

KONZEPTE HISTORISCHER INDUSTRIESTADTFORSCHUNG

Pfadentwicklungen und Medialität

1. Zur Definition von Industriestädten

Industriestädte des 19. und 20. Jahrhunderts wiesen feste Merkmale auf: Sie waren Orte der Massenproduktion, oft spezialisierter Branchen, sie standen für historisch neue Formen von Arbeit, sie waren geplant oder wild gewachsen und wurden häufig von einzelnen Betrieben oder Branchen, also monostrukturell, geprägt. Dafür steht der Typ der *Company Town*; in Deutschland mindestens genauso wichtig war (und ist noch) der Typ der stark industriell geprägten und wirtschaftlich und sozial stärker gemischten Großstadt. Immer mehr trat in der historischen Forschung die Wahrnehmung in den Vordergrund, dass Industriestadtentwicklungen eine starke internationale Dimension aufweisen. Insbesondere die geplanten, seit den 1920er-Jahren massiv hochgezogenen sozialistischen Industriestädte gerieten neuerdings in den Horizont der Stadtforschung. Im Zuge transnationaler Perspektiven trat zutage, dass diese sozialistischen Industriestadtgründungen mehr mit der westlichen Moderne zu tun hatten, als lange zugegeben oder erkannt wurde.¹ Klar wurde auch, dass Industriestadtgeschichte mit gesamtgesellschaftlichen Transformationen noch enger verbunden ist als sonst in der Stadtgeschichte erkennbar wird.

Lange konzentrierte sich die Forschung darauf, herauszuarbeiten, dass die Industriestädte im Zuge von Migrationsprozessen der Hochindustrialisierung entstanden seien; überhaupt bringt man diesen Stadttyp mit dem 19. Jahrhundert zusammen. Hier wurde vor allem betont, dass er sich in Ballungsgebieten wie dem Ruhrgebiet als neue Form von Agglomerationsbildung entwickelt habe, die in der Tat starke Defizite an Infrastruktur und Urbanität aufwies. Aber das übersieht die starke und reichhaltige Industriestadtgeschichte des 20. Jahrhunderts, zu der auch gehört, dass man partiell Anschluss an allgemeine Standards der Stadtentwicklung gewann. Denn es gelang Industriestädten während des 20. Jahrhunderts zunehmend, ein gewisses Niveau an Umweltqualität, der Versorgung der Bevölkerungen und der Steigerung urbaner Qualität zu

1 Vgl. Marie-Janine Calic/Sabine Dabringhaus/Dietmar Neutatz/Julia Obertreis (Hg.), *The Crisis of Socialist Modernity. China, Yugoslavia and the Soviet Union in the 1970s*, Freiburg 2011; Lewis H. Siegelbaum, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca/London 2008.

erreichen. Disparate Stadträume wuchsen zusammen und wurden durch Verkehr und Versorgungsnetze integriert.² Demgegenüber steht der Umstand, dass sich die jeweiligen Wohnbevölkerungen bis in unsere Zeit hinein mehr an ihren jeweiligen Wohnquartieren orientierten als an den Gesamtstädten.³ Industriestädte lassen sich ferner danach differenzieren, wie stark sich jeweils einzelne Branchen und Betriebe im Habitus und in den Wertorientierungen lokaler Bevölkerungen wiederfanden. Dies war in den Schwerindustriestädten des Ruhrgebietes und des Saarlandes ebenso der Fall wie in den Autostädten mit ihrer Kultur der Automobilität.⁴

In den letzten zwanzig Jahren erschien die Industriestadt zunehmend als sterbendes, jedenfalls historisch überholtes Phänomen. Die Wahrnehmung von Schrumpfung, Jobverlust und Abwanderung überlagerte alles andere, vor allem im Zeitalter der als rundweg erfolgreich erscheinenden Eventstädte.⁵ Indes hat sich die urbanistische Perspektive inzwischen gewandelt: Wie kann Schrumpfung aufgefangen, wie können eine differenzierte, ausgewogene Entwicklung eingeleitet und Modernitätsrückstände wettgemacht werden? Es zeigte sich, dass Wachstum und Schrumpfung miteinander einhergehen können, oft sogar gleichzeitig in einzelnen Städten.⁶

Generell hat die Industriestadtgeschichte eine globale Dimension hinsichtlich wachsender Konkurrenzen, internationaler Arbeitsmigration und sich ändernder global dimensionierter Arbeitsteilung. Schließlich läuft die Debatte über Industriestädte auf die Frage hinaus, inwiefern es gelingen kann, einen industriellen Kern in der Gesamtwirtschaft zu erhalten, und wie dieser künftig mit Informationstechnologien verschmelzen wird.

