wollte Henry Ford einerseits Kautschuk für seine Produktion gewinnen, so war er andererseits bestrebt, Brasiliens Dschungel zu industrialisieren und Werte wie Effizienz, Standardisierung und höhere Produktivität zu verbreiten. Vor allem aber ging es Ford um das Projekt einer amerikanischen Idealstadt im Amazonas. Dies meinte eine puritanische, hygienische und kleinstädtische Kleinstadt; eben eine typische Stadt des Mittleren Westens. Ford glaubte, einen Wohlstand garantieren zu können, den die Einheimischen sonst niemals erreichen würden.

Einerseits erzählt Grandin damit eine typische Geschichte von westlicher Arroganz und technischer Hybris, mithin des Glaubens an die prinzipielle Machbarkeit. Doch Grandin betont andererseits, dass die Hybris vor allem in dem Glauben an eine Zähmung des Kapitalismus und der Absicht des Baus eines besseren Amerikas am Amazonas bestand. Dies resultierte aus Fords Vision einer Versöhnung von Industrie und Dorf, von Stadt und Land, von Fabrik und Farm, die ganz dem Zeitgeist entsprach, wie auch im weiter unten besprochenen Band von Kargon/Molella herausgearbeitet wird.

Der Glaube an die Machbarkeit wird bereits in der Einschätzung von Fords Beauftragten vor Ort deutlich. Sie meinten, der Bau einer Stadt sei eine »more or less simple matter«. <sup>11</sup> Dies erwies sich allerdings nur allzu schnell als naive Illusion. Das Projekt war von Anfang an ein einziges Desaster. Schon während des Baus kam es immer wieder zu Stillständen. Kranke und Tote waren zu verzeichnen. Malaria, Fliegen und Vipern erschwerten die Bauarbeiten ebenso wie eine hohe Fluktuation der Arbeiter, die 1930 gar rebellierten und Teile der Stadt zerstörten. Die einheimischen Arbeiter unterwarfen sich überdies nicht der Fordschen Zeitdisziplin. Sie akzeptierten keine geregelten Arbeitszeiten, sondern lebten nach der Natur, entsprechend dem Tagesablauf und der Saison. Die Zivilisationsbemühungen Fords stießen auf eine ganz anders gelagerte Mentalität. Weiter versuchte Ford bestimmte Formen eines kleinstädtischen Lebens zu implantieren, das den Amazonasbewohnern keineswegs entsprach: sonntägliche Tanztermine, obligatorische Poesievorlesungen und für das Klima völlig ungeeignete amerikanische Reihenhäuschen. Aber nicht nur im städtischen Leben kam es zu Konfrontationen der geregelten, rationalen und kleinstädtischen Lebensführung US-amerikanischer Prägung mit den einheimischen, an Natur und Saison orientierten Lebensweisen. Mit ähnlicher Hybris und Ignoranz gingen Fords Mitarbeiter bei den Kautschukanpflanzungen vor, die sie ohne jegliches botanisches Wissen vornahmen. Sie folgten einem technischen Effizienzdenken, das genau in das Gegenteil führte: Die Bepflanzung erwies sich als zu dicht und wurde eine Brutstätte für Schädlinge. Nach vielen Rückschlägen verkaufte Ford 1945 schließlich Fordlandia für 250.000 Dollar an die brasilianische Regierung, nachdem er fast eine Milliarde Dollar investiert hatte.

Fordlandia könnte man in Anlehnung an die bereits erwähnte Publikation von Robert H. Kargon und Arthur P. Molella als »Techno-City« <sup>12</sup> bezeichnen, sind die Parallelen der Geschichten doch auffällig. Das Titelbild ihres Buchs zeigt ein gigantisches, modernistisches Betongebäude, das eine Landschaft durchschneidet beziehungsweise geradezu gewaltsam in sie hineingesetzt zu sein scheint. Das Bild lebt vom Kontrast dieses überdi-

11 Grandin, Fordlandia, S. 134.

12 Kargon/Molella, Invented Edens.

mensionierten, futuristischen Gebäudes und der daneben stehenden, zarten kleinen Bäume. Zweifellos ist dieses Buchcover trefflich gewählt, visualisiert es doch das Konzept der Techno-Cities: den Versuch, Technik und Natur sowie Stadt und Land in einem neuen Typus von Stadt zu versöhnen, wie er gerade schon in Fords Vision aufgezeigt wurde. Mit der Monstrosität des Gebäudes auf dem Titel, das die zurückgenommen wirkende Natur zu dominieren scheint, steht das Bild aber auch für das Misslingen des Anliegens. Denn letztlich scheiterten die Techno-Cities, so kann man ein Ergebnis des Buchs zusammenfassen, an ihrem eigenen Konzept. »What finally defeated them, however«, so Kargon/Molella, »were the inner contradictions of the attempt to combine big technology and nature. In short, the center was too weak to hold. The machine in the garden is a seductive dream, but a problematic reality«.<sup>13</sup>

Techno-Cities sind, nach der Definition von Kargon/Molella, geplante Städte, die in Verbindung mit großen Industrie-/Technologieprojekten entstanden. »Techno-City« ist weder ein zeitgenössischer Begriff, noch lässt sich historisch eine Bewegung zu ihrer Bildung identifizieren. Vielmehr prägten die beiden Autoren den Begriff retrospektiv für ein Phänomen des 20. Jahrhunderts, das sich weltweit beobachten lässt.

Der Band von Kargon/Molella ist chronologisch gegliedert und beginnt mit Beispielen der Zwischenkriegszeit (Salzgitter, Norris/Tennessee und Torviscosa). Anschließend werden Stadtgründungen der 1950er Jahre in den Blick genommen (die geheime Atomstadt Oak Ridge sowie die Industriestadt Ivrea mit der Firma Olivetti) und schließlich die Entwicklung der 1960er Jahre am Beispiel der venezolanischen Ciudad Guayana mit Seitenblicken auf ähnliche Experimente einer multidisziplinären und sozialwissenschaftlichen Stadtplanung in den USA und in Frankreich aufgezeigt. Den Abschluss bildet die Walt-Disney-Stadt Celebration in Florida, eine Entwicklung der 1990er Jahre. Letztere steht für die Verbindung eines neuen Stadtmodells mit der Informationstechnologie. Die untersuchten Technologien reichen damit von der Stahl- und Textilindustrie über Büromaschinen, Elektrizitätserzeugung und Atomforschung bis hin zu Informationstechnologien. Im Unterschied zur typischen stadtgeschichtlichen Forschung werden nicht nur Städte untersucht, die in enger Verbindung mit Industrie- oder staatlichen Unternehmen entstanden sind. Vielmehr geht es auch um technische Projekte, wie eben den Versuch der Ausstattung der Walt-Disney-City mit einer nach dem Prinzip des »new urbanism« geplanten informationellen Infrastruktur, die jedoch letztlich lebendige Urbanität durch virtuelle zu ersetzen droht.

Überhaupt leistet das Buch aus technikhistorischer Sicht Pionierarbeit. Es verbindet Stadtplanungs- und Technikgeschichte und betrachtet dabei die Stadtgründungen vor allem aus der Perspektive der Technikgeschichte, indem es den Blick auf das Verhältnis von Technik und Gesellschaft lenkt. Kargon/Molella beschreiben Techno-Cities als Antwort auf die Probleme der industrialisierten Städte. Techno-Cities sind, so die Interpretation der Autoren, ein Versuch der Zeitgenossen, das verloren geglaubte und nostalgisch betrachtete vorindustrielle Paradies mit neuen Technologien zu versöhnen. Einflussreich für diese Vorstellung war – wie für viele Neugründungen des 20. Jahrhunderts – Ebenezer Howards Modell der Gartenstadt und die damit angestrebte Verbindung von Stadt und Land sowie auch Patrick Geddes und Lewis Mumfords Konzept der »neotechnics«, die ein »finer type of technology« seien und sich von den älteren, schmutzigeren und destruktiveren »ruder type of technology« (»paleotechnics«) der Industriellen Revolution unterscheiden würden. »Neotechnics« stand für die Möglichkeit der Versöhnung neuer Technologien und Natur. Dies entsprach der Vorstellung eines neuen Typs Stadt, des »new English village in which nature and technology exist in harmony«.<sup>14</sup>

13 Ebd., S. 154.

14 Ebd., S. 24.

Die im Buch erfasste Breite von Techno-Cities ist nicht nur hinsichtlich der Technologien bemerkenswert, sondern auch aufgrund der dadurch in den (globalen) Blick geratenden politischen Systeme. Dabei zeigt das Buch insbesondere Parallelen und vor allem Kontinuitäten auf. Auffällig sind zum Beispiel die stete Orientierung am Kleinstädtischen, an der Fußgängerstadt, an einer »grünen Stadt«; ferner das Bemühen, ein – wie Kargon/Molella schreiben – »ideologisches Ziel« zu verfolgen, sei es die Idee des Regionalismus, des neuen Menschen oder der Gemeinschaft.

#### *New Towns als Industriestadtgründungen*

Auch für die 32 zwischen 1952 und 1976 realisierten britischen *New Towns* war das Ideal der Gartenstadt zentral. Auch hier gab es eine utopische Aufladung. Bemerkenswert an ihnen ist vor allem, dass es sich im Unterschied zu den Techno-Cities nicht um Einzelgründungen handelte, sondern um den Versuch, die gesamte Städtelandschaft eines Landes auf planerischem und politischem Wege umzugestalten. Teils waren es Stadtneugründungen, teils ebenso ambitionierte große Stadterweiterungen oder Trabantenstädte; nicht wenige von ihnen in einer erreichbaren Nähe von London. Ihnen lag neben allgemeinen urbanistischen Motiven (Re-Zentralisierung der Wohnbevölkerung außerhalb der Ballungsgebiete, attraktive und erschwingliche Wohnungsversorgung für Berufstätige, Umsetzung hygienischer und modernistischer Leitideen) das Ziel zugrunde, für schon vorhandene Industrien (unter anderem Bergbau) oder anzusiedelnde Betriebe die Gewerbeflächen zu erschließen sowie für ihre Beschäftigten Wohnraum zu schaffen. Letztlich stellte dies ein utopisches Programm der Vereinbarung von Wohnstadt und Industrie dar, das nun einen besonderen Akzent durch die neuen Mittel des (wiederum teils industrialisierten) Massenwohnungsbaus erhielt. In Anthony Alexanders großzügig bebildertem, sachlich-informierendem Band über »Britain's New Towns«<sup>15</sup> wird deren Baugeschichte und Ursprüngen in der Gartenstadtbewegung wie auch dem Zusammenhang zum Verkehrssystem und der Umsetzung des Konzepts autofreier Wohnzonen nachgegangen. Allerdings hatte man in der Geschichte der *New Towns* mit neuen Industriezweigen nicht immer Glück, da die technologische Entwicklung teils rasch über sie hinweggehen sollte.<sup>16</sup> In den 1960er Jahren wurden weitere *New Towns* als Arbeiterstädte realisiert, so in der Nähe von Birmingham im Zusammenhang mit der Autoindustrie und verschiedenen industriellen Dezentralisierungsprojekten. Schufen solche Interventionen durch das gleichzeitige Angebot von Häusern und Arbeitsplätzen zunächst besonders für junge Familien neue Chancen, ergaben sich hohe Risiken für den Fall, dass solche Betriebe schlossen. Da es keine gewachsene Gewerbestruktur gab, konnte dies nicht mehr aufgefangen werden. An anderen Standorten wiederum ergab sich aber eine lebensfähige Mischung verschiedener zukunftsfähiger Betriebe.<sup>17</sup> Insgesamt zeigt das Buch ein sehr wichtiges Ergebnis, dass nämlich die Abhängigkeit der neuen Städte von den jeweiligen Betrieben und von Deindustrialisierungstendenzen weitaus größer war als antizipiert.<sup>18</sup> Die sorgfältige Darstellung erweist ferner den Zusammenhang zwischen dem Ausbau des Wohlfahrtsstaats, dem Bereich intervenierender Stadtplanung und dem industriellen Charakter dieser Siedlungen. Insbesondere Letzteres ist in der bisherigen Planungsgeschichte unbeachtet geblieben.

---

15 Anthony Alexander, *Britain's New Towns. Garden Cities to Sustainable Communities*, Routledge, London/New York 2009, 208 S., kart., 29,99 £.

16 Ebd., S. 35.

17 Ebd., S. 41f. und 98–100.

18 Ebd., S. 169.

## III. FORSCHUNGSPERSPEKTIVEN AUF SOZIALISTISCHE INDUSTRIESTÄDTE

Auch wenn die große Mehrheit neu gegründeter sozialistischer Industriestädte noch nicht erforscht sein mag, so haben gerade sie bereits seit einigen Dekaden Aufmerksamkeit in der Forschung erfahren. Die sozialistische Plan- und Industriestadt stand für die Zukunftsorientierung und die Vorstellung einer sicheren und planbaren Zukunft. Sie verdeutlichte den Gestaltungsanspruch des sozialistischen Industrialismus gegenüber den Kräften der Tradition und der Natur, sie versprach den Werktätigen eine verbesserte Wohnungsver-sorgung, repräsentative, hochwertige Ensembles von Bauten und ein glückliches Leben. Ihre Geschichte ist stark mit utopischen Ansprüchen behaftet. In den 1970er Jahren schienen diese teils noch realisierbar, die Jahrzehnte danach brachten Schrumpfung und Ernüchterung.

Die Forschung zu sozialistischen Industriestadtgründungen fragte lange Zeit vor allem nach den Konzepten, den Denktraditionen und den Stadtmodellen, die die Stadtneugründungen anleiteten. Häufig dominierte eine ideengeschichtliche Herangehensweise, die dann allenfalls noch die Kluft zur Umsetzung betonte, jedoch häufig im Ideengeschichtlichen verblieb. In diesem Sinne hatte Elisabeth Knauer-Romani im Jahr 2000 in ihrer Monografie zu Eisenhüttenstadt als erster Stadtneugründung in der DDR eine wichtige Erkenntnis für die sozialistische Stadtforschung geliefert, indem sie aufzeigte, dass die »sozialistische Idealstadt« auf der ideellen Ebene ein Patchwork, mithin eine Zusammen-fügung unterschiedlicher Traditionslinien und Modelle war.<sup>19</sup>

Weiter wurden für alle in der Forschung untersuchten Städte, seien es Eisenhüttenstadt, Schwedt, Halle-Neustadt oder Magnitogorsk, vor allem die Phase der Gründung und die damit verbundenen Planungen der Städte minutiös untersucht. Gefragt wurde nach den Akteuren, häufig nach den Entscheidungsträgern, den Konflikten, den manchmal rivalisierenden Konzepten und der Realisierung beziehungsweise Nichtrealisierung der Pläne sowie nach den städtebaulichen Leitbildern und Zielsetzungen. Die Planungsgeschichte nahm auch in diesen Forschungen eine bedeutende Rolle ein; sie stellt damit zweifellos den am besten erforschten Aspekt von Industriestadtgründungen dar.<sup>20</sup> Vor allem für Eisenhüttenstadt wurden die stadtplanerische Diskussion en détail nachgezeichnet und die Charakteristika der sozialistischen Stadt betont, zu denen besonders die Gestaltung des Zentrums sowie die Werk und Zentrum verbindende Magistrale zählen. Weiter wurde auf die in dieser historischen Phase noch bestehende Orientierung an einer kompakten Stadt als Abgrenzung zum kapitalistischen Westen und als Gegenbild zur räumlich »aufgelo-

19 Elisabeth Knauer-Romani, *Eisenhüttenstadt und die Idealstadt des 20. Jahrhunderts*, Weimar 2000.

20 Dies zeigt sich auch in der Arbeit von Brian Newsome, der für Frankreich die Phasen der »von oben« geplanten, »autoritären« Planungs- und Wohnungspolitik und die Grundsatzentscheidung für den Bau großer Trabantenstädte behandelt. Auf der Grundlage einer Analyse der Gesetzgebung, der Entwicklung der seit dem Vichy-Regime zentralistisch konzipierten Planungsinstitutionen und der sie legitimierenden, aber auch infrage stellenden Diskurse zeigt der Autor, wie es hier vergleichsweise spät zu einem öffentlich geförderten und überplanten sozialen Wohnungsbau kam. Dieser wurde anfangs von den Einwohnern sehr positiv aufgenommen, obwohl sich die öffentlichen Nahverkehrsverbindungen zu den Arbeitsplätzen als völlig unzureichend erwiesen. Erst nach 1968 sei es unter anderem aufgrund scharfer Proteste zu vermehrter Partizipation von Bewohnern und politischen Aktivisten gekommen; die Nachhaltigkeit dieser Entwicklung darf allerdings bezweifelt werden. Es ergibt sich der Eindruck, als ob bei der Planung das Problem einer Erreichbarkeit von (diversen) Arbeitsplätzen völlig unterschätzt wurde, was ohne Zweifel einen Vorteil der klassischen Industriestadt für ihre Bewohner darstellt; vgl. *W. Brian Newsome, French Urban Planning 1940–1968. The Construction and Deconstruction of an Authoritarian System (Studies in Modern European History, Bd. 61)*, Peter Lang Verlag, New York/Washington etc. 2009, 249 S., geb., 53,10 €.



ckerten und gegliederten« Stadt westlicher Prägung hingewiesen. Schließlich betonte die Forschung die baupolitische Wende Mitte der 1950er Jahre, mit der sich die DDR-Städte den westdeutschen Städten und deren zuvor abgelehnten Leitbildern und Morphologien annäherten.<sup>21</sup>

Erst jüngere Arbeiten erweiterten diese häufig an der Stadtplanung und der Idealstadtkonzeption orientierten Forschungen. Methodisch innovativ und wegweisend war die bereits 1995 erschienene Arbeit von Stephen Kotkin zu Magnitogorsk.<sup>22</sup> Seine Monografie beschäftigt sich mit der Vision, in und mit der Stadt den Sozialismus und einen neuen Menschen zu realisieren. Innovativ war Kotkins Arbeit vor allem, weil er die Perspektive der Bewohner der Stadt untersuchte und dabei den Terminus des »Speaking Bolschewik« prägte, der das Sich-Entziehen der Bewohner gegenüber dem Staat sowie das Konterkarieren offizieller Ansprüche anschaulich aufzeigte. Nach Kotkins Studie war die alltagsgeschichtliche Perspektive in der Forschung zu Stadtneugründungen kaum mehr zu ignorieren. Zudem war in Deutschland bereits 1991 die Pionierarbeit von Lutz Niethammer, Alexander von Plato und Dorothee Wierling erschienen, die eine Oral-History-Studie in DDR-Industriestädten vorgenommen hatten.<sup>23</sup> Gerade mit dem Aspekt des »Alltags« erweiterte sich die herkömmliche Perspektive der klassischen Stadtplanungsgeschichte erheblich. Stadtgeschichte gewann damit Anschluss an moderne kulturgeschichtliche Fragestellungen. »Alltag« geriet teils als Widerstand, teils als ein »Sich-Einrichten« in den Blick.

