

Einleitung:

Die Geburt der europäischen Großstadt

Stadtluft macht krank. Stadtkritik und Städtegeschichte

1993 fand im baden-württembergischen Landtag eine Debatte über die gegenwärtige Großstadtentwicklung statt. Die Abgeordneten aller Fraktionen entwarfen dabei ein Schreckensszenario, das in der Öffentlichkeit weitverbreiteten Auffassungen entspricht: Kinder könnten nicht mehr im Freien spielen und würden für radikale Parolen anfällig, weil sie Heimat und Bindung verlören. Mittelschichten wanderten in Vorstädte ab, und gestrandete Personen aus dem Umland suchten im Stadtzentrum Zuflucht. Yuppies bewohnten die restaurierten Jugendstilviertel der Metropolen, während eine politisch nicht artikulationsfähige Armenbevölkerung in unattraktive Marginalgebiete vertrieben werde. Bald habe man es in Deutschland mit »amerikanischen« Verhältnissen zu tun; Stadtluft mache nicht mehr frei, sondern krank.¹

Solche Vorstellungen sind keineswegs neu. Das Argument, die Großstadt mache krank, fand sich schon vor einhundert Jahren in medizinischen Fachzeitschriften. Auf noch früher geäußerte Befürchtungen verweist die Debatte darüber, ob unterschiedliche Wohnqualitäten in soziale und politische Polarisierungen umschlagen könnten. Sicherlich unterliegen solche Mythen über die Großstadt genauso der Veränderung wie diese selbst, aber die Muster, nach denen die heutige städtische Wirklichkeit wahrgenommen wird, lagen bereits der Stadtkritik vergangener Jahrzehnte zugrunde.

Stereotype und Traditionen sagen etwas darüber aus, wie man die Großstadt charakterisiert sieht, und hierbei gibt es bezeichnende nationale Prägungen, die auf den jeweiligen Verlauf von Urbanisierungsprozessen zurückgehen und besondere kulturelle Hinter-

gründe widerspiegeln. So war fundamentale und antimodernistische Großstadtkritik im Deutschland des 19. und frühen 20. Jahrhunderts verbreiteter als etwa in Großbritannien. Außerdem tendierte die deutsche Diskussion sehr viel mehr als die britische dazu, die Großstadt aus biologischer und bevölkerungspolitischer Sicht anzugreifen.² Aus zivilisationskritischer Warte wurden die Nervenzerrüttung und Degeneration des »modernen« Großstädters, seine Rastlosigkeit und Entfremdung vorgeführt. In den Großstädten schien sich die Vernichtung höherwertiger Rassen zu vollziehen.³ Kritik der Moderne am Paradigma der Großstadt gewann als politisch wirksame Ideologie ein ausgeprägtes Eigenleben. Dabei gab es stets auch solche Positionen, denen es um Reform und Weiterentwicklung der Städte ging. Obwohl der medizinischen Stadtinterpretation des 19. Jahrhunderts negative Stereotypen über die Stadtentwicklung in vielfältiger Weise zugrunde lagen, diente sie doch dazu, ein großangelegtes Programm der »Assanierung«, d. h. der sozialhygienischen Stadtreform in Gang zu setzen, dessen Erfolge um die Jahrhundertwende nicht mehr ignoriert werden konnten. Nachdem mit der Senkung der großstädtischen Sterblichkeitsraten einem alten antiurbanistischen Argument der Boden entzogen war, konnte der Gegensatz von Stadt und Land nicht mehr länger als pathogen einerseits und gesund andererseits beschrieben werden. Dies bedeutete aber nicht, daß damit jede biologisch argumentierende Großstadtkritik erledigt gewesen wäre.⁴

Im die Wahrnehmung der Großstadt widerspiegelnden »Industrieroman« wiederum zeigt sich, daß neben harten Attacken stets auch Stolz auf das Erreichte und den triumphierenden Fortschritt mitschwang.⁵ Die großen Städte waren im 19. Jahrhundert sowohl »Verheißung, Sinnbild von Urbanität, Gegenstand utopischer Entwürfe« als auch »Symbol für Chaos, für Bedrohung, für die unmenschliche Welt von morgen«.⁶ Solche ambivalenten Deutungen lassen die Frage entstehen, wie die komplexe Wirklichkeit der Metropolen im Urbanisierungszeitalter beschrieben werden kann. War die Großstadt ein Ort der Anonymität und Entfremdung, als der sie lange in der Literatur- und Stadtsoziologie beschrieben wird, oder ein Ort neuer Bindungen und Interaktionen zwischen den Stadtbewohnern? Waren städtische Lebensformen identisch mit dem