-
- 2 Paradigmatisch: Heinz Reif, *Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846–1929*, Köln 1993; als Überblick: Simon Gunn, *Beyond Coketown: The Industrial City in the Twentieth Century*, in: Clemens Zimmermann (Hg.), *Industrial Cities. History and Future*, Frankfurt a. M./New York 2013, S. 29–45.
 - 3 Eine innovative, kulturhistorisch angelegte Studie ist: Sandra Schürmann, *Dornröschen und König Bergbau. Kulturelle Urbanisierung und bürgerliche Repräsentationen am Beispiel der Stadt Recklinghausen (1930–1960)*, Paderborn 2005. – Schürmann hat u. a. den unterschiedlichen Stellenwert des Recklinghauser Stadtzentrums und der Ortsteile für die Raumwahrnehmung der Bewohner herausgearbeitet.
 - 4 Clemens Zimmermann, *Autostadt Rüsselsheim: Räume, Akteure und Selbstbilder zwischen Lokalität und Globalität*, in: Martina Heßler/Günter Riederer (Hg.), *Autostädte im 20. Jahrhundert. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive*, Stuttgart 2014, S. 49–67; Timo Luks, *Social Engineering, the Factory and Urban Environment: Cadbury/Bournville and Opel/Rüsselsheim (1878–1960)*, in: Zimmermann, *Industrial Cities* (wie Anm. 2), S. 263–282; Martina Heßler, *Die Geschichte von Autostädten in globaler Perspektive. Plädoyer für eine global orientierte Zeitgeschichtsschreibung*, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte* 2011, H.1, S. 91–100.
 - 5 Vgl. Annette Harth u. a., *Stadt als Erlebnis: Wolfsburg. Zur stadtkulturellen Bedeutung von Großprojekten*, Wiesbaden 2010; Katharina Schramm-Wohlgemuth, *Entwicklung kultureller Infrastruktur in der Industriestadt Wolfsburg unter besonderer Berücksichtigung der Wolfsburger Kulturmeile*, unveröff. Diplomarbeit beim Lehrstuhl Kultur- und Mediengeschichte an der Universität des Saarlandes, 2012.
 - 6 Nach Martina Heßler/Clemens Zimmermann, *Perspektiven historischer Industriestadtforschung. Neubetrachtungen eines etablierten Forschungsfeldes*, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 51 (2011), S. 661–694, hier S. 661–664 u. 668–673; vgl. Hans-Werner Wehling, *Gelsenkirchen. Stadtentwicklung, Strukturwandel und Zukunftsperspektiven*, Münster 2014; *aktuelle Beispiele: Manfred Kühn, Peripherisierung und Stadt. Städtische Planungspolitiken gegen den Abstieg*, Bielefeld 2016.

2. Akteurskonstellationen in Industriestädten

Zu klassischen Konstellationen von schwerindustriellen Städten gehörte im späten 19. Jahrhundert, Heinz Reif zufolge, neben besonderer Dynamik, neuen Arbeits- und Zeitrhythmen, schwierigen Umweltbedingungen, organisatorischem Problemdruck, die besondere Rolle von Großbetrieben und die zunächst sehr bescheidenen materiellen und personellen Ressourcen der Stadtgestaltung. Jedoch „Industriebürger und die Bürger des aufkommenden Dienstleistungssektors bildeten eine Synthese aus einer industriebezogenen Sozial-, Sozialhygiene- und Wirtschaftspolitik, zu der die Unternehmer, Manager und Techniker der großen Werke viel Know-How und das Bürgertum eine Politik der City-Bildung beisteuerten; „die Leistungsschwerpunkte dieser Städte findet man in der Folge dessen zumeist im Bereich der sozialen wie städtebaulichen Infrastrukturen, relativ spät zum Teil in der Stadtplanung“.⁷ In den erwähnten *Company Towns*, also eher kleineren Städten oder Siedlungen, prägten einzelne Betriebe die Entwicklung, den baulichen und sozialen Strukturen, der spezifischen Kultur und den Selbstverständnissen der Bevölkerung nach – bis zu den kommunalen Machtverhältnissen. Prinzipiell gilt diese prägende Konstellation von einem dominierenden Werk oder einer vorherrschenden Branche einerseits und der Stadtgesellschaft und der Frage nach kommunaler Selbstverwaltung andererseits auch für mittelgroße Städte und sowohl für sozialstaatliche als auch sozialistische Regimes.

Ein Werk konnte strukturbildend sowohl hinsichtlich der sektoralen Beschäftigung wie hinsichtlich der Ausbildung politischer Eliten sein. Insbesondere für den Sozialismus wurde herausgearbeitet, dass die Städte in vielen Versorgungsbereichen von den Betrieben abhängig waren, freilich auch Spielräume besaßen und etwa bei Freizeitgestaltung und Konsum verbessernde Akzente setzten. Für die sozialistische Industriestadt ist diese Symbiose von Werk und Stadt vielfach belegt, woraus sich ergab, dass Betriebe kommunale Dienstleistungen ersetzten. Städtebaulich tendierte diese Faktorkonstellation in Richtung der kompakten Stadt. All diese Konstellationen, eingeschlossen die in Industriestädten und mehr noch in Industriesiedlungen begrenzte Gestaltungskraft zivilgesellschaftlicher Initiativen und Kräfte, haben lange bis ins 20. Jahrhundert fortgewirkt – nach 1945 mit überraschenden Parallelen in den beiden deutschen Staaten.⁸

3. Schrumpfungsprozesse seit den 1980er-Jahren

Als einer der ersten Sozialwissenschaftler beobachtete 1990 Jürgen Friedrichs die Schrumpfungsprozesse in Duisburg und Saarbrücken sowie großräumige Disparitäten des Wohlstands und der Bevölkerungsverteilung im Ruhrgebiet einerseits und in

7 Heinz Reif, Städte und Städteagglomerationen der Montanindustrie in Deutschland, 1850–1914, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2012, H. 1, S. 15–28, hier S. 23.