Eine weitere Perspektivenverschiebung der sozialistischen Industriestadtforschung stellt der 2009 erschienene, von Christoph Bernhardt und Heinz Reif herausgegebene Sammelband »Sozialistische Städte zwischen Herrschaft und Selbstbehauptung« dar. Er integriert in seine Fragestellungen erstens eine alltagsgeschichtliche Perspektive; vor allem aber zielt er zweitens auf die Analyse der politischen Spielräume städtischer Akteure in der DDR sowie drittens auf eine über reine planungsgeschichtliche Aspekte hinausgehende Untersuchung sozialistischer Stadtplanung und »Stadtkarrieren«.<sup>24</sup> Der Band ist eines der Forschungsergebnisse eines von Bernhardt/Reif geleiteten Forschungsprojekts zu Industriestädten in der DDR, auf die im nächsten Abschnitt noch einmal einzugehen sein wird, und nimmt insbesondere die Frage nach Herrschaftspraktiken und -mechanismen auf.<sup>25</sup> So relativiert er die Vorstellung der politisch ohnmächtigen Stadt im Sozialismus und zeigt weiter – als einen der wichtigsten Befunde – das Bestehen einer (forschungswürdigen) Varianz von Stadtplanungen auf lokaler Ebene auf. Letztendlich, so wird im Band deutlich, hat die problematische Lebensqualität der realen Stadt diese nicht dazu geeignet gemacht, dem Programm einer Durchsetzung des Sozialismus zu dienen. Da Vertrautheitsbedürfnissen nicht entsprochen und die Zentren zu groß angelegt wurden, während man die Altbaugebiete vernachlässigte, entsprach die Lebenswirklichkeit der sozialistischen Stadt keineswegs der Ideologie. In die Versorgungslücken stießen die Betriebe hinein.<sup>26</sup> Diese Sicht wird in dem Band unter anderem durch einen Beitrag von Rüdiger Stutz belegt, der für Jena die hypertrophe Bauplanung im Zentrum kritisch be-

21 Auf die Einzelnachweise der älteren Literatur muss hier verzichtet werden.

22 *Stephen Kotkin*, *Magnetic Mountain. Stalinism as a Civilization*, Berkeley 1995.

23 *Lutz Niethammer/Alexander von Plato/Dorothee Wierling*, *Die volkseigene Erfahrung. Eine Archäologie des Lebens in der Industrieprovinz der DDR*, Berlin 1991.

24 *Christoph Bernhardt/Heinz Reif* (Hrsg.), *Sozialistische Städte zwischen Herrschaft und Selbstbehauptung. Kommunalpolitik, Stadtplanung und Alltag in der DDR* (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, Bd. 5), Franz Steiner Verlag, Stuttgart 2009, 322 S., geb., 62,00 €.

25 Vgl. dazu Kapitel II dieses Aufsatzes.

26 *Christoph Bernhardt/Heinz Reif*, *Zwischen Herrschaft und Selbstbehauptung – Ambivalenzen sozialistischer Stadtpolitik und Urbanität*, in: *Bernhardt/Reif*, *Sozialistische Städte*, S. 299–317.

leuchtet.<sup>27</sup> Etwas positiver sieht dies Carsten Benke. Seiner Erkenntnis nach konnte die Stadt (am Beispiel der kleineren Industriestadt Ludwigsfelde) zwischen Staat, Bezirk, Kreis, Partei und Kombinat durchaus »eine eigene Rolle« entwickeln. Es hätten sich trotz des undemokratischen Zentralismus zumindest »Spielräume«<sup>28</sup> ergeben, die auf dem Eigensinn der Beteiligten beruhten. Letztere Feststellung ist in der Forschung konsensfähig.<sup>29</sup>

Wegweisend für die Industriestadtforschung ist außerdem Lewis H. Siegelbaums Monografie »Cars for Comrades«<sup>30</sup>, die die Autostädte Nižhnyi Novgorod und Tol'jatti untersucht. Der Band bietet nicht nur eine beeindruckende Studie der ganz eigenen Züge aufweisenden Automobilisierung der Sowjetunion und somit einen Beitrag zur Geschichte der Sowjetmoderne generell. Vielmehr verbindet Siegelbaum souverän politische Systemgeschichte sowie Technik-, Produktions- und Stadtgeschichte miteinander. Sein Buch beginnt mit den Anfängen der Fahrzeugproduktion in Moskau – es handelte sich hierbei über Jahrzehnte hinweg vorrangig um die Herstellung von Lastwagen, später auch um für die Kader konzipierte Luxuslimousinen nach amerikanischen Vorbildern. Mit Nižhnyi Novgorod, das in kurzer Zeit aus dem Boden gestampft wurde, nahm die Phase einer massenhaften Produktion von Lastwagen und auch schon vermehrt von privaten Autos, für die erst allmählich zumutbare Straßen zur Verfügung standen, ihren Anfang. Erst mit der Lizenzproduktion von auf russische Straßenverhältnisse angepassten Ladas in Tol'jatti seit 1970 begann dann für die UdSSR eine Phase vehementerer Individualmotorisierung und wachsender Exportproduktion. Siegelbaum schildert nicht nur die enormen Aufbauleistungen, Pläne und Misserfolge beim Entwurf, bei der technologischen Entwicklung und Produktion der Fahrzeuge selbst, sondern betreibt auch Industriestadtgeschichte. Er verweist auf die ganz anderen Bedingungen der Stadtproduktion in der UdSSR, zeigt aber nichtsdestotrotz einige globale Konstellationen dieser Geschichte auf.

Der Autor bearbeitet konsequent das jeweilige Verhältnis von Werk (als Akteur und soziale Lebensgrundlage, mithin dem Betrieb als Ersatzanbieter städtischer Leistungen), Stadt (beziehungsweise Massenwohnungsbau) und der Arbeitskräftefrage. Die Fahrzeugproduktion in Moskau begann 1928; 1932 wurde Fließbandproduktion eingeführt. Es bestanden gewaltige qualifikatorische und kulturelle Unterschiede zwischen herangezogenen »Experten« und den ständig fluktuierenden Wanderarbeitern. Der Fabrik- und Wohnungsbau geschah unter starker und direkter amerikanischer Mitwirkung (Ford); Detroit war als Modernitätssymbol, als Quelle für Technologie und als direktes bauliches Vorbild (»River Rouge«-Gebäude von Albert Kahn) von großer Bedeutung. Nižhnyi Novgorod war und ist eine geplante Industriemetropole mit heute weit über einer Million Einwohnern. Hier schlagen sich – inmitten der Epoche des stalinistischen Terrors – die Transformations- und Ordnungsphantasien russischer Industrialisierungsgeschichte nieder. Geplant wurde, wie in Hunderten anderen Fällen sowjetischer Industriestadtgründungen auch, ein Produktionscluster mit öffentlichen Einrichtungen, mit viel Grün und den notwendi-

27 Rüdiger Stutz, Technopolis. Jena als Modellstadt der späten Ulbricht-Ära, in: *Bernhardt/Reif*, Sozialistische Städte, S. 163–187.

28 Carsten Benke, Am Ende der Hierarchie. Grenzen und Spielräume der Kommunalpolitik in der DDR – mit Beispielen aus der Industriestadt Ludwigsfelde, in: *Bernhardt/Reif*, Sozialistische Städte, S. 21–46.

29 Ebd., S. 46. Vgl. auch Frank Betker, »Einsicht in die Notwendigkeit«. Kommunale Stadtplanung in der DDR und nach der Wende (1945–1994), Stuttgart 2005, der dezidiert die Defizite des DDR-Städtebaus aufzeigt und die Kontrolle der Stadtplaner durch die SED herausarbeitet, auch wenn diese ein eigenes fachliches Selbstverständnis entwickelten und es zu lokalem Widerstand gegen Abrisse kam.

30 Lewis H. Siegelbaum, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University Press, Ithaca/NY 2008, 328 S., geb., 39,95 \$.

gen Versorgungseinrichtungen für Elektrizität und Zentralheizung. Die Kinder sollten kollektiv erzogen werden, und man wollte sich anfangs von »bourgeoisien Deformationen« wie Privatwohnungen, Läden oder Hochhäusern fernhalten, ein »conscious effort to create ex nihilo a new urban landscape«.<sup>31</sup> Dieses »ex nihilo« ist es, das eine scharfe Abgrenzung zum »gewachsenen« Typ der Industriestadt hervorbringt. Nach dem Weltkrieg nahmen Industrie-, besonders Auto- und auch die Wohnungsproduktion (auch in Selbsthilfe beziehungsweise durch das Werk materiell bedeutend unterstützt) signifikant zu. Tol'jatti, wiederum auf der Basis eines dieses Mal aus Turin stammenden Technologieimports entstanden, repräsentierte dann die dritte Generation der Industriestadtgründungen. Zunächst als reine Satellitenstadt für die Fabrik von VAZ geplant, brachte Tol'jatti es nach 14 Jahren Bauzeit auf eine halbe Million Einwohner, darunter sehr viele junge, gut ausgebildete Arbeitskräfte, die – ähnlich wie in Minsk<sup>32</sup> – den unzureichenden ländlichen Lebensbedingungen entgehen wollten. Die vom Werk getragene *autograd* wies zwar notwendige Infrastruktureinrichtungen auf, das Leben der jungen Bevölkerung hatte einen starken kollektiven Zuschnitt, und Improvisation verbesserte die eigenen Bedingungen. Doch nach 1980 waren neben »labyrinth messiness«<sup>33</sup> zunehmende Zeichen des Verfalls von Lebensqualität nicht zu übersehen.

Siegelbaums Buch gibt Alltagskonflikten und den ungeplanten und unplanbaren Faktoren des Lebens Raum. Zudem finden sich im Buch, anhand der Bezüge auf Detroit und Turin, Hinweise auf die Bedeutung transnationaler Verflechtungen der sowjetischen Industriestädte, denen weiter nachzugehen wäre.

#### *Transnationale Forschungsperspektiven*

Eine solche transnationale Perspektive auf die Geschichte von Stadtneugründungen liefern explizit zwei Beiträge zu sozialistischen Städten in dem von Mikael Hård und Tom Misa herausgegebenen Band »Urban Machinery«.<sup>34</sup> Er zielt insgesamt auf eine transnationale Geschichtsschreibung, die Stadt- und Technikgeschichte verbindet, und behandelt vor allem die städtischen Technologien, die auf die systemintegrative Ebene der Urbanisierung verweisen. Die technischen Netzwerke, so die These, waren und sind für die Ausbildung moderner Urbanität entscheidend; sie stellten und stellen eine – meist verborgene – Wirklichkeit dar, ohne die sich großstädtisches Leben nicht hätte entfalten können. Im Kontext der Industriestadtforschung ist auf zwei Aufsätze aus diesem Band zu verweisen, die die Zirkulation von Konzepten, Ideen, Architekten, Planern und Publikationen erforschen und damit eine transnationale Perspektive formulieren. Dagmara Jajeśniak-Quast untersucht Nowa Huta, Eisenhüttenstadt und Kunčice (ČSSR) und zielt darauf ab, die Ähnlichkeiten und Unterschiede zu westlichen Industriestädten aufzuzeigen. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass diese drei Städte »demonstrate the appropriation of Western ideas and concepts within specific historical, national, and local aspects of architecture and culture. For example, Nowa Huta contains Renaissance elements, so often found in Polish architecture.«<sup>35</sup> Trotz des Eisernen Vorhangs, so konstatiert Jajeśniak-Quast auch in weiteren Veröffentlichungen, sei der Einfluss westlicher Technologien sicht-

31 Ebd., S. 44.

32 Thomas M. Bohn, Minsk – Musterstadt des Sozialismus. Stadtplanung und Urbanisierung in der Sowjetunion nach 1945 (Industrielle Welt, Bd. 74), Böhlau Verlag, Köln/Weimar etc. 2008, 410 S., geb., 59,90 €.

33 Siegelbaum, Cars for Comrades, S. 112.

34 Vgl. Hård/Misa, Urban Machinery.

35 Dagmara Jajeśniak-Quast, In the Shadow of the Factory. Steel Towns in Postwar Europe, in: Hård/Misa, Urban Machinery, S. 187–210, hier: S. 188.

bar.<sup>36</sup> Im Band von Hård/Misa findet sich überdies der bereits angesprochene Aufsatz von Pál Germuska zu elf ungarischen sozialistischen Städten. Das Ergebnis seiner Forschungen bringt er folgendermaßen auf den Punkt: »The socialist city as a type was rooted in prevailing European theories of construction and city planning, even though these were significantly reshaped by Stalinist ideology«.<sup>37</sup>

Gleichfalls in transnationaler Perspektive untersucht Susanne Stein die chinesische Stadtplanung.<sup>38</sup> In ihrer 2010 erschienenen Publikation »Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt« betrachtet die Autorin eingangs west- und osteuropäische Diskurse über Stadtplanung und Städtebau, um vor deren Folie die chinesische Stadtplanung im Kontext des »Aufbaus« in den 1950er Jahren zu untersuchen. Ziel ihrer Arbeit ist es, »am Beispiel des Städtebaus die semantischen Verbindungen zwischen den gesellschaftlich-ideologischen und den ökonomisch-physischen Gestaltungsansprüchen der KPCh-Führung sichtbar zu machen«.<sup>39</sup> Für die Industriestadtforschung ist die überzeugende Arbeit nicht nur wegen der konsequent verfolgten transnationalen Perspektive wichtig, sondern auch weil im deutschsprachigen Raum bislang kaum Arbeiten zur chinesischen Stadtgeschichte vorliegen. Stein arbeitet deutlich die enge Verknüpfung von Industrialisierung und Urbanisierung im Aufbaudiskurs der Volksrepublik in den 1950er Jahren (bis 1957) heraus. Das chinesische Leitbild war die »Produktionsstadt«. Ziel war es, aus dem Agrarland China einen modernen, unabhängigen und prosperierenden Industriestaat zu machen. Zum Konzept des Aufbaus gehörte die Vorstellung »Stadt heißt Industrie«.<sup>40</sup> Doch Stein rekonstruiert nicht nur den Diskurs um den chinesischen »Aufbau« und die Bedeutung der Städte darin. Vielmehr ist ihre Arbeit ein wichtiger Beitrag zur transnationalen Geschichtsschreibung. Denn »die Modernisierungsvorstellungen, wie sie in den städtebaulichen Konzepten des neuen chinesischen Staates zutage treten«, seien »nicht als isoliertes Phänomen zu betrachten [...], sondern im internationalen Kontext«. Wichtig ist ihr, sich nicht nur auf die Referenz »Sozialismus« zu beziehen, sondern auch kapitalistische Stadtplanungskonzepte einzubeziehen. Damit ordnet sie »das Projekt der sozialistischen Moderne in China« in ein »transnationale[s] Gefüge moderner Ordnungsvorstellungen« ein, um Chinas Spezifika sowie die transnationalen Einflüsse auf die chinesische Stadtplanung aufzuzeigen. Sie kommt zu dem für weitere Forschungen relevantem Ergebnis, dass »eine transnationale Perspektive auf die ›Stadt im Aufbau‹ der 50er Jahre [...] den Betrachter dazu [nötigt], die Brille des ›Systemgegensatzes‹ abzulegen. Von den historiografischen Polarisierungen zwischen östlich und westlich, modern und rückständig, demokratisch und totalitär« sei »Abschied zu nehmen«.<sup>41</sup> Diese Erkenntnis lässt sich auf andere Weltregionen übertragen, und es ist zu hoffen, dass die Industriestadtforschung diesen Weg der Forschung weiter beschreitet. Denn sowohl die beiden zuletzt genannten Aufsätze als auch die Dissertation von Susanne Stein machen ein auffälliges Forschungsdesiderat der Industriestadtforschung deutlich. Es fehlen nicht nur komparative, sondern vor allem transnational arbeitende Studien, die die Zirkulationen, die Rezeptionen und

36 Ebd., S. 188–190. Vgl. auch *Dagmara Jajeśniak-Quast*, Die sozialistische Planstadt Eisenhüttenstadt im Vergleich mit Nowa Huta und Ostrava-Kunčice, in: *Thomas M. Bohn* (Hrsg.), Von der »europäischen Stadt« zur »sozialistischen Stadt« und zurück? Urbane Transformation im östlichen Europa des 20. Jahrhunderts (Bad Wiesseer Tagungen des Collegium Carolinum, Bd. 29), Oldenbourg Verlag, München 2009, VI + 447 S., geb., 59,80 €, S. 99–114.