Programm der Moderne, wie ebenfalls immer wieder unterstellt wird? Welche Wechselwirkungen bestanden zwischen den sozialen, ökonomischen und kulturellen Manifestationen der Großstadt? Und auf welche gesellschaftlichen Basisprozesse ging die Großstadtentwicklung zurück?

Städtegeschichte und Urbanisierungsforschung

Der städtische Raum strukturierte alle Arten sozialer Interaktion und war nicht nur Rahmen für soziale Beziehungen. Die Bildung von Vororten oder Einwanderervierteln beeinflusste das soziale Verhalten ebenso wie die Ansiedlung von Industriebetrieben. Individuen und Klassen in der Stadt nahmen ihren Raum unterschiedlich wahr und nutzten ihn auf verschiedene Weise: besuchten die einen in ihrer Freizeit Kneipen, wandten sich andere den Theatern oder Museen zu. In den modernen Großstädten entstanden räumlich und sozial getrennte Handlungs- und Sozialisationsräume. Sie zu untersuchen ist eine der Aufgaben der modernen Städtegeschichte, die in der Regel mikroanalytisch verfährt, während die Urbanisierungsgeschichte als zweite historische Teildisziplin, die sich mit den Städten beschäftigt, eher makroanalytisch orientiert ist. Moderne Städte- und Urbanisierungsgeschichte sind somit nicht deckungsgleich, gehen aber vielfach von denselben erkenntnisleitenden Prämissen aus.⁷

»Urbanisierung« hat im wissenschaftlichen Sprachgebrauch eine doppelte Bedeutung. Gemeint ist zunächst der quantitative Begriff, mit dem das schnelle Städtewachstum des 19. und 20. Jahrhunderts, also ein demographisches Phänomen, charakterisiert wird. Die wachsende Bevölkerung Europas konzentrierte sich in Städten, und dieser fundamentale Prozeß wird als »Verstädterung« bezeichnet. Mit »Urbanisierung« als qualitativem Begriff wird demgegenüber versucht, über die Phänomene der Konzentration von Bevölkerungen hinaus die Herausbildung und Verbreitung der »urbanen« Lebensformen zu beschreiben, wie sie sich besonders in den großen Städten des 19. Jahrhunderts entwickelten. Historische Urbanisierungsforschung fragt nach den innovativen Elementen der Groß-

stadtkultur, aber auch nach dem Nebeneinander ganz unterschiedlicher Lebensweisen in der kulturell und räumlich differenzierten Stadt. So wird heute die hohe Komplexität des Großstadtphänomens unterstrichen, das Gleichzeitige von Spekulation und Stadtplanung, von Avantgarde und Traditionskunst, von Kunst und Kommerz samt allen Brüchen und Querverbindungen bei den sozialen Auseinandersetzungen um die Gestaltungsqualität der Stadt. Zugleich sind Städte die Forschungsobjekte, an denen allgemeine gesellschaftliche Prozesse hinsichtlich ihrer konkreten Auswirkungen auf Gruppen der Stadtbevölkerung verdeutlicht und Aspekte gesamtgesellschaftlichen Wandels in einen erklärenden Zusammenhang gebracht werden können.