8 Nach Heßler/Zimmermann, Perspektiven (wie Anm. 6), S. 673–676; Christoph Bernhardt, Zur Spezifik und historischen Verortung sozialistischer Industriestädte, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2012, H. 2, S. 45–54, hier S. 50 f.

den Metropolregionen andererseits.⁹ Breiter diskutiert wird das Thema seit den 1990er-Jahren¹⁰, vor allem unter dem Eindruck gravierender Entwicklungen im ersten Wiedervereinigungsjahrzehnt bezüglich der Problematik ostdeutscher Städte. Dort waren die Industriestädte auf Kosten von Kleinstädten, dem Land und des altindustriellen Südens vor allem in den Schlüsselbranchen Stahl, Kohle und Chemie noch bis 1989/90 massiv gefördert worden. Umso einschneidender verlief nach der Wende der Beschäftigungsabbau, was dort bis heute Auswirkungen auf die sozialen Strukturen hat.¹¹

International ist vor allem das dramatische Beispiel der sich entvölkernden und von rassischen und Klassen-Konflikten geprägten Motor City Detroit bekannt, bei der freilich nicht nur die Verlagerung der Autoproduktion, sondern auch Suburbanisierung eine wichtige Rolle spielte. Die Autostadt Detroit verlor gegenüber dem Höhepunkt der Bevölkerungsentwicklung 1950 von 1,85 Millionen 1,14 Millionen Einwohner, d. h. 62 Prozent, bis 2010. Davon gingen zunächst die meisten, in der Regel Angehörige der Mittelschichten, ins Umland, das seit den 1970er-Jahren im Gegensatz zur Stadt selbst mit drei Millionen Einwohnern konstant blieb. Es handelte sich jedoch nicht nur um Wohn-Suburbanisierung, sondern auch um die Verlagerung von Arbeitsplätzen nicht nur der Autoindustrie in das Umland; schon in den 1950er-Jahren schlossen in Detroit selbst 870 Betriebe. Diese ungeheuren Transformationsprozesse beruhten auf technisch-organisatorischen Notwendigkeiten, der geringeren Stärke von Gewerkschaften in neu aufgebauten Betrieben und auf der Verfügbarkeit billigen Baulandes in der Peripherie. Der Freizeitwert der Region liegt wesentlich höher; hier konnte man zum Eigenheim gelangen, während in der Stadt der Wert investierten Hauskapitals sank und die Verwahrlosung von Flächen zunahm, sodass die kommunalen Einnahmen dort ebenso drastisch wie die Qualität der Schulbildung sanken. Aufbaupläne orientieren sich an dem strategischen Ziel, ein regionales Steuersystem zu schaffen, um die massiv ungleichen Einnahmen besser umzuverteilen. Auch mit einer Neuansiedlung von Dienstleistungsindustrien und über kleinere Revitalisierungsinitiativen vor Ort versucht man heute weiterzukommen.¹²

In Deutschland ist die Schrumpfungproblematik in historischer Perspektive zuerst für das Ruhrgebiet behandelt worden, beginnend 2001 mit einem Themenheft von Klaus

9 Vgl. Jürgen Friedrichs, *Urban Decline and Recovery in West German Cities*, in: Lester M. Salamon (Hg.), *The Future of the Industrial City: The Challenge of Economic Change in America and Europe*, Baltimore 1990, S. 231–261.

10 Heinz Reif/Stefanie van de Kerkhof (Hg.), *Deindustrialisierung und Stadt* (Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 2001, H. 2), Berlin 2001.

11 Vgl. Christoph Bernhardt/Clemens Zimmermann, *La ville industrielle en République fédérale d'Allemagne et en République démocratique allemande. Convergences et divergences*, in: *Histoire, Économie et Société* 2 (2016), S. 45–61; Philipp Springer, *Verbaute Träume. Herrschaft, Stadtentwicklung und Lebensrealität in der sozialistischen Industriestadt Schwedt*, Berlin 2006.

12 Vgl. George Galster, *Driving shrinking Detroit*, in: Harry W. Richardson/Chang Woon Nam (Hg.), *Shrinking Cities: A Global Perspective*, London 2014, S. 207–218; Martina Heßler, *Crisis in Automotive Cities: The Ambivalent Role of the Car Industry in the 'Autostadt' Wolfsburg and 'Motor Town' Detroit*, in: Zimmermann, *Industrial Cities* (wie Anm. 2), S. 165–187.

Tenfelde, das erstmals auch eine stadt- und regionalhistorische Perspektive verfolgte.¹³ Industrieabbau und das Bemühen, dennoch weiter zu wachsen, lassen sich keineswegs nur in der Gegenwart beobachten; so ist auch das 19. Jahrhundert wieder ins Bewusstsein gerückt. Für die DDR zeigte sich, dass manche Schrumpfungsprozesse bereits vor der Wende eingeleitet waren, vor allem im Bereich der Kleinstädte. Hier tut sich ein in historischer Sicht weitgehend unbearbeitetes Feld auf.¹⁴

Christoph Bernhardt sprach von einem Typ „sozialistischer Urbanisierung“ durch die Entwicklung neuer hoch spezialisierter Stadttypen bzw. branchenspezifischer Industriecluster, wo sich aufgrund ständiger politisch verändernder Vorgaben nach einer systemimmanenten Logik starke Entwicklungszyklen und sozialräumliche Disparitäten ergaben.¹⁵

In Großbritannien haben sich die Narrationen des industriellen Untergangs schon längst differenziert: Jim Tomlinson kritisierte massiv das „declinist narrative“ in der älteren Wirtschafts- und Sozialgeschichtsschreibung. Statt von „Wachstum“ und „Niedergang“ zu sprechen und zu schreiben, sei es besser, die tatsächlichen Auswirkungen von Deindustrialisierung zu reflektieren: Nämlich Beschäftigungsverhältnisse, wachsende Lohnungleichheiten, wirtschaftliche Unsicherheit und Finanzierungsschwierigkeiten der Sozialsysteme zu untersuchen.¹⁶

Seit etwa 2005, spätestens 2010, trat nun die gegenteilige Perspektive ins Bewusstsein der Stadtforschung: Was kann getan werden, um Arbeitslosigkeit direkt zu bekämpfen? Wie können Entwicklungen zu diversifizierten Dienstleistungen gefördert, die Stadlandschaft attraktiv und profilgebend, teils auch historisierend-rekonstruiert gestaltet werden, welche negativen Folgen ergeben sich aus nach Maßstäben des privaten Konsums umgebauten Stadträumen, welche Probleme resultieren aus Strategien, die einseitig in Richtung der Eventstadt weisen – und welche soziokulturellen Voraussetzungen hat überhaupt der angestrebte Aufschwung?¹⁷ Dieser Paradigmenwechsel spiegelt nicht nur Veränderungen historiografischer Themen und Erzählweisen, sondern dürfte die gesellschaftliche Relevanz entsprechender historisch angelegter Studien stärken.