37 *Germuska*, *Between Theory and Practice*, S. 233.

38 *Susanne Stein*, Von der Konsumenten- zur Produktionsstadt. Aufbauvisionen und Städtebau im Neuen China, 1949–1957 (Ordnungssysteme. Studien zur Ideengeschichte der Neuzeit, Bd. 31), Oldenbourg Verlag, München 2010, 425 S., geb., 59,80 €.

39 Ebd., S. 6.

40 Ebd., S. 189.

41 Ebd., S. 352.

Adaptionen städtebaulicher Leitbilder untersuchen und damit das Zusammenspiel lokaler, nationaler und globaler Stadtkonzepte aufdecken.<sup>42</sup>

#### IV. FORSCHUNGEN ZUM VERHÄLTNIS VON WERK UND STADT

Industriestadtgründungen zeichnet gerade aus, dass ein Werk der Grund ihrer Entstehung ist. Gemeinhin weist die Forschung auf die Bedeutung des jeweiligen Werks hin, sie rekonstruiert Entscheidung und Standortwahl, häufig werden die Gründung und Entwicklung des Werks geschildert und wird auf die Abhängigkeit der Entwicklung der Stadt hinsichtlich Einwohnerzahl, Bevölkerungsstruktur, Wirtschaftsstruktur sowie Freizeit- und Alltagseinrichtungen hingewiesen.<sup>43</sup> Gleichwohl betrachtet die stadtplanungsgeschichtliche Forschung die Wechselwirkung von Werk und Stadt erst neuerdings stärker, auch die stadträumlich strukturierende Wirkung des Werks wurde nur ansatzweise erforscht.

Dies gilt auch noch für die jüngst erschienene Monografie von Thomas Schlemmer zur Region und Stadt Ingolstadt, die die strukturprägende Wirkung des Werks für Ingolstadt aufzeigt, jedoch nicht nach der Wechselwirkung zwischen Stadt und Werk fragt.<sup>44</sup> Die Studie entstand im Kontext des Forschungsprojekts »Gesellschaft und Politik in Bayern 1949–1973« am Institut für Zeitgeschichte in München. Schlemmers sozial- und strukturgeschichtlich argumentierende Arbeit fokussiert den ökonomischen, sozialen und politischen Strukturwandel in den 1950er, 1960er und frühen 1970er Jahren und nimmt damit die Wachstumsphase der frühen Bundesrepublik, die »Boomjahre«, in den Blick. Schlemmer schreibt allerdings weniger aus stadthistorischer Perspektive, sondern eher regionalgeschichtlich. Vor allem aber handelt es sich um eine klassisch sozialhistorische Wachstumsstudie. Es geht ihm, wie er schreibt, um die »Funktionsweise, [...] Dynamik, Reichweite und Prozesshaftigkeit« des Wandels.<sup>45</sup> Das Buch schildert die Entwicklung der Automobil- und Erdölindustrie in Ingolstadt und fragt, inwieweit diese Industrieansiedlungen zu einem ökonomischen und sozialen Strukturwandel und zu einem Wandel der politischen Eliten und Wählerschichten geführt haben. Schlemmer zielt also darauf, die strukturprägende Kraft der Automobil- und Mineralölindustrie aufzuzeigen. Indikatoren sind die Verschiebung der Arbeitsmarktstrukturen und der sektoralen Beschäftigung, der Parteizugehörigkeit politischer Eliten, der Wählerschichten sowie der Aufbau von Infrastrukturen. Nur selten blitzt im Buch eine Lebensgeschichte auf, wie die eines »Arbeiterbauern«, an der exemplarisch die Besonderheiten der Industrialisierung agrarischer Regionen hätten verdeutlicht und zugleich die lebensweltliche Dimension der Transformationsprozesse anschaulich werden können. Weitere solcher narrativen Elemente hätten die Lesbarkeit des Buchs sicherlich gesteigert. Der Band ist zwar ausgesprochen informativ, strukturiert, faktengeprägt und quellennah, aber wenig inspiriert. Ergebnis der Stu-

42 Vgl. *Pierre-Yves Saunier* (Hrsg.), *Another Global City. Historical Explorations Into the Transnational Municipal Movement, 1850–2000*, Basingstoke 2008; *ders.*, *Transatlantic Connections and Circulations in the 20th Century. The Urban Variable*, in: *Informationen zur Modernen Stadtgeschichte* 2007, H. 1, S. 11–23; sowie *Akira Iriye/Pierre-Yves Saunier* (Hrsg.), *The Palgrave Dictionary of Transnational History. From the Mid-19th Century to the Present Day*, London 2009.

43 Paradigmatisch: *Ruth May*, *Planstadt StalinStadt. Ein Grundriss der frühen DDR – aufgesucht in Eisenhüttenstadt, Dortmund 1999*; vgl. auch *dies.*, *Der öffentliche Raum. Eine sozialistische Interpretation in StalinStadt*, in: *Christoph Bernhardt/Gerhard Fehl/Gerd Kuhn* u. a. (Hrsg.), *Geschichte der Planung des öffentlichen Raums*, Dortmund 2005, S. 183–197.

44 *Thomas Schlemmer*, *Industriemoderne in der Provinz. Die Region Ingolstadt zwischen Neubeginn, Boom und Krise 1945 bis 1975 (Quellen und Darstellungen zur Zeitgeschichte, Bd. 57)*, Oldenbourg Verlag, München 2009, 420 S., geb., 39,80 €.

45 *Ebd.*, S. 4.

die ist unter anderem, dass sich die politischen Strukturen und Einstellungen in Ingolstadt während der Transformation zur Industriestadt kaum veränderten. Zwar konnten die Gewerkschaften Zuwächse und Erfolge aufweisen, doch für die SPD galt dies nicht. Weiter zeigt Schlemmer, dass der sozioökonomische Strukturwandel der 1950er, 1960er und 1970er Jahre zu einer Monostruktur führte, zumal die Erwartungen hinsichtlich ökonomischen Wachstums und Arbeitsmarkt, die mit dem »Energiezentrum« Ingolstadt verbunden waren, sich nicht erfüllten. Die Probleme, die damit einhergingen und gerade in den letzten Dekaden in vielen Städten zu Schrumpfungprozessen führten, werden im Buch nicht weiter behandelt.

Was Schlemmer völlig außen vor lässt, ist die wichtige und für die Forschung doch zentrale Frage, wie sich in Industriestädten das Verhältnis von Werk und Stadt hinsichtlich politischer Entscheidungen und Machtverhältnissen darstellt.<sup>46</sup>

Dieser Frage ging explizit das bereits erwähnte, von Bernhardt/Reif geleitete Forschungsprojekt zu Industriestädten in der DDR nach, das nach der Interaktion der Akteure auf lokaler Ebene fragte, insbesondere nach deren Kommunikation mit staatlichen Stellen sowie nach dem Verhältnis von Werk und Stadt. Wichtige Ergebnisse des Projekts finden sich in den Monografien von Philipp Springer zur Chemiestadt Schwedt und von Carsten Benke zu Ludwigsfelde.<sup>47</sup>

Philipp Springer nennt in seiner Arbeit zu Schwedt die Stadt sogar eine »Nachfolgeeinrichtung« der Betriebe.<sup>48</sup> Springer geht es in seiner Publikation zwar vor allem darum, einen Beitrag zur DDR-Geschichte zu leisten, denn in der Stadt ließen sich »Formen und Mechanismen der Herrschaftssicherung [...] besonders konkret betrachten wie die Möglichkeiten und Wirkungsweisen der politischen Lenkung des Staates [sowie] Grenzen der Durchsetzungsfähigkeiten«.<sup>49</sup> Gleichwohl ist seine knapp 600 Seiten starke, 2006 erschienene Studie ein wichtiger Beitrag zu Stadtgeschichtsforschung im Allgemeinen sowie zur Industriestadtforschung im Besonderen. Als Ergebnis seiner Forschungen zum Verhältnis von Werk und Stadt sowie zur Rolle der Kommunen in der DDR unterstreicht er, dass die Stadt selbst Akteur gewesen sei. Er wertet die Rolle der Kommunen im Herrschaftssystem auf, jedenfalls was die Zeit seit 1961 betrifft.<sup>50</sup> Dennoch habe die starke Position der Betriebe die kommunalen Spielräume zweifellos eingeschränkt. Die Städte, so Springer, »besaßen keine Möglichkeit, »auf Augenhöhe« mit den überlokal geleiteten Betrieben zu verhandeln oder sie durch Druck zu einem verstärkten Engagement zu bewegen«.<sup>51</sup> Das bedeutete, dass die Städte auf »die freiwillige Kooperation der mächtigen Großbetriebe angewiesen [waren]. Auf diese Weise konnten sie, sofern die Betriebe einwilligten, von den dort vorhandenen Bilanzmitteln und Personalressourcen profitieren und diese für die Realisierung eigener Vorstellungen einsetzen«.<sup>52</sup> Für die Stadt Schwedt ergab sich daraus das höchst brisante Problem, dass die Betriebe als Akteure des kommunalpolitischen Geschehens »nur geringes Interesse an der Entwicklung der Stadt zeigten und sich zum Teil geradezu um Autarkie bemühten. So forderten sie die Errichtung

46 Eine singuläre ältere Studie zu diesem Thema ist *Hermann Hilterscheid*, *Industrie und Gemeinde. Die Beziehung zwischen der Stadt Wolfsburg und dem Volkswagenwerk und ihre Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung*, Berlin 1977.

47 *Philipp Springer*, *Verbaute Träume. Herrschaft, Stadtentwicklung und Lebensrealität in der sozialistischen Industriestadt Schwedt*, Ch. Links Verlag, Berlin 2006, 824 S., brosch., 39,90 €; *Carsten Benke*, *Ludwigsfelde – Stadt der Automobilbauer. Stadtentwicklung, Kommunalpolitik und städtisches Leben in einer kleinen Industriestadt der DDR*, Diss., Berlin 2009, 499 S., kart., o. P.

48 *Springer*, *Verbaute Träume*, S. 47.

49 *Ebd.*, S. 16.

50 *Ebd.*, S. 313.

51 *Ebd.*, S. 370.

52 *Ebd.*, S. 371.

eigener Betriebskulturhäuser und sahen sich damit im Einklang mit der in der Herrschaftszentrale vertretenen Politik, die in den 50er Jahren städtische Belange in dieser Frage kaum berücksichtigte.<sup>53</sup> Allerdings zeigt Springer, wie die kommunalen Akteure ihren Einfluss im Laufe der Zeit steigerten, sich emanzipierten und Netzwerke nutzten, und er macht deutlich, welche einflussreiche Versorgungsfunktion die Betriebe bis zum Ende der DDR für die Entwicklung der Stadt hatten.

Ähnlich arbeitet die Studie von Carsten Benke am Beispiel des vom Lastwagenbau geprägten Ludwigsfelde heraus, dass diese Kleinstadt zwischen Staat, Bezirk, Kreis, Partei und Kombinat »eine eigene Rolle« entwickeln konnte und dass sie trotz des undemokratischen Zentralismus »Spielräume« besaß.<sup>54</sup> Benke fragt also gleichfalls nach den »Chancen und Handlungsspielräumen, über die Ludwigsfelde verfügte, um eine innere Stadtwerdung unter den Bedingungen eines zentralistischen und an den Bedürfnissen der Industrie orientierten Planungssystems zu erreichen«<sup>55</sup>, wobei er mit Ludwigsfelde eine kleine Industriestadt in den Blick nimmt. Ludwigsfelde nahm durch diesen Kleinstadtstatus eine nachrangige Stellung im DDR-Städtesystem ein. Zudem fanden sich aufgrund der kurzen Industriestadttradition kaum etablierte Netzwerke lokaler Politik. Insgesamt kommt Benke zu dem Ergebnis, dass es den Stadtverantwortlichen erst spät gelang, »gestaltenden Einfluss auf die Koordinierung der Stadtentwicklung zu nehmen«, da die rechtlichen und materiellen Möglichkeiten der DDR-Städte bescheiden waren. Gleichwohl, so seine Einschätzung, vermochte es die Kommune, insbesondere der Rat der Stadt, seit den späten 1960er Jahren, »ein wesentlicher Motor zur Weiterführung der Stadtwerdung« zu werden.<sup>56</sup> Er spricht von »lokaler Eigenmacht«.<sup>57</sup>

Neben der Frage nach politischer Machtverteilung, Herrschaft und Entscheidungsbefugnissen in Industriestädten ist auch in der Forschung, die das Verhältnis von Werk und Stadt fokussiert, inzwischen eine alltagsgeschichtliche Perspektive von großer Bedeutung. Das gilt gerade im Hinblick auf den Einfluss des Werks auf den Alltag der Stadtbewohner/innen. Diese Forschungen zur Alltagsgeschichte in den Industriestädten bedienen sich methodisch der Oral History und verwenden (Selbst)Beschreibungen der Lebens- und Alltagssituation in eher strukturgegeschichtlicher Weise. In sozialistischen Staaten liefern zudem auch Eingaben Aufschluss über Alltagserfahrungen. Darüber hinaus sind zeitgenössische soziologische Studien eine außerordentlich wichtige und reichhaltige Quelle für Historiker. Diese Arbeiten geben nicht nur über die alltägliche Lebensgestaltung, sondern auch über die Hoffnungen und Perspektiven der Bewohner sowie ihre Zukunftserwartungen Aufschluss. Es ist verwunderlich, dass die Stadtgeschichtsforschung nicht schon längst vermehrt auf das Potenzial historischer empirischer Sozialforschung zurückgegriffen hat, zumal bei dieser explizit nach Alltag und Einstellungen zum eigenen Leben gefragt wurde. Oral-History-Projekte sind dagegen mittlerweile geradezu Standard. Philipp Springer arbeitet in seiner bereits erwähnten Arbeit mit sogenannten »Stolpersteinen«, mit Textpassagen, in denen Bewohner Schwedts aus ihrem Alltag erzählen, die Springer unkommentiert in sein eigenes Narrativ einstreut. Auf diese Weise unterbricht er seine eigene Erzählung und lässt die Perspektive der Bewohner aufscheinen. Auch Carsten Benke verbindet seine Analyse kommunaler Handlungsspielräume mit der Frage, inwieweit sich Urbanität entwickelte. Er fragt mithin nach der Qualität städtischen Lebens in Ludwigsfelde. Hier seien infolge defizitärer städtebaulicher Strukturen die Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und des Konsums »eng begrenzt«<sup>58</sup> gewesen. Er kommt

53 Ebd., S. 498.

54 Carsten Benke, Am Ende der Hierarchie, insb. S. 44–46; sowie ders., Ludwigsfelde.

55 Ebd., S. 6.

56 Ebd., S. 458.

57 Ebd., S. 459.

58 Ebd., S. 456.

zu dem eindeutigen Ergebnis, dass die »selbständige Etablierung von urbanen Angeboten und Räumen [...] innerhalb der Strukturen des Großsiedlungsbaus und den Rahmenbedingungen der Planwirtschaft kaum möglich«<sup>59</sup> war.