Historiker wie Paul M. Hohenberg und Lynn H. Lees, die bis ins Jahr 1000 zurückgingen, sahen zwischen älterer und moderner Stadtgeschichte vor und nach 1800 eine grundlegende Zäsur. Ähnlich unterschied Jan de Vries⁸ drei aufeinanderfolgende Phasen der Verstädterung. Die erste sollte von 1500–1700 reichen. Dieser sei eine zweite Phase gefolgt, die vom Wachsen des öffentlichen Sektors geprägt worden sei; schließlich habe nach 1750 eine dritte, stärker industrialisierungsbestimmte Phase eingesetzt, in der aber immer noch die Hierarchien zwischen Städten mit ihren festgefügteten Austauschbeziehungen, also die Städtesysteme der Frühen Neuzeit, ihre strukturierende Kraft behalten hätten. Während der Frühen Neuzeit änderte sich wenig an der Verteilung der Bevölkerung auf Stadt und Land, im Gegensatz zur rasanten Verstädterung des 19. Jahrhunderts. Diese Zäsur in der Stadt- und Verstädterungsgeschichte zeigt sich ebenfalls, wenn man die veränderten Funktionen der Städte im Industrialisierungsprozeß betrachtet und neue kulturelle Phänomene wie bürgerliche und populäre Kultur einbezieht. Die großen Städte im 19. Jahrhundert waren nicht mehr zwingend durch ihre rechtlichen Privilegien definiert, sie wiesen eine neue Größenordnung auf, und ihr Wachstum war mit »tiefreichenden Umstrukturierungen und Differenzierungen innerhalb des Stadtgebiets« verbunden.⁹ Bei der Masse der frühneuzeitlichen Städte handelte es sich um kleine Marktstädte von 2000 bis 5000 Einwohnern, in denen das landwirtschaftliche Element noch eine große Rolle spielte. Erst das 19. Jahrhundert brachte die Industrie-

großstadt als dominanten Typ hervor. Stadtentwicklung sollte zwar weiterhin mit den Transformationen der ländlichen Gesellschaft in Beziehung stehen, aber die städtische Ökonomie war nun nicht mehr abhängig von agrarischen Konjunkturen, vielmehr gewannen die großstädtischen Wirtschafts- und Steuerungspotentiale maßgeblichen Einfluß auf die Volkswirtschaften und die zusammenwachsenden Finanzmärkte.¹⁰ Ältere Gewerberegionen wie Flandern verschwanden von der Landkarte, neue urbane Zentren wuchsen aus den ursprünglich ländlichen Standorten. In den neuen Ballungsgebieten wie Lancashire oder Oberschlesien zeichnete sich bereits um 1850 die heutige »Megalopolis« der Dritten Welt ab. Entsprechend änderte sich der Stadtbegriff: Während die ältere Stadt eindeutig rechtlich definiert war, sind die Kriterien für die modernen Städte wesentlich komplexer geworden. Aus der Sicht der Geographie etwa, die ebenso wie andere Disziplinen maßgebliche Kategorien für die heutige Urbanisierungs- und Städtegeschichte entwickelt hat, sind Städte durch ihre Größe gekennzeichnet, durch das Übergewicht von sekundären und mehr noch tertiären Funktionen, durch ein weit gefächertes Berufsspektrum und insbesondere durch ihre Zentralitätsfunktionen für die umliegenden Regionen. Um Städte miteinander vergleichen und Verstädterungsprozesse exakt erfassen zu können, geht die Forschung von einem quantitativen Stadt- und Verstädterungsbegriff aus. Städte werden als Orte mit einer bestimmten Mindestgröße definiert, d. h., man setzt Schwellenwerte an und abstrahiert bewußt von der Frage, ob es sich dabei um Städte im rechtlichen Sinn, also mit offizieller Anerkennung handelte. Analog wird Verstädterung als wachsender Anteil der in Städten lebenden Bevölkerung begriffen.¹¹

Die Verstädterung im 19. Jahrhundert

Das 19. Jahrhundert war entscheidend für die Verstädterungsgeschichte Europas. 1700 lebten erst 13 Millionen und 1800 19 Millionen Menschen in Städten, bis 1900 versechsfachte sich diese Zahl

auf 108,3 Millionen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts beschleunigte sich das Wachstum sprunghaft. Insgesamt verdreifachten sich bis 1980 die städtischen Bevölkerungen noch einmal auf 301 Millionen. Innerhalb des gesamten städtischen Wachstums ist die Steigerung der Zahl von Großstädten im 19. Jahrhundert (von 21 auf 147) ein ebenso auffallendes Phänomen wie in unserem Jahrhundert die Vermehrung der Zahl von großstädtischen Riesenagglomerationen mit mehr als einer Million Einwohnern (zwischen 1900 und 1980 von neun auf 110).¹²

In den europäischen Ländern verlief der Verstädterungsprozeß während des 19. und frühen 20. Jahrhunderts sehr unterschiedlich. England war im 19. Jahrhundert der Vorreiter in Europa und behielt den Vorsprung gegenüber Deutschland bis ins 20. Jahrhundert bei. Unterschiede zeigen sich auch hinsichtlich des Zusammenhangs von Verstädterung und Industrialisierung, der in England und Deutschland besonders eng, in Frankreich und Rußland zunächst weniger stark ausgeprägt war.