Es bot sich in den letzten Jahren demnach an, die Geschichte von Industriestädten als Feier ihres Aufstiegs, als schmerzhaften Niedergang wie auch ermutigende Zeichen eines Wiederaufstiegs zu erzählen. Ein gelungenes Beispiel hierfür ist die 2016 erschie-

13 Vgl. Frank Thomas Blackaby (Hg.), *De-industrialization*, London 1978; Tom Sheriff, *A De-Industrialized Britain*, London 1979; Klaus Enders, *Strukturelle Konsequenzen eines Rohstoff-Booms in einem Industrieland*, Kiel 1983. Die zunächst punktuelle, wirtschaftstheoretisch geprägte Debatte über den Rückgang industrieller Beschäftigung verbreiterte sich immer stärker – geografisch und hinsichtlich der Gesichtspunkte – sowie in Richtung empirischer Studien. Im europäischen Vergleich ist die sehr unterschiedliche Schrumpfung der Industriebeschäftigung und der Zuwächse von Dienstleistungsökonomien zu beachten.

14 Vgl. Christine Hannemann, *Marginalisierte Städte. Probleme, Differenzierungen und Chancen ostdeutscher Kleinstädte im Schrumpfungsprozess*, Berlin 2004.

15 Vgl. Bernhardt, *Spezifik* (wie Anm. 8), S. 49 f.

16 Vgl. Jim Tomlinson, *De-Industrialization not Decline: A New Meta-narrative for Post-war British History*, in: *20th British History* 27 (2016), H. 1, S. 76–99, hier S. 78.

17 Im Anschluss an Heßler/Zimmermann, *Perspektiven* (wie Anm. 6), S. 684–689.

nene Studie von Tobias Gerstung zu Glasgow.¹⁸ Die Stadt gewann im 19. Jahrhundert internationales Ansehen und im Werftensektor in Verbindung mit der Stahlindustrie eine bedeutende Stellung. Dieser ersten Phase entsprach eine Geschichte des industriellen und demografischen Aufstiegs und der Erringung einer zentralen Position im schottischen Kontext, gefolgt von einem ersten Einbruch beim Schiffsbau und den angelagerten Industrien sowie hoher Arbeitslosigkeit in den 1930er-Jahren. Die zweite Phase begann nach dem Zweiten Weltkrieg mit einer kurzen Zeit der Erholung, die freilich schon durch staatliche Intervention gestützt werden musste, weil die strukturellen Bedingungen für den Schiffsbau und die Schifffahrt mehr und mehr entfielen. Danach machten der Stadt erneut zunehmende Arbeitslosigkeit, riesige Leerstände und schließlich der Wegfall des Hafens zu schaffen, sodass man das tiefgreifende Problem industrieller und urbaner Monostrukturen fundamental angehen musste. Es begann dann, dem narrativen Schema folgend, für Glasgow das Zeitalter von Tertiarisierung und Kulturalisierung von Ökonomien – verbunden mit einer Aufwertung von großen Musealisierung- und Eventprojekten, von attraktivem Umbau und dem Anlocken von qualifizierten Arbeitskräften im Bereich neuer Kultur- und Informationsindustrien. Es fragt sich freilich, wo bei einer solchen Umbaustrategie die bisherigen Bewohner mit ihren hergebrachten Qualifikationen und ihren bescheidenen Budgets geblieben sind. Gerstung verknüpft seine Stadt- und Strukturgeschichte teils assoziativ, teils systematisch mit neueren Forschungsgebieten und -paradigmen, vor allem mit der von Lutz Raphael und Anselm Doering-Manteuffel entwickelten These eines radikalen Strukturbruchs in den 1970er-Jahren¹⁹, der sich allerdings schon länger anbahnte. Besonders werden hier nochmals die Gefahren von Monostrukturen präsentiert. Zwar bleibt unklar, wie die Bevölkerung den Pfadwechsel und die prinzipiellen Herausforderungen der 1960er- und 1970er-Jahre aufgenommen hat, aber es finden sich einige Hinweise dazu auf der Ebene kommunaler Gremien und gewerkschaftlicher Stellungnahmen.

Ähnlich ist die paradigmatische Studie zu den „Phoenix Cities“²⁰ angelegt, wo europäische industriell geprägte Großstädte von Bremen bis Bilbao in ihrer Wiederaufstiegsgeschichte behandelt wurden. Wie sich in den Phoenix Cities zeigt, läuft ihre Rekonstruktion auf Potenziale hinaus, die sich durch den Tourismus ergeben – Tourismus alleine kann allerdings eine große Stadt nicht retten, und Tausend kleine Kulturfirmen reichen auch nicht aus. Es bedarf eines industriell-technischen Kerns. Letztlich beobachten wir in jüngerer Zeit einen qualitativen Sprung früher rein industriell geprägter Städte zur gemischten Großstadt, einhergehend mit einer erneuerten Wohnfunktion in der Region. Diese Entwicklung vollzog sich, wie sich auch in Glasgow zeigte, nicht ohne Unterstützung des Staates.