Darüber hinaus wird in etlichen Monografien und Aufsätzen das Alltagsleben thematisiert, indem die Versorgungslage, die Wohnsituation und die Freizeitmöglichkeiten beschrieben werden. Diese Darstellungen bleiben allerdings oft struktureller Art, da sie – anders als die Oral History – keinen Einblick in die Erlebnisse und Erfahrungen der Bewohner geben. Eingaben wiederum spiegeln häufig deutlich die Probleme und die Unzufriedenheit der Stadtbewohner wider; oftmals beziehen sie sich auf die Wohnungssituation oder verdeutlichen die Ablehnung der Bewohner/innen gegenüber den Wohnreformbemühungen, die sich sowohl in Ost- wie in Westdeutschland finden ließen.<sup>60</sup> Auch für Nowa Huta wurde betont, wie die Defizite der Stadtentwicklung die Loyalität der Bewohner verhinderten.<sup>61</sup>

Auffällig an den Publikationen zum Verhältnis von Werk und Stadt ist die häufig einbahnstraßenartige Perspektive, die jeweils nach den Einflüssen des Werks auf die Stadt fragt. Das Verhältnis von Werk und Stadt wäre jedoch stärker als ein wechselseitiges zu betrachten und – ohne die Abhängigkeit und Macht des Werks zu unterschätzen – nach den Einflüssen städtischer Akteure, des lokalen Arbeitsmarktes und der geografischen Gegebenheiten auf das Werk zu fragen. Untersucht werden müsste hier vor allem die Rolle von Netzwerken in der Stadt. Weiter zeichnet sich als Perspektive in diesem Forschungsfeld die Notwendigkeit international vergleichender Arbeiten zur Relation von Werk und Stadt mit Blick auf (kommunal)politische Entscheidungsprozesse und Machtverhältnisse unter Berücksichtigung des Systemcharakters ab.

## V. REPRÄSENTATIONEN VON INDUSTRIESTÄDTEN

### *Generelle Forschungsansätze*

Von Beginn an hatten Industriestädte mit ihrem Image und ihrem ambivalenten Außenbild zu kämpfen; es sei denn, dass besonders prestigereiche und wissensintensive Produkte hergestellt wurden. Ihre »Repräsentation« mittels Medien gehört zu den eindeutigen Forschungsdesideraten. Man weiß zwar viel von den Schreckensbildern eines frühindustriellen Manchester, auch die mediale Selbstdarstellung einzelner Modellstädte wie Zlín wurde untersucht<sup>62</sup>, doch von einer systematischen Erforschung der Industriestadtrepräsentationen ist man weit entfernt.<sup>63</sup>

Allerdings stellt das Thema der städtischen Repräsentation in verschiedenen Medien (vor allem Buch/Literatur, Fotografie und Film) mittlerweile ein rasch expandierendes

59 Ebd.

60 *Albrecht Wiesener*, Steinerne Verheißungen in einer sozialistischen Zukunft? Der Bau Halle-Neustadts aus gesellschaftsgeschichtlicher Perspektive, in: *Christoph Bernhardt/Thomas Wolfes* (Hrsg.), Schönheit und Typenprojektierung. Der DDR-Städtebau im internationalen Kontext, Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner 2005, 410 S., kart., 15,00 €, S. 229–254.

61 *Katherine A. Lebow*, Stalinistische Stadtplanung und Sozialgeschichte: Wohnen in Nowa Huta 1949–1956, in: *Bernhardt/Wolfes*, Schönheit und Typenprojektierung, S. 367–383, hier: S. 383; vgl. auch *Bohn*, Minsk.

62 So *Katrin Klingan/Kerstin Gust* (Hrsg.), *A Utopia of Modernity: Zlín*, Berlin 2010. Vgl. auch *Vladimír Šlapeta*, *Bat'á. Architektura a urbanismus 1910–1950*, Zlín 1991.

63 Es ist zwar auf die Literatur zur Industriemalerei und -fotografie hinzuweisen, doch die Industrie im urbanen Kontext hat sie kaum interessiert; vgl. zum Beispiel *Betsy Hunter Bradley*, *The Works. The Industrial Architecture of the United States*, New York/Oxford 1999.



Forschungsgebiet dar, das durch sehr unterschiedliche disziplinäre Zugänge gekennzeichnet ist (Film- und Medienwissenschaft/Medientheorie, Literatur- und Geschichtswissenschaften, insbesondere Stadtgeschichte). Teilweise wird danach gefragt, wie einzelne mediale Produktionen (vom Stadtfilm bis zum Videoclip) städtische Lebenswirklichkeit und urbane Imaginationen aufgreifen, welche Narrative des »Städtischen« hierbei entwickelt werden und welche Rückwirkungen eine medialisierte Stadt (Bildlichkeit der Stadt) auf die gebaute Umwelt hat und hatte. Die Medien stellen Repräsentationen von geografischen Räumen oder Teilräumen her – von Städten, Landschaften, Milieus als vorgestellten Räumen – als »Bilder« und »Images«. Räume sind in den Medien als Imaginationen, als Bilder präsent und nehmen auf mentale Vorstellungen Bezug. Dies gilt auch noch im Nachhinein. Populäre Postkarteneditionen und bebilderte Stadtgeschichtsbroschüren fungieren als Elemente eines Diskurses über vergangene und mythisierte Stadträume, sie regen heutige Stadtbewohner dazu an, sich ihrerseits auf die Suche nach historischen Fotografien zu begeben und selbst Schnappschüsse zu schießen, die wiederum die vorgeprägten Bilder aufnehmen. Repräsentationen sind also nicht einfach passive Abbilder. Sie werden vielmehr angeeignet und wirken, als Konzepte, über menschliche Wahrnehmungen und ihre soziale Praxis vermittelt, auf die Gestaltung der realen Räume zurück. Deshalb ist es naheliegend, dass heutige Versuche des Umbaus alter Industriestädte, einer Diversifizierung der Wirtschaft und der gleichzeitigen Schaffung eines neuen Images mit einer erneuerten Selbstdarstellung einhergehen.<sup>64</sup> Die entsprechenden visuellen Marketingstrategien für Industriestädte von Stadtfilmen bis zum Internetauftritt sind noch nicht untersucht.

Pionierarbeit bei der Klärung von »Stadt«, ihrer Performativität (vor allem am Beispiel von Stadtfesten und anderen Veranstaltungen anlässlich von Jubiläen) in verschiedenen politischen Systemen (Nationalsozialismus, DDR) leistete Adelheid von Saldern mit drei von ihr herausgegebenen Sammelbänden.<sup>65</sup> Bilder der Jubiläen bezweckten die Sinngebung, stellten Selbstentwürfe des Städtischen dar, sollten Identifikationen erzeugen, sind im Kontext von Stadtprofilbildung und Stadtimagepolitik zu sehen, haben mit Städtekonkurrenz zu tun, gehen auf verschiedene Akteure zurück und dienen der Erinnerung. Ebenso stellten Medien »während der Stadtrepräsentationen eine auf sie bezogene Öffentlichkeit her, sei es durch Veranstaltungen, durch Live-Übertragungen oder durch Berichte und Fotos«.<sup>66</sup>

Ein neuer Sammelband namens »Imaginationen des Urbanen« greift etliche dieser Aspekte auf und richtet den Blick auf Ostmitteleuropa und Osteuropa von der Zwischenkriegszeit bis zur Transformationsperiode.<sup>67</sup>

64 Vgl. allgemein und in historischer Perspektive verschiedene Beiträge in: *Thomas Biskup/Marc Schalenberg* (Hrsg.), *Selling Berlin. Imagebildung und Stadtmarketing von der preußischen Residenz bis zur Bundeshauptstadt*, Stuttgart 2008.

65 *Adelheid von Saldern* (Hrsg.), *Inszenierter Stolz. Stadtrepräsentationen in drei deutschen Gesellschaften (1935–1975)*, Stuttgart 2005; *dies.* (Hrsg.), *Inszenierte Einigkeit. Herrschaftsrepräsentationen in DDR-Städten*, Stuttgart 2003; *dies.* (Hrsg.), *Stadt und Kommunikation in bundesrepublikanischen Umbruchszeiten*, Stuttgart 2006; vgl. auch *Katrin Minner*, *Was bleibt von der Stadt der Bürger? Stadtbilder in den Stadtjubiläen der Region Sachsen-Anhalt (1893–1961)*, Halle 2010.

66 Vgl. *Lu Seegers*, *Die farbige Stadt. Image- und Kommunikationspolitik im Hannover der frühen siebziger Jahre*, in: *von Saldern*, *Stadt und Kommunikation*, S. 181–205.

67 *Arnold Bartetzky/Marina Dmitrieva/Alfrun Kliems* (Hrsg.), *Imaginationen des Urbanen. Konzeption, Reflexion und Fiktion von Stadt in Mittel- und Osteuropa*, Lukas Verlag, Berlin 2009, 332 S., brosch., 36,00 €. Die Herausgeber des Bandes sehen »Wolkenkratzer auf dem Reißbrett, gezeichnete Häuser, fotografierte Straßen oder gefilmte Wohnsiedlungen bei allem Realitätsbezug« in erster Linie doch als »immaterielle Räume, fiktionale Orte, Topoi der Einbildungskraft« (S. 9). Dies liegt freilich auch an der Auswahl solcher Imaginationen, die überwiegend

*Forschungsergebnisse und Desiderate*

Die Frage der Repräsentation von Industriestädten ist noch weitgehend unbeantwortet. Dabei wären Aufschlüsse über eine Reihe damit zusammenhängender Aspekte von großer Bedeutung: So etwa, wie stark sich in Texten, Bildern, Filmen und anderen Medien der sozialpolitische Anspruch der Stadtgründungen äußerte, wie das Leben der Bewohner von offizieller Seite dargestellt wurde, wo also »von oben« Prioritäten« gesetzt wurden, was die dargestellten Bilder (etwa von Industriefotografien) über Ansprüche und Einstellungen der Arbeiterschaft dieser Orte verraten und wann signifikante Fortentwicklungen des Bilder- und Zeichenrepertoires stattfanden. Es stellt sich die Frage, ob nicht über die Repräsentationsgeschichte der Industriestädte deutlichere Hinweise auf erlebte Wirklichkeit ermittelt werden könnten als über die Analyse herkömmlicher Textquellen. Auch könnte man sich näher damit auseinandersetzen, wie stark industrielastig die städtischen Selbstdarstellungen waren, das heißt ob und ab wann die »Stadt« sich gegenüber den bestimmenden Industriekomplexen auch visuell emanzipierte und ab welchem Zeitpunkt die natürliche Umwelt der Städte und nicht nur diese selbst wahrgenommen wurde.

Die bislang existierende Literatur zu Industriestädten konzentrierte sich auf Stadtjubiläen und Feste in ihrer publizistischen Dokumentation und die jeweiligen Selbstdarstellungen und Publikationen der Städte in Form von Stadtwerbung und -broschüren im Hinblick auf das Bild der Stadt in Reportage und Literatur.<sup>68</sup> Auffällig dabei ist, dass Filme und insbesondere Dokumentarfilme nur selten als Quellen auftauchen.

Die Ergebnisse der Forschung sind für die unterschiedlichen Städte ähnlich; nicht zuletzt da in den Stadtrepräsentationen, wenig überraschend, die jeweiligen Errungenschaften und in der Planung bereits anvisierte Besonderheiten betont wurden: Eisenhüttenstadt wurde beispielsweise als »sozialistische Stadt« mit Balkons, modernen Geschäften und Grünflächen dargestellt.<sup>69</sup> Schwedt inszenierte sich als moderne Industriestadt, Wolfsburg wurde schon in der Nordhoff-Ära als »Autostadt« stilisiert. Deutlich affirmativ wurde die Dominanz des Großbetriebs und industrieller Arbeit hervorgehoben. Bei der Entstehung der Chemiarbeiterstadt Halle-Neustadt wurde mit sehr wertenden und plakativen Gegenüberstellungen von alt und neu gearbeitet.<sup>70</sup> Einen interessanten Aspekt, nämlich

---

Entwurfscharakter haben oder künstlerischen Zugängen zu verdanken sind, bei denen es gerade um die Schaffung geht. Insofern sind dabei weniger dokumentarische Projekte gemeint, die stärker auf das tatsächlich Erlebte und Gebaute verweisen würden. Die Herausgeber sehen ferner für die Staaten des östlichen Europas ein besonders rigides System von Stadtplanung und auch der Art und Weise, wie das Schreiben, Malen oder Filmen der Stadt zentral und von einem »Klassenstandpunkt« her reglementiert wurde. Insofern ist es auch konsequent, dass etwa Arnold Bartetzky hier die Propaganda für die Großprojekte des Wiederaufbaus Berlins und Warschaus beschreibt.

68 Zum Scheitern sozialistischer Imagepolitik: *Andreas Ludwig*, »Traum der Zukunft – Wirklichkeit«. Stadtgeschichte, Selbstbild, Fremdbild in Eisenhüttenstadt, in: *Comparativ. Zeitschrift für Globalgeschichte und Vergleichende Gesellschaftsforschung* 9, 1999, H. 3: Eisenhüttenstadt, S. 9–20; *Philipp Springer*, Verbaute Träume; *ders.*, »Noch ein bisschen Dorf und schon halb Metropole«, in: *Daniela Münkel/Lu Seegers* (Hrsg.), *Medien und Imagepolitik im 20. Jahrhundert. Deutschland, Europa, USA*, Frankfurt am Main/New York 2008, S. 319–335.

69 Zur Norm, stets das »gesellschaftlich Bedeutsame«, das »Vorwärtsweisende« – oder aber das »Typische« zu zeigen: *Peter Guth*, Echt-Foto, in: *Erasmus Schröter* (Hrsg.), *Bild der Heimat. Die Echt-Foto-Postkarten aus der DDR*, Berlin 2002, S. 8–15.

70 *Albrecht Wiesener*, Halle an der Saale – Chemiemetropole oder »Diva in Grau«? Zur bildlichen Repräsentation einer Stadt im Sozialismus, in: *Karin Hartewig/Alf Lüdtke* (Hrsg.), *Die DDR im Bild. Zum Gebrauch der Fotografie im anderen deutschen Staat*, Göttingen 2004, S. 51–68. Zu Images und Medien in Eisenhüttenstadt vgl. *Andreas Ludwig*, *Eisenhüttenstadt. Wandel einer industriellen Gründungsstadt in fünfzig Jahren*, Potsdam 2000; *Knauer-Romani*, *Eisenhüttenstadt*, S. 199. Zum »Selbstbild«, das heißt zur Imagepolitik in der »Stadt der Automobilbauer« Ludwigsfelde vgl. *Carsten Benke*, *Ludwigsfelde*, S. 439–469.

die Frage der Historisierung der eigenen Geschichte sowie die Bedeutung der Zukunft in den Selbstdarstellungen, untersuchte Andreas Ludwig für Eisenhüttenstadt. Ludwig zufolge ist einerseits der Blick in die Zukunft, andererseits ein »Prozess einer zeitnahen Historisierung, der bereits wenige Jahre nach Beginn des Aufbaus von Stadt und Werk einsetzte und zum 10. Jahrestag der Stadt einen ersten Höhepunkt fand«, typisch für die Neugründungen. Die Historisierung diene vor allem der Herausarbeitung des »Vorbildcharakters der Stadt«, sie »bezog sich auf den neuen Menschen, den die Stadt hervorbringen würde, später auf die Aufbaujahre der DDR, in denen eine neue soziale Wirklichkeit geschaffen worden sei«.<sup>71</sup>

Neben diesen ersten Ansätzen der Erforschung der Industriestadt-Repräsentationen erschienen in jüngster Zeit zwei Fotobände über Wolfsburg, die für Historiker/innen hervorragendes Quellenmaterial bieten. Bei dem Buch »Wolfsburg – Bilder einer jungen Stadt« handelt es sich um einen Reprint der Originalausgabe von 1963, die »vom Fotografen gemeinsam mit der Stadt« publiziert wurde.<sup>72</sup> Man könnte es eine Liebeserklärung des Fotografen Heinrich Heidersberger an Wolfsburg nennen. Heidersberger, der zu einer Gruppe von Künstlern gehörte, die im Schloss Wolfsburg ihr Atelier hatten, fertigte ein Porträt Wolfsburgs als moderne Stadt an. Zu sehen sind großformatige, technisch perfekte, ästhetisch anspruchsvolle Schwarz-Weiß-Fotografien. Viele davon sind weithin bekannt und gehören zum kollektiven Gedächtnis der frühen bundesrepublikanischen Geschichte. Sie zeigen das Kunst- und Kulturleben der Stadt der 1950er Jahre, Skulpturen, das spielende Orchester, gut gekleidete Besucher von Kunstausstellungen, die Wohnsiedlungen, Schwimmbad, Tanz-, Mal- und Kochkurse für Frauen, Markt, Schichtarbeiter, Käfer und Produktion. Der Band besteht ausschließlich aus Bildern. Die Geschichte, die über Wolfsburg erzählt wird, ist einerseits die einer ganz normalen Stadt, indem – zu verstehen vor dem Hintergrund des Images von Wolfsburg als Retortenstadt oder »Werksiedlung« – demonstrativ eine Vielfalt der Stadt inszeniert wird; andererseits zeigt man Wolfsburg als eine durch und durch »moderne« Stadt: moderne Architektur, moderne Kunst, Autos, Straßen. Der Band ist zweifellos ein hervorragendes Zeitdokument für die Entstehung und Entwicklung einer Industriestadt im Kontext einer positiv bewerteten und als erstrebenswert gezeigten Industriemoderne.