18 Vgl. Tobias Gerstung, *Stapellauf für ein neues Zeitalter. Die Industriemetropole Glasgow im revolutionären Wandel nach dem Boom (1960–2000)*, Göttingen 2016.

19 Anselm Doering-Manteuffel/Lutz Raphael, *Nach dem Boom. Perspektiven auf die Zeitgeschichte seit 1970*, Göttingen 2010.

20 Anne Power/Jörg Plöger/Astrid Winkler, *Phoenix Cities. The Fall and Rise of Great Industrial Cities*, Bristol 2010.

4. Entwicklungspfade

Wer sich mit Industriestädten historisch beschäftigt, steht vor der Aufgabe, nicht nur die lange Dauer von Prozessen zu beschreiben, sondern auch den Begriff der *Entwicklungspfade* zu verwenden – auch um solche Pfade klarer und einfacher mit anderen Städten vergleichen zu können.²¹ Das ursprünglich aus der Ökonomie und Soziologie bzw. Technikgeschichte stammende Pfadkonzept ist ein wichtiges Instrument der Industriestadt-historiografie, was nicht heißen soll, dass solche Pfade zwangsläufig verlaufen müssen; es kann immer wieder Pfadwechsel geben. Man sollte von Entwicklungspfaden und nicht von Pfadabhängigkeit sprechen, um Determinismus zu vermeiden. Grundsätzlich geht es um die Notwendigkeit, sowohl beharrliche Prozesse (long run) als Verengungen (mit evtl. fatalen Folgen) wie auch den Wechsel und (mehrere) Alternativen von dominierenden Entwicklungen zu erfassen. Die Betrachtung von Entwicklungspfaden ist ein notwendiges heuristisches Instrument im Sinne eines die Narration strukturierenden Modells und insofern auch ein Stück weit als ein erklärendes Modell. Wenn sich einmal ein Pfad etabliert hat, etwa indem man auf einen großen Akteur setzt oder, am Beispiel der Autostädte, auf erhöhte Mobilität, ergeben sich weitere Entscheidungen und Festlegungen sowie mentale Selbstverständnisse, die man nicht einfach ändern kann – eine Generation, vielleicht zwei oder gar drei haben sich in ihren ganzen Lebensplanungen nahezu festgelegt. Insofern geht es bei historischer Industriestadtforschung um die Grenzen und Potenziale von systemischem Lernen und Innovation. Komplexe politische, soziale, wirtschaftliche und sozialpsychologische oder soziokulturelle Settings halten den Pfad aufrecht oder führen zu Pfadwechseln. Pfadkonzepte können hilfreich sein, denn man erkennt durch sie leichter, wo Entscheidungen mit großen Folgen getroffen wurden, wo Verfestigungen stattfanden, wo Habitualisierungen stattfanden und welche Ressourcen bereit stehen, um einen erfolgreichen Pfadwechsel vorzunehmen. Klar ist, dass sowohl interne Konstellationen (wie die Belohnungen, Bestätigungen im inneren Kommunikationsgeschäft) als auch externe Faktoren und Kontexte eine Rolle spielen. Akteurskonstellationen im Zuge von Entwicklungspfaden werden insofern zu einem Hauptkriterium der Industriestadtforschung. Oft stehen als Quellen die expliziten Entscheidungen als Beobachtungsbasis und Referenzpunkte zur Verfügung. Wichtig ist auch die Rolle sogenannter externer Schocks: Einer Naturkatastrophe, eines Umbruchs des Marktes, eines politischen Systemwechsels. Pfade haben eine kulturelle Dimension: von Leitbildern, Images, „Identitäten“, wechselnden Selbstbildern und Zukunftserwartungen der Wohnbevölkerungen. Solche ‚Bilder‘ werden pluralisiert und sind nicht monolithisch angelegt, wie am Beispiel der Autostadt Rüsselsheim deutlich wird, die sich

21 Einige Stichworte zur aktuellen Pfad-Diskussion in der Industriestadtforschung geben Normen von Oesen, Pfade des Urbanen. Herausforderungen und Potentiale von Pfadkonzepten für die historische Stadtforschung, <https://www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-7150> [Zugriff am 23.4.2018]; Christoph Strupp, Pfadkonzepte in der Stadtgeschichte?, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2013, H. 2, S. 122–125.

mittlerweile als gut vernetzte und lebenswerte Technostadt darstellt.²² Freilich: Die Fülle von Gesichtspunkten erfordert die Beschränkung auf wenige analytische Ebenen. Man wird Entwicklungspfade nicht in allen Dimensionen und Verschränkungen erfassen können – aber beispielsweise auf der Ebene der Politik und anhand von Selbstverständnissen, wie sie gerade visuell zur Verfügung stehen.

5. Zur Medialität von Industriestädten

Die Medialität von Industriestädten, ihre kommunikativen und kommunikativ-technischen Strukturen, mehr noch ihre Repräsentationsgeschichte gehören zu den großen Potenzialen ihrer künftigen Historiografie. Im Vergleich zu Metropolen ist die Repräsentationsgeschichte von Industriestädten bislang nur rudimentär vorhanden.²³ Neuerdings gibt es einige Fotoprojekte, in denen ruinöse Orte des Industriellen als *lost places* exploriert werden.²⁴ Die ästhetische Nostalgie, die in solchen Bänden zum Ausdruck kommt, ist freilich nicht unbedingt förderlich für die Ansätze, alten Orten eine neue Sinnbestimmung oder Nutzung zu geben – oder doch?

Bilder des industriellen Verfalls sind vielfältig, wie Dora Apel zu Detroit²⁵ gezeigt hat: In Frage kommen Fotos, Anzeigen, Fernsehsendungen, Dokumentarfilme, Videospiele. Detroit steht für ein sich global ausdehnendes Netzwerk urbaner Imagination, von wachsender Armut, mangelnder Gesundheitsfürsorge, ökologischem Desaster, bröckelnden Gebäuden, leeren Räumen. Die desaströsen Bilder faszinieren offensichtlich, verdecken indes die wahren Akteure der Desurbanisierung.²⁶

Überwiegend hatten und haben Auftraggeber-gebundene Industriestadtrepräsentationen das Ziel, Erfolge und gute Lebensbedingungen visuell nachzuweisen, und hierbei

22 Vgl. Zimmermann, Rüsselsheim (wie Anm. 4), bes. S. 66; zur Vorgeschichte vgl. Michael Röhrig, Zwischen Krisen, Deindustrialisierung und Umstrukturierung: Transformation bundesdeutscher Industriestädte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts – Die Stahlstadt Völklingen und die Autostadt Rüsselsheim, phil. Diss. masch., Saarbrücken 2017, insbes. S. 356–392.

23 Man kann das Thema deshalb nur aspekthaft einbringen: Leerstände, Siedlungen, Marktplätze finden sich in einer Fotodokumentation über Crimmitschau, Plauen und Forst. Über ästhetische Anliegen hinaus ging es dem Fotografen Martin Holtappels und der Fotografin Annette Hudemann darum, nicht nur einen Augenblick historischer Entwicklung zu erfassen, sondern auch vergangene Lebenswelten sichtbar zu machen – Welten, Räume, Spiele, Arbeitssituationen, die eben am besten über Fotografie zu verdeutlichen sind; vgl. Martin Holtappels/Annette Hudemann, Am Ende einer Zeit. Die Textilstädte Crimmitschau, Plauen, Forst, hg. vom Westfälischen Industriemuseum, Essen 1997.

24 Beispielsweise: Marc Mielzarjewicz/Sabine Ullrich, „Urban Exploration“. Lost Places in Sachsen-Anhalt, Halle 2017.

25 Vgl. Dora Apel, Beautiful Terrible Ruins. Detroit and the Anxiety of Decline, New Brunswick/London 2015.

26 Rolf Sachsse hat gezeigt, dass man seit dem späten 19. Jahrhundert von einer sehr vielseitigen Repräsentation von Industrie und Industriestädten in verschiedenen Bildmedien ausgehen kann, v. a. in der Fotografie, dann im Fotobuch und im Stadtfilm (paradigmatisch: Die Symphonie der Großstadt von Walter Ruttmann, 1926); vgl. Rolf Sachsse, Representations of Industrial Cities in Photo Books and Promotional Films of the 1950s and 1960s, in: Zimmermann, Industrial Cities (wie Anm. 2), S. 325–344.

handelte es sich nicht nur um offizielle Aufträge wie zum Beispiel die Bildbände, die Besuchern oder Jubilaren gerne von den Bürgermeistern überreicht werden, sondern es geht um die Bilder- und Textproduktion auch im privaten Bereich. Medien stellen den Gesamttraum von Städten nicht nur in dem dar, was sich tatsächlich ändert, also dokumentarisch, sondern sie zeigen auch soziale Teilräume, Siedlungen, Peripherien sowie Werksumgebungen.

Stadtverwaltungen vergeben Aufträge für Imagefilme, und heute stellt die Gestaltung von Internetauftritten durchaus eine mediale Quelle dar. Wie schon angedeutet – meist wurde das Attraktive des Eigenen betont, man präsentierte Erfolge des Aufbaus, des Aufbaus auch von Lebensqualität, und erfand seine eigenen Traditionen –, wollte man zeigen, dass man genauso urban ist wie die traditionelle Großstadt.²⁷

Ein gutes Beispiel für die Visualität von Industriestädten stellt Eisenhüttenstadt dar: Es wurde in Bildbänden, Filmen und Postkarten – vornehmlich in eher offiziellen Quellen also – als der Ort eines tätigen und vorbildlichen sozialistischen Menschen präsentiert, dann seit den 70er-Jahren immer stärker als ein attraktiver Lebensort dargestellt, wo Einwohner sich geborgen fühlen konnten. Damit sollte die Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt vorangetrieben und eine Vorbildfunktion für andere DDR-Städte geschaffen werden. Das Verhältnis von Stadt und Werk wurde als harmonisch dargestellt. Schon vor der Wende bemerkte man in dieser Selbstrepräsentation, dass das zunächst bekundete Aufbaupathos nicht mehr ausreichte. In den 1980er-Jahren wurden historische Bauleistungen im Bild vorgeführt, die aber aus der eingemeindeten Kleinstadt Fürstenberg stammten. Das Bild wurde pluraler. Nach 1990 geriet die Stadt in eine Identitätskrise und die Wohnfunktion wurde auch visuell betont, auch um auf die Abwanderung (1989–2005 über 30 Prozent) zu reagieren.²⁸

Relativ gut dokumentiert ist auch Wolfsburg als ebenso attraktive ‚Autostadt‘: Modernität wird ebenso betont wie das Erfolgsprodukt Volkswagen, der enge Zusammenhang von Werk und Stadt und die soziale Einbindung der Industrie. So liegen die Repräsentationen von Eisenhüttenstadt und Wolfsburg gar nicht so weit auseinander. Die Historisierung der eigenen Geschichte und die Darstellung ihrer besonderen Bildlichkeit – Wolfsburg als ‚modern‘, Wolfsburg auf dem Weg zur Erlebnisstadt – waren oft einseitig positiv. Bilder sind nicht nur Abbilder, denn über die Wahrnehmung durch Menschen, insbesondere von Entscheidern, beeinflussen sie die Sozialgeschichte von Städten.²⁹

27 Sehr offenkundig wird dies in den „Stadtporträts aus dem Revier. Castrop-Rauxel, Marl und Gelsenkirchen im Wirtschaftswunder“, hg. vom LWL-Medienzentrum für Westfalen, 2012 (mit einem Begleitheft von Katrin Minner und Ralf Springer).