Der zweite Band, »Ansichtssache«<sup>73</sup>, reicht bis an die Gegenwart heran und zeigt auch die jüngste Geschichte. Chronologisch aufgebaut, die Bilder von Textabschnitten begleitet, erzählt er die Geschichte Wolfsburgs von der Entstehung bis zur Transformation in eine Erlebnisstadt. Die Betrachter sehen eine Inszenierung der (architektonischen) Moderne der 1950er und 1960er Jahre. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf den Wohnsiedlungen; schließlich wird der Wandel der letzten beiden Dekaden hin zur »Erlebnisstadt« ästhetisch mit menschenleeren Bildern und beeindruckender Architektur inszeniert. Wiederum bietet der Band einerseits einen Fundus an Bildquellen, vor allem aber erzählt er eine Bildgeschichte Wolfsburgs und ist Teil der Selbstdarstellung und des Selbstverständnisses der modernen beziehungsweise postmodern inszenierten Autostadt. Der Band wendet sich an ein populäres Publikum und in erster Linie wohl an die Wolfsburger selbst, indem er ihnen Bilder ihrer Stadt präsentiert und gleichzeitig mit den Besonderheiten Wolfsburgs spielt – der fehlenden Mitte, den modernen Wohnsiedlungen und dem Stolz auf den VW-Käfer und das Werk. Dies geschieht mittels »offizieller« Bilder. Beide Bände zeigen ein »schönes«, offizielles Bild von Wolfsburg; Problematisches bleibt außen vor und auch Gegen-Bilder von Industriestädten tauchen nicht auf. Hier sind Historiker/innen

71 Ludwig, »Traum der Zukunft – Wirklichkeit«, S. 9f.

72 Benjamin Heidersberger/Bernd Rodrian (Hrsg.), Wolfsburg. Bilder einer jungen Stadt, Nicolai Verlag, Berlin 2008 (zuerst München 1963), 104 S., geb., 29,90 €.

73 Siegfried Trogisch, Ansichtssache. Zwischen Werksiedlung und Erlebnisstadt: Wolfsburg, Selbstverlag, Wolfsburg 2008, 169 S., geb., 20,00 €.

gefragt, »andere Bilder« zu recherchieren und zu sammeln, um damit auch bisher ausgeblendete Ansichten von Städten zu zeigen.<sup>74</sup>

So bleibt festzustellen, dass sich die eingehende Analyse medialer Repräsentationen von geplanten Industriestädten bislang fast ausschließlich auf die offiziellen Selbstdarstellungen beschränkt hat. Die Medialität des Raums der Industriestädte ist damit keineswegs erfasst. Insbesondere die private Bilderproduktion müsste einbezogen werden, und überhaupt ist es nötig, verschiedene Medien differenzierend zu untersuchen; so wären etwa die Unterschiede zwischen unpublizierten, in Archiven aufzufindenden Fotos und selektiv in Buchform publizierten Fotografien wie auch das besondere Genre der Bildpostkarten oder Alltagsfotografien weitere Untersuchungen wert.<sup>75</sup> Unter dem Strich ist die visuelle Ebene mithin unterbelichtet. Das vorhandene Fotomaterial wurde in Forschungsarbeiten und Dokumentationen zwar zur Illustration oder als Informationsträger herangezogen, nicht aber auf seine Genese, seinen Verwendungszweck und seine impliziten Bedeutungen hin untersucht; oder anders ausgedrückt: Das imaginative Vokabular der Industriestadt ist vernachlässigt und eher in Form einer Bildüberlieferung für die Dokumentation ihres baulichen Erbes verwendet worden.<sup>76</sup>

## VI. MIGRATIONSPROZESSE

Migrationsprozesse haben für Geschichte (und Gegenwart) von Industriestädten eine zentrale Bedeutung. Historisch handelte es sich um Prozesse teils gewaltigen Ausmaßes, die, was verwundert, noch fast gar nicht erforscht sind. Einige Studien behandeln zwar Einwanderung und Adaption von Immigranten in Industriestädten, doch wird dem Thema nur selten größeres Gewicht gegeben. Vier Gruppen von Migranten können heuristisch definiert werden: Erstens waren Bauern, die zu Arbeitern wurden, eine wesentliche Gruppe von Migranten, vor allem im Kontext der Sowjetunion. Zweitens spielten Heimatvertriebene in der frühen Bundesrepublik eine bedeutende Rolle; drittens lebten und arbeiteten ab den 1960er Jahren die sogenannten Gastarbeiter in Industriestädten. Sie wurden von der Forschung unter anderem am Beispiel Wolfsburgs bereits behandelt.<sup>77</sup> Schließlich und viertens hat für die US-amerikanischen Industriestädte die Frage nach dem Zusammenhang von Industriestadtentwicklung, »race« und Diskriminierung eine zentrale Bedeutung.

Zwei Neuerscheinungen zu sozialistischen Industriestädten streifen das wichtige Thema der Migration. Zur Sowjetunion zeigt die Studie von Thomas Bohn über die Industriestadt Minsk mit ihrem bedeutenden Maschinenbau wichtige Aspekte auf, auch wenn diese nicht explizit in einem migrationsgeschichtlichen Kontext thematisiert werden.<sup>78</sup> Im Zuge eines rasanten, nachholenden Urbanisierungsprozesses füllte sich die im Krieg fast völlig zerstörte Verwaltungs- und Industriestadt mit einer komplett »neuen« Bevölkerung, in der keine gewachsenen Bindungen bestanden (»Bevölkerungsaustausch«). Bohn weist nach, dass sich die örtlichen Funktionäre und Stadtarchitekten trotz der Übermacht der Zentrale darum bemühten, eigene Vorstellungen zu realisieren. Die gesamte Geschichte

74 Als rares – allerdings nicht industriestadtspezifisches – Beispiel eines ganz anderen Blicks auf Stadt, als es offiziellen Bildbänden entspricht, sei hier angegeben: *Robert Conrad/Lutz Wohlrab/Martin Bernhardt, Zerfall & Abriss*. Greifswald in den 80er Jahren, Berlin 1997.

75 Vgl. etwa *Kirsten Baumann/Rolf Sachsse* (Hrsg.), *Moderne Grüße. Fotografierte Architektur auf Ansichtskarten 1919–1939*, Stuttgart 2004.

76 So bei *Peter Schirmbeck, Opel – 130 Jahre Industrie-Architektur*, Rüsselsheim 1999.

77 Zum Beispiel *Monika Uliczka, Berufsbiographie und Flüchtlingsschicksal. VW-Arbeiter in der Nachkriegszeit*, Hannover 1993.

78 Vgl. *Bohn*, Minsk.

des Massenwohnungsbaus nach 1945 stellt sich als ein Wettlauf mit der Zeit dar, da der durch ehrgeizige und überzogene Industrialisierungsprojekte entstandene Wohnungsbedarf lange nur äußerst unvollkommen befriedigt werden konnte. Der chronische Wohnungsmangel und die Unterversorgung mit Infrastruktur hielten über Jahrzehnte an. Wie zahlreiche Eingaben einzelner Neubürger belegen, versuchten diese, mittels individueller Initiative an Wohnraum heranzukommen oder durch die Verteidigung kleiner, anachronistisch anmutender Holzhäuser ihre schon vorhandenen Wohnungen zu behalten. Der Weg der Minsker Immigranten in die Stadt führte in mehr als der Hälfte der Fälle über den Nachweis bestimmter Qualifikationen beziehungsweise eines Schulabschlusses. Damit erhielten sie dann eine meist befristete Aufenthaltsgenehmigung, die später schließlich zum dauerhaften Bleiben genutzt wurde.<sup>79</sup> In einer Befragung junger Arbeiter aus der Endphase der Sowjetunion zeigte sich, dass die Abneigung gegenüber dem als bedrückend empfundenen dörflichen Alltagsleben (gerade bei Frauen) einen wichtigen Abwanderungsgrund darstellte.<sup>80</sup> Zwar beschreibt Bohn dieses Alltagsleben nicht, aber es wird erkennbar, dass die Zumutungen unter den Lebensbedingungen der kollektivierten Agrarwirtschaft erheblich waren. Die Stadt-Land-Differenz wurde nicht, wie in der frühen Sowjetunion postuliert, aufgehoben, sondern die Diskrepanzen verschärften sich noch. Als Folge der massenhaften Zuwanderung sieht Bohn aber auch eine für sowjetische Städte typische »Verbäuerlichung der Stadt« nach 1945. Indessen kann dies nicht für diejenigen gegolten haben, die schon aus anderen (Klein)Städten kamen. Es ist daher etwas misslich, dass Bohn seine Verbäuerlichungsthese nicht konkret an Lebensverhältnissen und -einstellungen aus der Alltagsperspektive näher ausführt. Er knüpft vielmehr unter anderem an Forschungsarbeiten an, die sich mit dem Zuzug von Landarbeitern und Bauern nach Leningrad respektive Petersburg beschäftigt haben: Der Zuzug verlief demnach so massiv, dass die »innere Urbanisierung« der Stadt weit zurückblieb. Allerdings betrifft dies weitaus frühere Zeiten als die, die Bohn behandelt. Die Migranten behielten, daran indessen kann man nicht zweifeln, vieles von ihrer vorherigen Lebensweise bei und mussten sich erst einmal an das Leben in Stadtwohnungen ohne Subsistenzwirtschaft gewöhnen – ein Phänomen nachholender Modernisierung und fehlender kultureller Modernität inmitten einer »skurrilen« Szenerie, die im Bereich der Industrieproduktion durchaus sehr moderne Züge aufwies.<sup>81</sup>

Auch Lewis H. Siegelbaums nun schon mehrfach erwähnte Studie »Cars for Comrades« berührt das wichtige Thema Migration. Er verfolgt zentral die Fragen, woher die notwendigen Arbeitskräfte kamen, welche Motive den Wanderungen zugrunde lagen und wie sich die Zuwanderer in den neuen Industriestädten adaptierten – die sich ja eben genau durch ihren hohen Immigrationsanteil, so ist die Erkenntnis, typologisch auszeichneten. Ein weiteres Kennzeichen der Studie ist, dass sie die sozialen Unterschiede zwischen den beteiligten Arbeitergruppen jeweils für die Werksebene herausarbeitet, allerdings das Zusammenleben der sozialen Gruppen und Klassen in der Stadt selbst kaum beschreibt.<sup>82</sup>

79 Ebd., S. 161.

80 Ebd., S. 163.

81 Die raschen Anpassungsleistungen ländlicher Migranten in Grodno, zumindest was ihre sprachliche Adaption an die ebenfalls eingewanderte sowjetische Funktionärsschicht betraf, beschreibt hingegen Felix Ackermann. Er erklärt sie mit sozialen und politischen Zwängen und dem Wunsch der Immigranten, jegliche Erinnerung an das bedrückende Landleben auszulöschen; *Felix Ackermann*, Vom Dorf nach Grodno. Die Sowjetisierung Westweißrusslands als Akkulturationsprozess dörflicher Migranten, in: *Bohn*, Von der »europäischen« Stadt zur »sozialistischen Stadt« und zurück, S. 335–359. Vgl. aber auch die kompensatorischen Funktionen der massenhaften Nutzung von Sommerhäusern; *Bert Hoppe*, »Hinaus zur Datscha!«. Zur Spannung zwischen industriellem Alltag und selbstbestimmtem Wochenende in der Sowjetunion der 1950er–1980er Jahre, in: ebd., S. 361–375.

82 *Siegelbaum*, *Cars for Comrades*.

Folgt man den beiden Studien von Bohn und Siegelbaum, sind die Fragen nach Lebensbedingungen, allmählicher Etablierung und Integration der Zuwanderer, eventueller Rückwanderung sowie nach mentalen Adaptionsprozessen (Verhältnis zur ›eigenen‹ Stadt und zur Fabrik) für künftige Forschungsprojekte von hohem Gewicht. Hierbei bieten sich sowohl der Vergleich von rasch wachsenden Planstädten mit dynamischen, ungeplanten Industriestädten als auch die Frage nach freigesetzten Dynamiken in offiziell geplanten Städten strategisch an. Ein solcher Vergleich müsste auch Turin einbeziehen, wo die Zuwanderer in die Automobilindustrie (über FIAT hinaus auch in andere Firmen) seit den 1930er Jahren nur noch in suburbanen Wohngebieten sehr unterschiedlicher Lebensqualität unterzubringen waren, die sich in regelrechte Arbeiterquartiere mit eigenen Kultureinrichtungen und in Anschluss an Produktionsstätten verwandelten, während die zentralen Stadtgebiete traditionellen Mittelschichten vorbehalten blieben.<sup>83</sup> So wären Fragen der Migration mit solchen nach räumlicher sozialer Segregation und der Frage vernachlässigter Vertrauensbedürfnisse zu verbinden; hierbei wird gerade die »sozialistische Stadt« nicht auszunehmen sein.<sup>84</sup>

Insofern bietet es sich an, künftig die Migrationsprozesse stärker zu gewichten und im Hinblick auf die Differenzen von geplanten und ungeplanten Städten und vor allem hinsichtlich Wachstumsdynamiken zu untersuchen sowie im Kontext der verschiedenen politischen Regimes (nationalsozialistisch/faschistisch/liberal/sozialistisch/demokratisch) zu verorten. Dabei geht es auch um das Wechselverhältnis mit jeweiligen Unternehmensstrategien und die Ressourcenverteilung (etwa im Hinblick auf die Wohnungsverorgung). Zentral ist die Frage nach Integrations- und Lernprozessen und Selbstbildern sowie Zukunftsentwürfen der Zugewanderten. Vielversprechend scheint es, zumindest für westliche Industriestädte, dazu auf den Fundus soziologischer Studien zurückzugreifen und die Integrationsprozesse sowohl deutscher Zuwanderer aus den östlichen Gebieten wie auch die Geschichte der ›Gastarbeiter‹ in den Vordergrund zu stellen.<sup>85</sup> Hierbei sollte ein migrationsgeschichtlicher Ansatz verfolgt werden, der sozial- und kulturgeschichtliche Perspektiven gleichwertig gewichtet; Verbindungen zur heute transnational angelegten Wanderungsforschung, welche die urbane Dimension nahezu ausklammert, wären ebenfalls herzustellen.<sup>86</sup>

83 *Paride Rugafori*, *La capitale dell'automobile. Imprenditori, cultura e società a Torino*, Venedig 1999; *Clemens Zimmermann*, *L'era delle metropoli. Urbanizzazione e sviluppo della grande città*, Bologna 2004; *Martin Baumeister*, *Grenzen der Stadt. Masseneinwanderung und Öffentlichkeit in Barcelona und Turin 1950–1975*, in: *Friedrich Lenger/Klaus Tenfelde*, *Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion (Industrielle Welt, Bd. 67)*, Böhlau Verlag, Köln/Weimar etc., 522 S., geb., 44,90 €, S. 417–436.

84 *Bernhardt/Reif*, *Zwischen Herrschaft und Selbstbehauptung*.

85 Vgl. stellvertretend etwa *Annette Harth/Ulfert Herlyn/Gitta Scheller* u. a., *Wolfsburg. Stadt am Wendepunkt. Eine dritte soziologische Untersuchung*, Opladen 2000; sowie *Anne von Oswald*, *Volkswagen, Wolfsburg und die italienischen »Gastarbeiter« 1962–1975. Die gegenseitige Verstärkung des Provisoriums*, in: *AfS* 42, 2002, S. 55–79; vgl. auch *Manfred Grieger*, *Zuwanderung und junge Industriestadt. Wolfsburg und die Migranten seit 1938*, in: *Niedersächsisches Jahrbuch für Landesgeschichte* 81, 2009, S. 177–210.

86 Forschungsüberblick: *Martin Baumeister/Imke Sturm-Martin*, *Stadt und Migration in Europa. Aspekte einer vielschichtigen Wechselbeziehung*, in: *Informationen zur Modernen Stadtgeschichte* 2007, H. 2, S. 98–111, hier auch der Hinweis auf drei ältere Studien: *Stefan Leiner*, *Migration und Urbanisierung. Binnenwanderungsbewegungen, räumlicher und sozialer Wandel in den Industriestädten des Saar-Lor-Lux-Raumes 1856–1910*, Saarbrücken 1994; *Heinz Reif*, *Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846–1929*, 2 Bde., Köln 1992; *Susanne Peters-Schildgen*, *»Schmelztiegel« Ruhrgebiet. Die Geschichte der Zuwanderung am Beispiel Herne, Essen 1997. Weiterführende sozial- und kulturhistorische Ansätze, aber eben zu Großstädten*, in: *Angelika Eder* (Hrsg.), *»Wir sind auch da!«*. Über das Leben von und mit Migranten in europäischen Großstädten, Hamburg 2003; vgl. auch

Waren Industriestädte bis in die letzten Dekaden vor allem durch Zuwanderung gekennzeichnet, so ergeben sich angesichts von Deindustrialisierungsprozessen gerade für Migranten und Migrantinnen neue Probleme. Denn oft sind es die un- oder schlecht qualifizierten Migranten, die am stärksten unter Deindustrialisierungsprozessen leiden. Auch dies ist eine Perspektive, die nur ansatzweise in der historischen Forschung untersucht ist – was generell für das Thema der schrumpfenden Stadt gilt.