28 Melanie Manusch, Die visuelle Repräsentation von Industriestädten im Medium Bildband, unveröff. Diplomarbeit am Lehrstuhl Kultur und Mediengeschichte der Universität des Saarlandes, 2018, S. 90–115.

29 Vgl. Jörn Schütrumpf, „Young Town on an Old River“. Selbstverständnis und Selbstdarstellung von Stalinstadt, in: Rosmarie Beier (Hg.), Aufbau West – Aufbau Ost. Die Planstädte Wolfsburg und Eisenhüttenstadt in der Nachkriegszeit, Ostfildern 1997, S. 255–259.

Eine Pionierarbeit auf diesem Gebiet bleibt die Studie von Joachim Guckes über städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund 1900–1960.³⁰ Der Autor leistet eine überzeugende Rekonstruktion von Selbstbildern aus bürgerlicher und teils offizieller Sicht – wesentlich schwieriger ist es, das Selbstbild einer Stadt aus alltäglichen Quellen der Arbeiterschaft zu entwickeln. Für Dortmund zeigt sich, dass man die Industrie erst spät ins offizielle Selbstbild der Stadt aufnahm. Allerdings wurden die Zeichen und Bauten der Moderne rascher kanonisiert. In den 1920er-Jahren galten Werke und Siedlungen als vorzeigbar, eine Erweiterung des Kanons, die künstlerisch analog zur allgemeinen Entwicklung der Landschaftsfotografie verlief. Arbeiter und Arbeiterviertel blieben hier weiterhin außen vor, man beschränkte sich auf Fotografien, während man den Film vernachlässigte. In anderen Industriestädten wurde die filmische Selbstdarstellung – der Stadtfilm – intensiv betrieben, vermehrt seit den 1950er-Jahren. Kommunen verbreiten seitdem regelmäßig ‚mentale‘ Stadtbilder, um „interessant und attraktiv zu bleiben für Bewohner, Besucher bzw. Touristen, Kunden und Gewerbetreibende, um in Zeiten der verstärkten Städtekonkurrenz nicht den Anschluss zu verlieren“.³¹

Immer noch gibt es in der Forschung einen Überhang solcher offizieller Selbstdarstellungen von Betrieben und Stadtverwaltungen. Ein großes Desiderat ist es daher, die privaten Fotoalben und die Amateurfilme zu erschließen, typische Motivstrecken zu ermitteln, der Eigenart solcher medialen Eigenproduktionen nachzugehen und sie nicht zur Illustration des schon Bekannten zu nutzen (Kinderspiel im Kleingarten, rauchende Schlote...), sondern diese in ihrer medialen Vielfalt und ihrem Eigencharakter nach zu würdigen. Grundvoraussetzung wäre zunächst einmal, die vorhandenen Bestände systematischer zu sammeln und öffentlich sichtbar zu machen.³²

Halten wir fest: Individuelle und milieuspezifische Repräsentationen der Stadt fallen nicht mit Images zusammen, die bewusst in den medialen Wahrnehmungsraum eingebracht werden, um eine bestimmte Wahrnehmung durchzusetzen, sie stehen aber in deren Zusammenhängen. Sie verändern sich ebenso wie die Städte selbst und haben eine Konflikthaftigkeit, die zu rekonstruieren sich lohnt.³³

6. Zuletzt: Zur vergleichenden Methode

Den vergleichenden Methoden ist für die Stadtgeschichte ähnlich wie für die historische Regionalforschung und Landesgeschichte ein großer Stellenwert zuzuschreiben. Als Mittelweg zwischen individualisierenden, empirisch-mikroanalytisch verfahren-

30 Jochen Guckes, Konstruktionen bürgerlicher Identität. Städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund 1900–1960, Paderborn 2011; vgl. Ders., Stadtbilder und Stadtrepräsentationen im 20. Jahrhundert, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2005, H. 1, S. 75–86.

31 Katrin Minner, Lost in Transformation? Städtische Selbstdarstellung in Stadt(werbe)filmen der 1950er bis 1970er Jahre, in: Clemens Zimmermann (Hg.), Stadt und Medien. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Köln/Weimar/Wien 2012, S. 197–216, hier S. 198.