## VII. KRISEN: DEINDUSTRIALISIERUNG UND SCHRUMPFUNG

Schrumpfende Städte, Deindustrialisierung und Industriestädte im Niedergang – in Deutschland wird diese Debatte derzeit vor allem für ostdeutsche Städte geführt. Schrumpfungsprozesse werden als Krise und Verfall wahrgenommen, nicht zuletzt in einer an Wachstum orientierten Gesellschaft, der die Konzepte für den Umgang mit Schrumpfung fehlen. Inbegriff der »urban crisis« in geradezu hoffnungslos anmutender Ausprägung ist jedoch zweifellos Detroit. Als Stadt der drei großen Automobilhersteller war Detroit bis in die 1950er Jahre hinein eine schnell wachsende »Boomtown« und die Metropole mit den bestbezahlten »blue-collar-workers« der USA. So wie sie heute Sinnbild der »urban crisis« und Inbegriff der schrumpfenden Stadt ist, die von Arbeitslosigkeit, physischem Zerfall und Armut geplagt wird, so war sie lange Zeit die Vorzeige-Industriestadt der USA. Seit den 1950er Jahren hat Detroit jedoch fast eine Million Menschen und Hunderttausende Arbeitsplätze verloren. Über ein Drittel der Bewohner lebt unterhalb der Armutsgrenze, häufig konzentriert in bestimmten Wohngebieten. Detroit ist nicht die einzige niedergehende Industriestadt in den USA. Vielmehr lassen sich ähnliche, wenn auch nicht gleichermaßen dramatische Entwicklungen für die anderen Städte des amerikanischen Rust Belt beobachten. Detroit erfuhr allerdings in der Forschung die meiste Aufmerksamkeit. Ein Buch gilt es hier besonders hervorzuheben: In einer bereits 1995 erschienenen und nun in der Princeton Classic Edition mit einem neuen Vorwort neu aufgelegten Studie befasst sich Thomas J. Sugrue mit den Ursprüngen der Krise in Detroit.<sup>87</sup> Sein bemerkenswertes Buch legt den Fokus auf die »Rassenfrage« und die im US-amerikanischen Kontext häufig behandelte Frage nach dem Zusammenhang von städtischer Krise und »racial poverty«. Damit gerät eine für den europäischen Kontext kaum gestellte Frage in den Blick, der im Kontext migrationshistorischer Perspektiven, wie im vorherigen Abschnitt schon ausgeführt, auch für europäische Industriestädte nachzugehen wäre.

Sugrue selbst positioniert sich gegen Tendenzen der US-amerikanischen Forschung, die die krisenhafte Entwicklung von Detroit oder anderen Städten als Ergebnis des individuellen Verhaltens von Armen und insbesondere von armen Afroamerikanern bewerten. Er kritisiert die in den 1980er und 1990er Jahren geführte »underclass debate«, die davon ausgeht, dass das Verhalten und die Werte und Normen der Armen sowie Sozialprogramme zu einer »culture of joblessness and dependency in inner cities« geführt hätten. Demgegenüber weist er in seinem Buch eindrücklich und anschaulich strukturelle Faktoren auf, die den aufstiegswilligen Afroamerikanern klare Grenzen setzten und in der Konsequenz zu städtischen Krisen führten. Zentral waren demnach der Verlust von Arbeitsplätzen sowie die gleichzeitig stattfindende Diskriminierung von »Schwarzen« bei der Vergabe von Stellen und dem Zugang zu bestimmten Wohngebieten. Dies alles habe zu einer Ungleichverteilung von Macht und Ressourcen in der Stadt geführt, die zur Krise beigetragen hätte. Vom Verlust der Produktionsarbeitsplätze waren insbesondere schlecht

---

*Elia Morandi*, Italiener in Hamburg. Migration, Arbeit und Alltagsleben vom Kaiserreich bis zur Gegenwart, Bern/Frankfurt am Main 2004.

87 *Thomas J. Sugrue*, *The Origins of the Urban Crisis. Race and Inequality in Postwar Detroit*, Princeton University Press, Princeton, NJ 2005 (zuerst 1995), 416 S., geb., 27,95 \$.

ausgebildete Afroamerikaner betroffen; doch auch wenn ›Schwarze‹ besser ausgebildet waren, erhielten ›Weiße‹ den Job. Damit entstand in der Stadt ein strukturell bedingtes Armuts- und Rassenproblem.

Gleichzeitig analysiert Sugrue die ökonomischen Ursachen der Krise, indem er die Dezentralisierung der Unternehmen sowie Automatisierungsprozesse schildert. Zwischen 1947 und 1958 bauten die drei großen Automobilunternehmen in Detroit 25 neue Werke im suburbanen Umfeld der Stadt auf. Zudem führte die Automatisierung zu erheblichen Verlusten von Arbeitsplätzen. Vor allem aber betont Sugrue, dass die Krise in Detroit bereits in den 1950er Jahren begann, und nicht mit den Rassenunruhen 1967 oder im Kontext der Ölkrise und ersten Globalisierungsprozessen seit den 1970er Jahren – eine Sichtweise, die für westliche Industriestädte und Deindustrialisierungsprozesse typisch ist. Sugrue weist dagegen darauf hin, dass die Krise zeitgenössisch nicht adäquat wahrgenommen wurde. Aufgrund der national orientierten Statistiken und des Wachstumsdiskurses sei der lokale Niedergang übersehen worden.

Die Bedeutung von Sugrues Buch für die Forschung zu schrumpfenden Städten liegt darin, dass es sich zum einen durch historische Tiefe auszeichnet und weiter zurückblickt, als es in der derzeitigen Debatte um Schrumpfung üblich ist – hier geraten zumeist nur die letzten zwei bis drei Dekaden in den Blick. Zum anderen zeichnet es ein äußerst komplexes Bild der Ursachen der Krise. Es verbindet unterschiedliche historische Entwicklungen wie die Rassendiskriminierung, produktionsgeschichtliche Entwicklungen wie die Automatisierung und die Abwanderung der Unternehmen aus den Städten sowie den Blick auf die nationale Sichtweise, die in den 1950er Jahren ganz in Wachstumseuphorie schwelgte, ohne den lokalen Niedergang überhaupt wahrzunehmen. Überdies macht Sugrue die strukturell fehlgehenden Krisenreaktionen der lokalen Akteure deutlich. Diese Verwebung unterschiedlicher Entwicklungsstränge in der historischen Darstellung ermöglicht es, sich gegenseitig beeinflussende strukturelle Faktoren in den Blick zu nehmen und so ein differenziertes Erklärungsmuster für krisenhafte Entwicklungen in Industriestädten zu entfalten.

#### *Historische Forschung zu schrumpfenden Städten*

Die deutsche historische Forschung hat sich bislang nur in Ansätzen mit schrumpfenden Städten beschäftigt. Klaus Tenfelde hatte bereits im Jahr 2001 in einem Themenheft des Jahrbuchs für Wirtschaftsgeschichte zu »Deindustrialisierung und Stadt« gefordert, dass Historiker ihre Untersuchungsperspektive verändern sollten, denn »Urbanisierungsgeschichte schien über viele Jahrzehnte den Aufstieg der modernen Stadt, insbesondere der Großstadt, zu behandeln«, während bislang keine Geschichtsschreibung über »Stagnation und Niedergang« zu beobachten sei.<sup>88</sup> Tenfelde mahnte daher eine »empirisch hinreichend vertiefte, vergleichende, die Probleme bündelnde und darin Maßstäbe setzende Geschichte der Industriestädte im nachindustriellen Zeitalter« an, die noch nicht geschrieben sei.<sup>89</sup>

Knapp zehn Jahre später beschäftigte sich ein von Axel Schildt und Dirk Schubert herausgegebener Band aus explizit historischer Perspektive mit wachsenden und schrumpfenden Städten.<sup>90</sup> Der Band hat seinen Ausgangspunkt in der aktuellen Thematik der Schrumpfung von Städten und des – global betrachtet – gleichzeitigen Wachstums beziehungsweise Bemühens westlicher Städte, weiter zu wachsen. Die Herausgeber beabsich-

88 Tenfelde, Strukturwandel.

89 Ebd., S. 12.

90 Axel Schildt/Dirk Schubert (Hrsg.), Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung. Wahrnehmungs- und Umgestaltungsformen in Geschichte und Gegenwart, Dortmund 2008.



tigen, dieses Phänomen historisch zu verorten.<sup>91</sup> Das Potenzial einer Historisierung der aktuellen Schrumpfungs- und Wachstumsdebatten wird dabei schnell deutlich. So relativieren die Beiträge des Bandes deutlich die Vorstellung, Schrumpfungsprozesse seien eine Entwicklung des ausgehenden 20. Jahrhunderts. Historisch gesehen gab es schon immer Wachstum und Schrumpfung; sie sind »permanente Wegbegleiter seit Beginn der Verstädterung«.<sup>92</sup> Wie Schildt/Schubert in ihrer Einleitung schreiben, liefert die Geschichte »unzählige Beispiele für boomende und bald wieder aufgegebenen Stadtgründungen«.<sup>93</sup> Auch Carsten Benke betont in seinem Beitrag zu Stadtschrumpfungen im 19. Jahrhundert, dass zwar die übliche »Gleichsetzung von Stadtentwicklung und demografischer sowie ökonomischer Expansion [...] für diese Epoche auf den ersten Blick gerechtfertigt« scheint. Ein genauerer Blick zeige jedoch, dass es im »Verlauf der Industrialisierung und Urbanisierung zu erheblichen Differenzierungen innerhalb des Städtesystems kam, die schrumpfende und stagnierende Städte zur Folge hatten«.<sup>94</sup> Gleichwohl wird das Phänomen der Schrumpfung in der deutschen Forschung meist für Ostdeutschland thematisiert, so auch in vier Aufsätzen in diesem Band. Hervorzuheben ist hier insbesondere der Beitrag von Manfred Kühn zu Brandenburg.<sup>95</sup> Er stellt nicht nur Wachstum und die nach der Wende einsetzende Schrumpfung dar und fragt nach den Strategien der Umstrukturierung, sondern erprobt mit dem aus der Ökonomie kommenden Konzept der »Pfadabhängigkeit« einen theoretischen Ansatz, um die Blockaden bei den Restrukturierungsversuchen erklären zu können. Für Brandenburg bedeutete die Schließung des Stahl- und Walzwerks 1993 einen Strukturbruch. Infolge der Privatisierung des Stahlkombinats sank die Zahl der Beschäftigten von ehemals 9.000 auf nunmehr etwa 750. Die Reaktionen auf den Strukturwandel untersucht Kühn nun mit dem Konzept der Pfadabhängigkeit, ohne dies allerdings in diesem kurzen Aufsatz detaillierter vorzustellen oder Überlegungen zu dessen Übertragbarkeit auf die Stadtgeschichte zu reflektieren. Sein empirisches Ergebnis ist gleichwohl interessant und lädt ein, über die Möglichkeit einer Anwendung des Konzepts auf städtische Entwicklungen nachzudenken. Kühn kommt zu dem Ergebnis, dass »die Persistenz industrialistischer Mentalitäten seitens alter Industrie-Eliten sowie die Orientierung der lokalen Politik am Arbeitermilieu in den 1990er Jahren zu einer Blockade gegenüber postindustriellen Entwicklungspotenzialen geführt haben«.<sup>96</sup> Dem wäre auch für andere Städte nachzugehen.

Der sozioökonomische Strukturwandel und die Abwanderungsproblematik werden auch in einem Beitrag von Carsten Benke und Thomas Wolfes in dem bereits kurz erwähnten Sammelband von Bernhardt/Wolfes behandelt. Die Verfasser entwerfen darin eine allgemeine Typologie von »Industriestadt« in der DDR und setzen sich mit grundsätzlichen Problemen einer typologisch operierenden Stadtforschung und dem Konzept der »Entwicklungspfade« auseinander. Demnach sind es heute nicht nur DDR-Wachstumsstädte, die in den letzten Jahren teils drastisch schrumpften. Vielmehr setzten sich auch Probleme aus der Zeit vor 1989 fort. Beispiele dafür sind Bitterfeld, Halle, Görlitz und Aschersle-

---

91 Axel Schildt/Dirk Schubert, Einleitung, in: *dies.*, Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung, S. 9–14.

92 Ebd., S. 10.

93 Ebd.

94 Carsten Benke, Kleine Städte im 19. Jahrhundert zwischen Modernisierung und Provinzialisierung – Entwicklungspfade brandenburgischer Städte unter dem Einfluss von Eisenbahn und Industrialisierung, in: *Schildt/Schubert*, Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung, S. 45–61.

95 Manfred Kühn, Wachstum und Schrumpfung der Industriestadt – Regenerierungsstrategien in Brandenburg an der Havel, in: *Schildt/Schubert*, Städte zwischen Wachstum und Schrumpfung, S. 83–97.

96 Ebd., S. 89.

ben. Die Autoren sehen ein wachsendes Gewicht des politischen Status von Städten, ›weicher‹ Standortfaktoren und der räumlichen Kontexte in der ostdeutschen Stadtentwicklung, die demnach differenzierter verläuft, als man sich gemeinhin vorstellt.<sup>97</sup>

Wichtig zu bemerken bleibt noch, dass der von Schildt/Schubert herausgegebene Band sich nicht nur Schrumpfungsprozessen widmet, sondern auch wachsenden Städten. Hier geraten beispielsweise Shanghai und Lagos in den Blick. Damit ist zugleich eine globale Perspektive auf das Phänomen des Städtewachstums und des Städteschrumpfens verbunden, ohne dass das Potenzial für die Geschichtsschreibung hier explizit reflektiert und konzeptionalisiert wird. Gerade hier ist nach Verflechtungen und Interdependenzen globaler Arbeitsteilung und Stadtentwicklung zu fragen, nach Divergenzen und Konvergenzen im europäischen Raum.<sup>98</sup>

### *Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf Schrumpfungsprozesse*

Hat sich die Geschichtswissenschaft bislang nur ansatzweise mit dem Phänomen der schrumpfenden Städte beschäftigt, so finden sich gleichwohl eine Fülle soziologischer, wirtschaftsgeografischer, ökonomischer oder raumplanerischer Studien. Meist thematisieren sie zum einen die Auswirkungen der Schrumpfung auf die Städte im Hinblick auf den Rückgang der Beschäftigten- und eng damit zusammenhängend der Einwohnerzahlen, die Verschlechterung der Infrastrukturen, den oft folgenden Niedergang des Handels und die damit einsetzende Negativspirale; zum anderen fragen sie nach den Strategien und Maßnahmen zur Bewältigung von Krisen auf lokaler, aber auch auf nationaler Ebene.

In einem interdisziplinären Projekt der Kulturstiftung des Bundes haben sich Wissenschaftler, Architekten und Künstler mit schrumpfenden Städten auseinandergesetzt. Auch hier bildete die Annahme, der Urbanisierungsprozess habe seinen Zenit überschritten, den Ausgangspunkt. Ergebnis des vierjährigen Projekts waren Veranstaltungen, Ausstellungen und Publikationen, die sowohl die Ursachen, Dynamiken und Spezifika des derzeitigen Stadtschrumpfungsprozesses untersuchten als auch nach Handlungsstrategien fragten.<sup>99</sup> Werden auch in diesem Projekt Städte wie Manchester, Detroit oder Halle/Leipzig in den Blick genommen, so sind auffällig häufig die Automobilindustrie und »Autostädte« Thema soziologischer und wirtschaftsgeografischer Forschung. Gerade hier zeigen sich die globalen Zusammenhänge von Schrumpfung und Wachstum von Städten. Denn global gesehen wächst die Autoindustrie und mit ihr beispielsweise auch asiatische Städte, während dieses Wachstum in westlichen Städten häufig vom Abbau von Arbeitsplätzen oder gar von Werksschließungen begleitet wird.

In diesem Zusammenhang untersucht ein 2010 von Andrew Beer und Holli Evans herausgegebenes Buch die politischen Antworten auf »plant closures« der Automobilindustrie in England und Australien, genauer gesagt die Schließung des Rover-Werks in Birmingham 2005 und des Mitsubishi-Werks in Adelaide 2004.<sup>100</sup> Der Band ist *policy*-orientiert

97 Carsten Benke/Thomas Wolfes, Stadtkarrieren: Typologie und Entwicklungsverläufe von Industriestädten in der DDR, in: Bernhardt/Wolfes, Schönheit und Typenprojektierung, S. 127–163.

98 Vgl. Annett Steinführer/Annegret Haase, Demographischer Wandel und städtische Schrumpfung in Ostmitteleuropa nach 1989, in: Bohn, Von der »europäischen« Stadt zur »sozialistischen Stadt« und zurück, S. 397–417.

99 Philipp Oswalt (Hrsg.), Schrumpfende Städte. Bd. 1: Internationale Untersuchung, Ostfildern 2005; ders. (Hrsg.), Schrumpfende Städte, Bd. 2: Handlungskonzepte, Ostfildern 2005; Philipp Oswalt/Timo Rienitz (Hrsg.), Atlas der schrumpfenden Städte/Atlas of Shrinking Cities, Ostfildern 2006.

100 Andrew Beer/Holli Evans (Hrsg.), The Impacts of Automotive Plant Closure. A Tale of Two Cities (Regions and Cities), Routledge, London/New York 2010, 144 S., geb., 80,00 £.

und fragt nach bisherigen Reaktionen und weiteren Optionen der Politik, auf städtische Krisen zu reagieren. Zwar weist der Band keine historische Tiefe auf, jedoch werden wichtige Fragestellungen behandelt. Letztlich geht es um »Krisenregime«, die historisch weiter zu verfolgen aufschlussreich und wichtig wäre.

In der Einleitung wird als Ursache der Werksschließungen geradezu stereotyp auf Prozesse der Deregulierung, Privatisierung, des technologischen Wandels und der Globalisierung verwiesen, die die Wirtschaft neu formen. Zweifellos sind diese Prozesse von großer Bedeutung für Restrukturierungsprozesse der Automobilindustrie sowie für Industriestädte überhaupt. Allerdings hat der oben erwähnte Band Sugrues zu Detroit aufgezeigt, dass diese Gründe zwar nicht zu leugnen, aber gleichwohl nicht pauschal für städtische Krisen verantwortlich zu machen sind. Gerade hier sind konkrete empirische, historische Forschungen für einzelne Städte notwendig, die zeitlich weiter zurückgehen und die Ursache für die Krisen bereits in den Phasen des Wachstums suchen.

Die Antworten der städtischen Politik, die im Mittelpunkt des Bandes stehen, ähneln auffällig den üblichen Krisenreaktionen in der westlichen Welt: Eventisierung, Tourismus sowie der Umbau zu einer postindustriellen beziehungsweise »High-Tech-Gesellschaft«. Die Ähnlichkeit der Konzepte ist frappierend.<sup>101</sup> Wir werden sie weiter unten für den Fall Wolfsburg wieder treffen; selbst in Downtown Detroit gab es ähnliche Bemühungen. Ein weiteres prominentes Beispiel ist die Restrukturierung von alten Hafenstädten wie Baltimore. Hier liegt wiederum das Potenzial einer transnationalen Stadtgeschichte, die nach der Zirkulation dieser Konzepte fragt, nach deren Umsetzungen, lokalen Anpassungen und den unterschiedlichen Erfolgs- beziehungsweise Misserfolgsgeschichten.

Austin Barber und Stephen Hall verweisen für den Fall Birmingham darauf, dass diese Strategien zwar der lokalen Wirtschaft und Teilen der Stadt helfen, jedoch zu polaren Entwicklungen führen, da für die durch die Werksschließung arbeitslos gewordenen Arbeiter keine neuen Arbeitsplätze geschaffen werden. Sie konstatieren hier vielmehr ein »mismatch« und fragen dementsprechend auch in ihrem Aufsatztitel »Whose urban renaissance?«. An dieser Stelle lässt sich eine ähnliche Entwicklung wie in Detroit feststellen, denn tatsächlich sei die »urban renaissance« hinsichtlich der positiven Effekte hoch selektiv und gerade die ethnischen Minoritäten in der »inner city« profitierten nicht davon.<sup>102</sup>

Auch zwei Aufsätze von Harald Bodenschatz zu Birmingham/Manchester und Turin in dem von ihm und Ulrike Laible herausgegebenen Sammelband »Großstädte von morgen« beschäftigen sich mit diesem Thema.<sup>103</sup> Bodenschatz betont, dass »urban renaissance« in England schon in den 1980er Jahren ein Thema war und große Öffentlichkeitswirkung hat. Birmingham war für den nötigen Umbau zu einem Dienstleistungszentrum (mit entsprechendem Imagewandel) nur wenig gerüstet. Mit der Etablierung von Fußgängerzonen, einer Begrenzung des Autoverkehrs, revitalisierten Plätzen und konvertierten Industriegeländen sei es dennoch gelungen, so der Autor, »hippe« Stadtteile für »besser verdienende Bewohner, Angestellte und Touristen« und neue öffentliche Räume zu

101 Am Beispiel der Städte Pittsburgh und Manchester wurde gezeigt, dass eine Regenerierung – im Sinne einer demografischen, sozioökonomischen und städtebaulichen Erneuerung – nur auf der Basis eines Strukturwandels vom Industrie- zum Dienstleistungssektor bei den lokalen Entscheidungsträgern möglich ist. Vgl. Klaus Kunzmann/Markus Lang/Ralf Theisen (Hrsg.), Pittsburgh – eine Erfolgsgeschichte?, Dortmund 1993; Jamie Peck/Kevin Ward (Hrsg.), City of Revolution. Restructuring Manchester, Manchester/New York 2002.

102 Austin Barber/Stephen Hall, Birmingham: Whose Urban Renaissance? Regeneration as a Response to Economic Restructuring, in: Beer/Evans, The Impacts of Automotive Plant Closure, S. 281–292.

103 Harald Bodenschatz/Ulrike Laible (Hrsg.), Großstädte von morgen. Internationale Strategien des Stadtbbaus, Verlagshaus Braun, Berlin 2008, 288 S., kart., 24,90 €.

schaffen.<sup>104</sup> Manchester als von Schrumpfung schwer betroffene Industriemetropole initiierte einen ähnlichen Umbau und schuf neue Plätze, Räume, Museen und Parks. Allerdings »dämmern [außerhalb der zentralen Bereiche] noch große Stadtbrachen vor sich hin«.<sup>105</sup> Dass das Ringen um die »postindustrielle Stadt der Zukunft« auch die Notwendigkeit einer sozialpolitischen Flankierung beinhaltet, wird vom Autor ebenfalls unterstrichen. Turin hatte in den 1980er Jahren wie Birmingham einen dramatischen Abbau von Arbeitsplätzen zu verkraften. Der seitdem realisierte, partizipativ angelegte strategische Umbauplan förderte die Durchführung von Großevents (Olympische Winterspiele), die Implantierung von Wissenschaft und neuen Technologien, die Existenz von Museen und den Zustrom von Touristen. Der Kultbau Fiat-Lingotto wird bereits auf neue Weise genutzt, auch wenn er sich noch in einem halbfertigen Stadium befindet. Der Bau neuer Infrastrukturen (vor allem der U-Bahn) und die Ausbildung neuer Zentralachsen geschehen in einer Dimension europäischer Bedeutung, so die überwiegend optimistische Lagebeurteilung durch Bodenschatz.

Die sozialwissenschaftliche Studie von Claudia Clemens zu Manchester, Birmingham und Leeds wiederum hebt stark auf die Privatisierung öffentlicher Räume infolge der Regenerationsprogramme ab. Sie setzt sich kritisch mit der Besetzung städtischer Plätze mit Fernsehbildschirmen und den in Großbritannien vielfach installierten Überwachungskameras auseinander. Regularien und Kontrollen verunmöglichten eine spontane Nutzung solcher Stadträume vor allem durch »unerwünschte« Gruppen. Außerdem träfe man junge Leute in den kommerzialisierten Stadtzentren schon deswegen weniger an, weil sie nicht über genügend Konsumkraft verfügten. Andere, nämlich Mittelschichtgruppen, ermuntere man wiederum, sich den öffentlichen Stadtraum privat anzueignen, zum Beispiel durch Fahrradfahren in Fußgängerzonen und Veranstaltung urbaner Picknicks, bei denen Teilräume von solchen »Nutzern« zeitweise abgeteilt werden. Die öffentlichen Plätze werden, so Clemens, zu einem Ort, wo man private Aktivitäten zur Schau stellt: »opportunities for postmodern urban identity formation«.<sup>106</sup>

Für die Stadt Wolfsburg kommt die Forschung hinsichtlich städtischer Transformationsprozesse zu einem positiven Bild, obgleich auch hier öffentliche Räume zu halböffentlichen oder privaten Räumen werden. Wolfsburg erweist sich als eine Stadt, der es bislang stets gelang, Krisen zu überwinden. Zum dortigen Strukturwandel gibt es zwei neue Publikationen: Ein innovativer Band mit dem Titel »Industriestadt futurismus«, herausgegeben von Martin Kaltwasser, Ewa Majewska und Jakub Szreder, verbindet einen künstlerischen mit einem wissenschaftlichen Blick auf Prozesse des Strukturwandels in Industriestädten.<sup>107</sup> Die Herausgeber baten Künstler und Wissenschaftler, das hundertjährige Jubiläum der Autostadt Wolfsburg und der Stahlstadt Nowa Huta zu imaginieren und aus dieser vorgestellten Zukunft heraus einen Blick zurückzuwerfen und die Entwicklung zu beurteilen. Jenseits dieser visionären Perspektive geraten im Band die Strategien angesichts eines sich abzeichnenden Strukturwandels in den Blick. Nowa Huta entschied sich in geradezu grotesker Weise für eine Eventisierung. 2001 entwarf eine Stiftung »SocLand« ein »politisches Disneyland«, eine Ausstellung, in der die Besucher die Lebenswirklichkeit des Kommunismus erfahren sollen.<sup>108</sup> Auch Wolfsburg setzte auf

104 Ebd., S. 51.

105 Ebd., S. 61.

106 *Claudia Clemens*, *Post-industrial Cities in Transition – The Production of Space in Manchester, Birmingham and Leeds*, Sierke Verlag, Göttingen 2010, 322 S., brosch., 43,00 €, S. 72–136.

107 *Martin Kaltwasser/Ewa Majewska/Jakub Szreder* (Hrsg.), *Industriestadt futurismus. 100 Jahre Wolfsburg*, Büro Kopernikus, Frankfurt am Main 2007, 373 S., kart., 25,00 €.

108 *Frank Roost*, *Perspektiven der Industriestädte im Wandel – Wolfsburgs Umbau vom Waren- zum Imageproduktionsstandort*, in: *Kaltwasser/Majewska/Szreder*, S. 283–293, hier: S. 298f.

die Transformation der Industriestadt in eine »Eventstadt«. Frank Roost bewertet diesen Prozess als ein Beispiel für einen »vielgestaltigen, nicht nur vom Niedergang der Produktion gekennzeichneten Struktur- und Imagewandel einer Industriestadt«.<sup>109</sup>

Das Buch »Stadt als Erlebnis« beschäftigt sich zentral mit den gegenwärtigen Bestrebungen, Wolfsburg in eine Eventstadt zu verwandeln.<sup>110</sup> Es handelt sich um die vierte einer Reihe von soziologischen Studien zu Wolfsburg, die von einem (teils wechselnden) Autorenteam seit 1959 unternommen wurden, um die Entwicklung der Industriestadt über Jahrzehnte hinweg zu begleiten. Zentral war in allen Studien die Frage, inwieweit sich ein Heimatgefühl und Urbanität in einer neu gegründeten Stadt entwickeln können. An diese Frage knüpft auch die vierte Studie von 2010 an. Ziel ist es, »die stadtkulturellen Folgen jener erlebnisorientierten Stadtentwicklungspolitik [zu untersuchen], die das letzte Jahrzehnt der Wolfsburger Kommunalpolitik bestimmt hat«. Mit dieser »stadtkulturellen« Perspektive wirft der Band Themen auf, die in anderen Publikationen bislang kaum behandelt wurden, nämlich die Frage nach Urbanität im Kontext von Eventisierung sowie die nach der Mitsprache der Bürger in solchen Transformationsprozessen.

Bereits in einer Publikation mit dem Titel »Stadt am Wendepunkt« aus dem Jahr 2000 hatten sich die Autorinnen und Autoren mit dem Umstrukturierungsprozess Wolfsburgs in den frühen 1990er Jahren hin zu einer »Eventstadt« befasst.<sup>111</sup> Sie betonten darin, dass sich der Entwicklungsschub der Stadt im betrachteten Zeitraum nahezu ausschließlich der Entscheidung Volkswagens verdankt, sich am Standort auch entwicklungspolitisch zu engagieren und mit der Stadt in Gestalt der »Wolfsburg AG« eine Public-private-Partnership einzugehen. Die Autorinnen und Autoren konstatieren zwar ein »partnerschaftliches Verhältnis zwischen Stadt und Werk«, aber »wenn es das Ziel der Großprojektpolitik war, als Stadt [gegenüber VW] ein Stück weit ein selbständigeres Profil zu gewinnen, so ist das nur bedingt gelungen«.<sup>112</sup> Die Großprojektpolitik wurde weitgehend ohne Bürgerbeteiligung durchgeführt, wie die Autoren nüchtern feststellen. Trotzdem sei sie auf Akzeptanz gestoßen, und die Restrukturierung Wolfsburgs zu einer Eventstadt habe den Stolz der Bewohner auf ihre Stadt erhöht.

Zurzeit lässt sich zweifellos von einer Dominanz soziologischer, raumplanerischer und wirtschaftsgeografischer Forschung im Hinblick auf Deindustrialisierung und Stadt, auf schrumpfende Städte und krisenhafte Entwicklungen (ehemaliger) Industriestädte sprechen. Diese Studien geben wichtige Impulse für historische Arbeiten, bedürfen jedoch gleichzeitig eines historisch korrigierenden Blicks. Dies gilt zunächst einmal hinsichtlich einer historischen Tiefendimension. Sie würde, wie das oben besprochene Buch von Sugrue, aber auch die Publikation von Schildt und Schubert zeigt, neue Erkenntnisse bringen. So gerät in Sugrues Buch, wie dargestellt, ein Spannungsverhältnis zwischen städtischer und nationaler Ebene in den Blick. Städtische Krisenentwicklungen verlaufen nicht synchron mit nationalen. Wie am Beispiel Detroits zu sehen war, begann die Krise in den 1950er Jahren und zeitigte in der Stadt bereits Effekte, während auf nationaler Ebene Wachstum und Prosperität dominierten und die nationalen Statistiken die lokalen Katastrophen nicht abbildeten. Darüber hinaus gilt es, gerade theoretische Perspektiven wie das Konzept der Pfadabhängigkeit, das Manfred Kühn in seinem Aufsatz zum Strukturwandel in Brandenburg heranzieht, oder den in der soziologischen Diskussion häufig zitierten Übergang von der fordistischen zur postfordistischen Stadt mit historischem Blick zu prüfen und auf Potenziale für die Geschichtsschreibung zu befragen.

---

109 Ebd. S. 283.

110 Annette Harth/Ulfert Herlyn/Gitta Scheller u. a., *Stadt als Erlebnis: Wolfsburg. Zur stadtkulturellen Bedeutung von Großprojekten*, VS-Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden 2009, 252 S., brosch., 24,90 €.

111 Harth/Herlyn/Scheller, *Wolfsburg. Stadt am Wendepunkt*.

112 Harth/Herlyn/Scheller, *Stadt als Erlebnis*, S. 232.

Prominent wurde die Verwendung des Begriffspaares »fordistische/postfordistische Stadt« insbesondere durch das Buch »Stadtpolitik« von Helmut Häußermann, Dieter Läßle und Walter Siebel.<sup>113</sup> Das Buch geht von der Beobachtung aus, dass die europäische Stadt an einem Wendepunkt stehe, wobei sich die Autoren in erster Linie auf die deutsche Entwicklung konzentrieren. Kern der Argumentation ist, dass die Städte ihre privilegierte Position als Standort von Industrie seit den 1970er Jahren verloren haben und damit ein fundamentaler Wandel und eine Neuorientierung der Stadtpolitik einhergehen. Diesen Wandel beschreiben Häußermann, Läßle und Siebel nun mit den Kategorien des Fordismus und des Postfordismus; zuweilen aber auch, und das sei kritisch angemerkt, mit modern und postmodern, ohne die beiden Begriffspaare aufeinander zu beziehen. Sie verwenden Fordismus und Postfordismus hierbei nicht im engeren Sinne als Produktionsmodell, sondern als Gesellschaftsmodell, das in der Verbindung von Massenproduktion, Massenkonsum und Wohlfahrtsstaat die bundesdeutsche Gesellschaft geprägt habe und mit dem ein Normalarbeiterverhältnis, ein Hausfrauendasein und Standardisierungsprozesse verbunden seien. Problematisch ist hierbei, dass die Autoren einer beinahe deterministischen Sichtweise anhängen, als habe der Fordismus als Inbegriff von Massenproduktion und Standardisierung die Lebenswelten zwangsläufig geprägt. Nicht zuletzt die technikhistorische Forschung hat in den letzten beiden Dekaden jedoch aufgezeigt, dass dies nicht der Fall war, und auf die vielfältigen Individualisierungen, Aneignungen und Widerstände der Menschen hingewiesen. So »ging die Ausstattung mit standardisierten Konsumgütern« nicht einfach »mit einer Standardisierung der Lebensstile einher«<sup>114</sup>, wie es die Autoren pauschalisierend annehmen. Auch die Vorstellung einer »Ökonomisierung des Wohnens und Rationalisierung des Alltagslebens«<sup>115</sup> als Kennzeichen des modernen Lebensstils wird in der Forschung schon lange hinterfragt. Die abstrakte soziologische Beschreibung ebnet hier vielfältige Differenzierungen ein. Alle gesellschaftlichen Phänomene dem Fordismus zuzuordnen, übersieht wichtige andere Entwicklungen: Warum ist die Hausfrau im Suburbanen »fordistisch«? Müsste man nicht, gerade für die bundesdeutsche Entwicklung, hier den »Rückzug ins Private« mitdenken? Gewiss mag alles in irgendeiner Weise mit der Durchsetzung eines fordistischen Produktionsmodells zusammenhängen (wie der bescheidene Wohlstand der Arbeiter oder die standardisierten Massengüter, die in die Wohnungen gelangten), aber warum sollte dies auch für die geschlechterorientierte Arbeitsteilung gelten? Handelt es sich dabei nicht vielmehr um ein Produkt des 19. Jahrhunderts? Gleiches gilt für die Zuordnung der Trennung von Arbeit und Leben zum Fordismus; auch hier handelt es sich letztlich um ein Phänomen, das mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert und damit viel früher einsetzte. Auch der konstatierte Übergang zum Postfordismus erscheint in dieser Verallgemeinerung mithin zu holzschnittartig. Zweifellos lassen sich neue Entwicklungen wie Festivalisierung, Eventisierung oder Public-private-Partnership beobachten. Fraglos sank auch die Zahl der Industriearbeitsplätze in den Städten – nur eben schon in den 1950er Jahren, wie die Autoren selber schreiben.