32 Im Anschluss an Heßler/Zimmermann, Perspektiven (wie Anm. 6), S. 676–680.

33 Vgl. Sandra Schürmann/Jochen Guckes, Stadtbilder und Stadtrepräsentationen im 20. Jahrhundert, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2005, H. 1, S. 5–10.

den Untersuchungsweisen und generalisierenden, an größeren Urbanisierungsprozessen orientierten Verfahren bietet sich der Städtevergleich an. Wie Marc Schalenberg in einem wichtigen theoretischen Aufsatz festgestellt hat, können zentrale Themen der modernen Stadtforschung „durch den vergleichenden Blick einen Kontext und eine Aussagekraft (erhalten), wie sie in einer sich auf eine einzelne Stadt konzentrierenden Untersuchung kaum möglich gewesen wäre“.³⁴ Gerade Industriestädte als global relativ gut zu definierende Untersuchungseinheiten bieten sich für Komparatistik an, ungeachtet dessen, dass man bei ihrer Erforschung jeweiligen Lagen in Agglomerationen und überhaupt territorialen Abgrenzungen nachgehen muss. Der städtegeschichtliche Vergleich sollte auf die historische Variierung von allgemeinen, heuristisch eingeführten Entwicklungstheorien hinauslaufen, wobei die Methode des kontrastiven Vergleichs wichtig wird. Der Vergleich zielt ferner darauf, Besonderheiten des industriellen Stadtyps allgemein wie auch Unterschiede dominierender Branchen und Krisenbetroffenheit (Intensität, Zeitpunkte) herauszuarbeiten. Gerade für die Bearbeitung der als besonders wichtig erachteten 1970er- bis frühen 1980er-Jahre und die Frage nach Krisenreaktionen ist der genaue Blick auf spezifische Branchen wichtig, einschließlich desjenigen auf unterschiedliche kulturelle Manifestationen. Dadurch wird sich das Bild von ‚der‘ Krise der Industriestadt weiter differenzieren. Schwieriger ist es, wenn Vergleiche zwischen Städten in unterschiedlichen Entwicklungsphasen industrieller Systeme angestellt werden, etwa zwischen einem früh und einem spät industrialisierten Land. Dann müssten die Unterschiede im gesamten Entwicklungsgefüge berücksichtigt werden.³⁵ Bei Industriestädten bieten sich komparative Forschungsperspektiven und Darstellungsformen in hohem Grade an. Trotz etlicher Ansätze vor allem in der westlichen Industriestadtforschung in Richtung internationalisierter und komparativer Ansätze besteht ein großer Mangel an solchen Studien, insbesondere in Ost-West-Richtung. Man kann aber davon ausgehen, dass die Entwicklungsprobleme und -pfade von Industriestädten trotz unter-

34 Marc Schalenberg, Städtevergleich: Ein Mittelweg zwischen Stadtbiografien und Urbanisierungsparadigma?, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte 2012, H. 2, S. 18–22, hier S. 19.

35 Im Kontext eines DFG-Forschungsprojektes entstehen derzeit zwei Studien zu Rüsselsheim und Völklingen von Michael Röhrig (Saarbrücken) sowie zu Wilhelmshaven und Wolfsburg von Jörn Eiben (Hamburg). Ferner entsteht derzeit in Saarbrücken eine Studie von Katharina Wohlgemuth zur „Kulturpolitik deutscher Industriestädte 1989 bis 2013: Einheitliche Pfade? Eine vergleichende Analyse der Städte Dessau, Jena, Salzgitter und Offenbach“. Vgl. Dies., Industriestädte in Ost und West zwischen Krise und Neuausrichtung. Kulturpolitische Strategien der schrumpfenden Städte Dessau und Salzgitter, in: Moderne Stadtgeschichte 2017, H. 2, S. 90–106. – Insbesondere die sozialwissenschaftliche Forschung zu schrumpfenden Städten hat auf Mehr-Städte-Studien zurückgegriffen, die zwar vielfach nicht den Kriterien einer entwickelten Komparatistik entsprechen, aber doch als Ansatzpunkt auch für die historische Industriestadtforschung, die sich um den Anschluss an gegenwärtige Probleme bemüht, dienen können; vgl. Carsten Benke, Historische Schrumpfungsprozesse: Urbane Krisen und städtische Selbstbehauptung in der Geschichte, in: Norbert Gestring u. a., Jahrbuch StadtRegion 2004/05. Schwerpunkt: Schrumpfende Städte, Wiesbaden 2005, S. 49–70; Birgit Glock, Umgang mit Schrumpfung. Reaktionen der Stadtentwicklungspolitik in Duisburg und Leipzig, in: Ebd., S. 71–89; Celina Kress, Schrumpfungsprozesse versus Wachstumsparadigma in der DDR, in: Angelika Lampen/Armin Owzar (Hg.), Schrumpfende Städte. Ein Phänomen zwischen Antike und Moderne, Köln/Weimar/Wien 2008, S. 237–277; Peter Franz, Muster der Einwohnerschrumpfung in bundesdeutschen Städten zu Beginn des 21. Jahrhunderts, in: Ebd., S. 277–294.

schiedlicher historischer Kontexte und verschiedener politischer Systemprämissen sehr gut vergleichbar sind.

Insgesamt hat es sich gezeigt, dass die Geschichte von Industrie einen räumlichen Kontext hat, der in einer modernen Gesellschafts- und Kulturgeschichte notwendig zu berücksichtigen wäre. Wie sich ebenfalls gezeigt hat, orientiert sich das Interesse an historischer Industriestadtforschung letztlich an allgemeinen diskursiven Formationen: Nämlich dem Aufstiegs-, dann dem Niedergangs- und neuerdings dem Wiederaufstiegsparadigma.

Es zeigt sich ferner, dass Industriestadtgeschichte eine internationale Dimension hat, auch wenn sie an dieser Stelle kaum ausgeführt werden konnte, und dass Repräsentation eine systematische Kategorie darstellt, denn Repräsentationen wirken auf Wahrnehmungen und praktische Politik zurück. Dass in diesem Feld weitere regionale Differenzierungen wichtig sind, erweist der vorliegende Band, in dem durch das (hier nicht behandelte) Thema der Industriestadtwerdung im ländlichen Kontext der Forschung wichtige Akzente beigefügt werden.