Historische Forschung ist aufgefordert, mit theoretisch inspirierten, aber historisch-empirisch gesättigten Fallstudien mehr Klarheit zu schaffen und dieses holzschnittartige Bild zu korrigieren. Spannend sind doch gerade die Kontinuitäten fordistischer Elemente und das Nebeneinander von Industriearbeit und Festivalisierung, wie es sich beispielsweise in Wolfsburg beobachten lässt. Oder der bislang misslungene Versuch einer Festivalisierung oder Eventisierung der Detroitener Innenstadt. Auch sozialhistorische Fragen, wie sie – ohne historische Perspektive – im Beitrag zu Birmingham gestellt wurden:

113 *Hartmut Häußermann/Dieter Läßle/Walter Siebel*, *Stadtpolitik* (Neue sozialwissenschaftliche Bibliothek), Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main 2007, 403 S., brosch., 14,00 €.

114 Ebd., S. 150.

115 Ebd., S. 151.

»whose urban renaissance?«, sind für jede einzelne Stadt zu formulieren. Die Spannung der Stadtforschung, einerseits auf die Individualität jeder Stadt zu verweisen, andererseits das Allgemeine darin aufzuzeigen, kann genau hier fruchtbar werden.

### VIII. ZUSAMMENFASSUNG: PERSPEKTIVEN DER INDUSTRIESTADTFORSCHUNG

#### *Stadt- und Industrialisierungsgeschichte: Synergieeffekte*

Im Vorhergehenden wurde die Forschung aus Sicht der Stadtgeschichte rezipiert. Die Wirtschaftsgeschichte wiederum, für die Fragen der Industrialisierungsgeschichte relevant sind, nimmt die Städte als ökonomische Akteure oder als Untersuchungseinheit für wirtschaftshistorische Fragen viel zu selten in den Blick. Indem die Industriestädte aber immer auch Industrialisierungsprojekte waren, sind sie untrennbar mit der Industrialisierungsgeschichte verbunden; dies gilt gleichermaßen für die Geschichte ihrer Schrumpfung und die Bedeutung von Deindustrialisierungsprozessen. Eine historisch bedeutsame Folge in den westlichen Industrienationen ist beispielsweise, dass es zwar weiter industrielle Produktion gibt, die Industrie aber ihre stadtprägende Wirkung verloren hat, die Werner Sombart ihr noch um 1900 attestiert hatte. Eine explizite Verbindung mit der Geschichte der Industrialisierung stellt ein auffälliges Desiderat dar. Zwar finden sich in manchen Publikationen Produktionszahlen beziehungsweise für sozialistische Städte häufig Schilderungen der Produktionsprobleme und der Mangelsituationen, aber eine systematische Interpretation des Erfolgs beziehungsweise Misserfolgs dieser Städte für die Industrialisierungsgeschichte des jeweiligen Landes fehlt. Weiter gibt es keine Forschungen zur Stellung der Stadt oder des dort befindlichen Werks in der nationalen, noch weniger in der globalen Wirtschaft oder zu internationalen Verflechtungen der Produktion. Ebenso wird kaum gefragt, inwieweit die einzelnen Städte in ihren räumlichen, sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen jeweils von international zirkulierenden Produktionskonzepten und sich verändernden Mustern globaler Arbeitsteilung beeinflusst werden. Doch die Krisen der 1970er Jahre und die Neustrukturierung der Weltmärkte seit den 1980er Jahren veränderten die Rolle der Städte. Hier kann und sollte die Stadtgeschichte als globale Geschichte geschrieben werden; nicht zuletzt um die Frage zu beantworten, wie sich die Rolle der Industriestädte historisch veränderte.

#### *Globale und transnationale Perspektiven*

Letzteres, die globalen Zusammenhänge von Wachstum und Schrumpfung von Städten, verweist auf eine weitere wichtige Perspektive für eine künftige Industriestadtforschung: eine transnationale beziehungsweise globale Geschichtsschreibung. Ähnlich wie in den Forschungen zu Industriestadtgründungen konzentriert sich auch allgemeine Stadtgeschichtsforschung traditionellerweise zumeist auf eine Stadt oder sie nimmt, wenn auch schon viel seltener, verschiedene nationale oder internationale Städte vergleichend in den Blick. Dabei kann es allerdings, wie verschiedentlich gefordert, nicht lediglich um einen Vergleich sozialistischer Industriestädte mit nichtsozialistischen gehen. Vielmehr wäre eine globale und transnationale Perspektive einzunehmen. In einigen Publikationen finden sich bereits – implizit – vielerlei Hinweise auf die Wanderungen, Zirkulation und lokale Adaption von Leitbildern, Konzepten und Technologien. Magnitogorsk ist nur eines von vielen Beispielen, an denen sich die Migration von Stadtplanungskonzepten zeigen ließe.<sup>116</sup> Weiter wurde darauf hingewiesen, dass sich zum Beispiel Salzgitter oder Wolfsburg nach 1945 in den »internationalen zeitspezifischen Trend zur Gestaltung der Stadt

116 Vgl. *Kotkin*, *Magnetic Mountain*.

als Landschaft« integrierten.<sup>117</sup> Eine transnationale Geschichtsschreibung hätte dabei jeweils nach der spezifischen Adaption von Konzepten zu fragen, nach den Veränderungen und Anpassungen, denen sie unterliegen, sowie nach den Mechanismen ihres Transfers, nach den Akteuren, der Bedeutung von Fachjournalen, von Kongressen, Verbänden und von Reisen für die Verbreitung von Leitbildern und Ideen. Für Industriestadtgründungen, die immer untrennbar mit der Industrialisierungsgeschichte verbunden sind, gilt es zudem nicht nur nach der Zirkulation von städtebaulichen Leitbildern zu fragen, sondern gleichermaßen nach der Migration von Produktionsmodellen und ihrer nationalen und lokalen Anpassung, nach der Migration der Beschäftigten selbst sowie – im Sinne einer Öffnung zu einer Globalgeschichte – nach globaler Arbeitsteilung und Verflechtungen der Produktion.

#### *Forschungsperspektive »Raum«*

Eine transnationale oder globalgeschichtliche Fragestellung verweist auf eine weitere zukunftsweisende Perspektive der Industriestadtforschung: Die stadtgeschichtliche Forschung, soweit sie Industriestädte betrifft, hat sich bislang zu wenig mit dem Raum als analytischer Kategorie befasst. Der *spatial turn* ist an der historischen Industriestadtforschung scheinbar spurlos vorbeigegangen. Ein Anschluss an die Geografie<sup>118</sup> oder die Soziologie und deren raumbezogene Paradigmen ist dementsprechend ein Forschungsdesiderat. Eine 2008 erschienene Studie des Geografen Robert Lewis über Chicago von der Zeit nach dem Amerikanischen Bürgerkrieg bis zur Weltwirtschaftskrise zeigt das Potenzial einer raumorientierten Geschichtsschreibung von Industriestädten auf.<sup>119</sup> Das Buch verbindet zwei Thesen. Zum einen zeigt Lewis, wie die Industrie und ihre Ansiedlung die Stadt prägten; sie strukturierten den gesamten Stadtraum: »In other words, Chicago was not simply a city; it was a complex metropolitan district composed of several business centers and factory districts, hundreds of municipalities, and thousands of residential areas.«<sup>120</sup> Lewis macht einen städtebildenden Trend zur Dezentralisierung der Stadtstruktur aus, der, so seine These, bereits im späten 18. Jahrhundert (!) einsetzte und von unterschiedlichen Akteuren aus jeweils eigenen Interessen betrieben wurde. Zum anderen zeigt Lewis auf, wie wichtig städtische Netzwerke für die einzelnen Industrien in Chicago gewesen sind. Ob sie in der »inner city« platziert waren oder an den Rändern der Stadt, die Unternehmen waren vielfältig mit einander verflochten: über lokale Arbeitsmärkte, Finanzierungen und Zulieferungsbeziehungen.

Die Geschichtsschreibung der Industriestädte wäre gut beraten, solche Anregungen der Nachbardisziplinen aufzunehmen und stärker nach der raumbildenden Wirkung von Industrie zu fragen. Die räumliche Struktur wird zwar auch von der Stadtplanungsgeschichte thematisiert, nicht jedoch unter Aspekten der Raumeignung. Es wird kaum auf die symbolische Dimension der räumlichen Struktur eingegangen, so sehr dies auch immerhin ansatzweise bei den Forschungen zu den sozialistischen Städten der Fall sein mag. Die Kategorie des Raums impliziert zum einen, ständigen Veränderungen und der Pluralität wahrgenommener Räume und Raumbeziehungen nachzugehen, und zum anderen den Zusammenhang von städtischen Räumen und Verkehrsgeschichte beziehungsweise Mo-

117 Axel Schildt, Wolfsburg – eine neue Stadt im Wiederaufbau der Bundesrepublik, in: *Kaltwasser/Majewska/Szreder*, S. 210–220, hier: S. 214 und 220.

118 Jean Claude Dumas/Pierre Lamard/Laurence Tissot (Hrsg.), *Les territoires de l'industrie en Europe (1750–2000). Entreprises, régulations et trajectoires* (Intelligence territoriale, Bd. 4), Presses universitaires de Franche-Comté, Besançon 2007, 473 S., brosch., 22,00 €.

119 Robert D. Lewis, *Chicago Made. Factory Networks in the Industrial Metropolis* (Historical Studies of Urban America), University of Chicago Press, Chicago 2008, 364 S., geb., 40,00 \$.

120 Ebd., S. 270.



bilitätsregimes herzustellen.<sup>121</sup> Mobilitätskonzepte und -praktiken lagen nicht nur jeweiligen Industriestadtplanungen zugrunde, sondern prägten ganze Siedlungsstrukturen, gerade in Industriestädten, wo die historische Durchsetzung des Autos und des LKWs die Raumbeziehungen besonders veränderten, da sich dadurch die Dynamiken der Suburbanisierung erheblich verstärkten und sich durch den immer leichteren und billigeren Massengütertransport das gesamte Produktionssystem grundlegend veränderte (Just-in-time-Zulieferung). In eine solche Raugeschichte sind auch die Praktiken der Bewohner einzubeziehen, einschließlich des Wegzugs an suburbane Wohnplätze beziehungsweise das Pendeln in nahe und entfernte Agglomerationen, die wiederum bessere Arbeitsplätze aufweisen.<sup>122</sup> Mobilitätskonzepte und -praktiken lagen nicht nur jeweiligen Industriestadtplanungen zugrunde, sondern prägten ganze Siedlungsstrukturen.<sup>123</sup>

#### *Gesellschafts- und kulturgeschichtliche Dimensionen*

In den 1980er Jahren hätte kein Zweifel bestanden, dass die Geschichte der Industriestädte eine sozial- und wirtschaftshistorische ist. Im Kontext der Kulturgeschichte ging diese Selbstverständlichkeit verloren, ohne dass gleichzeitig eine ausgeprägte oder profilierte »Neue Kulturgeschichte« hinsichtlich der Geschichte von Industriestädten entwickelt worden wäre. Einige der vorgestellten Arbeiten bieten jedoch wichtige Anknüpfungspunkte.

So wären die vorhandenen Ansätze hinsichtlich der Repräsentation von Stadt weiter auszubauen. Zudem ist eine kultur- und alltagsgeschichtliche Perspektive und damit die historische Schilderung der Lebensweisen und der Wahrnehmung der Städte durch Bewohnerinnen und Bewohner ein inzwischen fest etabliertes Feld. Die Einbeziehung der Migrationsgeschichte und der spezifischen Erfahrungen, Kulturen, aber auch der damit verbundenen strukturellen Besonderheiten von Industriestädten würde die Industriestadtforschung bereichern. Hierin läge eine bedeutsame Weiterführung gegenüber den doch häufig sterilen »reinen« Planungsstudien. Schließlich entstand in Industriestädten eine spezifische Stadtkultur, in der man sich bewusst als Industriestadt, als Arbeiterstadt, als Migrantenstadt, als Chemie- oder Autostadt verstand. Zumindest offiziell herrschten, wenigstens in den Dekaden nach dem Zweiten Weltkrieg, Zukunftsgewissheit und der Anspruch auf soziale Egalität. Industriestädte sind damit Teil der Gesellschaftsgeschichte und der Kulturgeschichte. Sie erlauben eine Untersuchung industrieller Lebensformen

121 *Barbara Schmucki*, *Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich*, Frankfurt am Main/New York 2001.

122 *Thorsten Bürklin/Michael Peterek*, *Lokale Identitäten in der globalen Stadtregion. »Alltagsrelevante Orte« im Ballungsraum Rhein-Main*, Frankfurt am Main/London 2006.

123 Sehr deutlich wird dies in Per Lundins Monografie »Bilsamhället« herausgearbeitet (die auch eine knappe englische Zusammenfassung und faszinierendes Bildmaterial enthält). Am Beispiel Schwedens und der USA wird aufgezeigt, wie sich das Auto die Städte eroberte, wie Verkehrs- und Planungsexperten maßgeblichen Einfluss auf die Stadtplanung gewannen und wie die Separierung von Fußgänger- und Autoverkehr und andere Sicherheitsmaßnahmen sowie die vollständige Anpassung von schematischen Vorstadtsiedlungen an Verkehrsführungen die Gestalt der Städte stark und irreversibel zu prägen begannen. Die Planungsexperten realisierten eine Stadt, in der inselartige, von Autoverkehr frei gehaltene Zonen konzentrierter Aktivitäten von Durchgangsstraßen und Parkhäusern umgeben waren. All dies spielte sich im Zuge des unreflektierten Traums einer idealen Gesellschaft ab, der sich zum »mardröm«, zum Alptraum, verwandeln sollte und der, so Lundin, bereits seit den 1960er Jahren einige Gegen-Experten beschäftigte. Diese prangerten die beginnende Stadtzerstörung durch das Auto an und fragten wie Thomas Paulsson nach der »Stadt für alle? Oder niemanden?« (S. 297f.); *Per Lundin*, *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*, Stockholmia förlag, Stockholm 2008, 405 S., geb., 144 SEK.

und städtischer Kulturen im Mikrokosmos. Industriestadtforschung muss dabei die Industrie-, Gesellschafts- und Kulturgeschichte verbinden. Der Fokus sollte auf die Industriestadt als Ort der Moderne sowie auf die Frage nach einer Transformation zu einer – wie auch immer genauer zu bezeichnenden – »Nachmoderne«<sup>124</sup> gelegt werden.

---

124 Der Begriff der Nachmoderne steht hier nicht programmatisch für ein bestimmtes Konzept wie es die Begriffe »Postmoderne«, »Zweite Moderne«, »Reflexive Moderne« beziehungsweise »Wissens- oder Informationsgesellschaft« tun. Vielmehr soll mit dem wenig verwendeten Begriff, der schlichtweg die unbelastete Silbe »nach« verwendet, darauf verwiesen werden, dass aus historischer Perspektive weder Einigkeit über eine solche neue Epoche besteht, geschweige denn ein Konzept zur Verfügung stehen könnte, um eine neue Epoche zu bestimmen. Der Terminus soll daher unbestimmt sein. Die Frage einer Epochenäsur und deren Bezeichnung ist noch ungeklärt.