Existierte in England und Wales 1801 außer London mit 865 000 Einwohnern noch keine weitere Großstadt, gab es 1851 schon neun mit zusammen 4,45 Millionen Einwohnern. 1911 lebten 15,8 Millionen Einwohner von England und Wales in Großstädten, das waren 34,6 % der Gesamtbevölkerung.¹³ Dabei sind verschiedene Wachstumsphasen festzustellen, die in engem Zusammenhang mit dem jeweiligen Tempo industrieller Expansion standen. Bis zu den 1820er Jahren nahm die Zahl von Städten bereits stark zu, wobei sich das städtische Wachstum in den Zentren der Textil- und Metallverarbeitung des nördlichen und mittleren Englands konzentrierte. Industrieregionen wie Lancashire profitierten von der an die Textilindustrie gebundenen Entwicklung der Maschinenindustrie und vom Ausbau des Kanalnetzes. In der zweiten Urbanisierungsphase nach 1830 expandierten die englischen und walisischen Städte in raschem Tempo. Ökonomische Standortvorteile und die vielfältige Anwendung technischer Innovationen in der mechanischen Weberei spielten dabei eine wichtige Rolle, wie im östlichen Lancashire beobachtet werden kann, wo im Jahre 1850 64 % aller Arbeitskräfte in der britischen Baumwollindustrie beschäftigt wurden. Insgesamt wuchs in England die Bevölkerung in Industriezen-

tren rascher als die sonstige städtische Bevölkerung. Während es sich um die Jahrhundertmitte bei der Masse der Städte um Orte mit bis zu 5000 Einwohnern handelte, wies die durchschnittliche Industriestadt bereits eine Einwohnerzahl von 20000 bis 50000 aus. Viele dieser industriellen Mittelpunkte übernahmen in der Folgezeit weitere Funktionen, vor allem entstand dort ein dichtes Netz an Einzelhandelsgeschäften. In der zweiten Jahrhunderthälfte entwickelten sich die Städte dort am schnellsten, wo die industriellen Wachstumsraten am ausgeprägtesten waren. Dieses Wachstum fand auf einer breiten und diversifizierten ökonomischen Grundlage statt. Die inzwischen als traditionell zu bezeichnende Metall- und Baumwollindustrie verlor an Gewicht. Dagegen expandierten die Branchen Maschinen- und Gerätebau, Nahrungsmittel, Druck, Papierverarbeitung, Gaswerke und Chemie. Diese Entwicklung war mit regionalen Umschichtungen verbunden. Städte in neuen Produktionsregionen des Südostens expandierten, obwohl es hier keinen direkten Zugang zur Kohle gab. Außerdem entwickelte sich nun verstärkt der Dienstleistungssektor. Neue Eisen- und Stahlproduktionsstandorte wie Barrow oder Maschinenbauzentren wie Ashford und Birkenhead traten in der Städtelandschaft hervor. Auch die Form städtischen Wachstums hatte sich während dieser Phase verändert. Vor dem Ausbau von Nahverkehrssystemen bewegte man sich in der Stadt hauptsächlich zu Fuß fort, Wohn- und Arbeitsplätze waren räumlich nicht getrennt oder lagen nah beieinander. Die Einführung der Eisenbahnen brachte zunächst noch keine tiefgreifenden Veränderungen im innerstädtischen Verkehr mit sich. Erst durch den Ausbau der Nahverkehrsnetze, zunächst der Pferdebahnen, dann der elektrischen Straßenbahnen und der S- und U-Bahnen, begannen die Vororte rapide zu wachsen. So war der Faktor Verkehr maßgeblich für die sternförmige Ausbreitung von Großstädten entlang der Verkehrslinien und für die Entstehung von Konurbationen oder Agglomerationen.

In Frankreich lag 1850 der Anteil der städtischen Bevölkerung (Orte über 5000 Einwohner) erst bei 19 % (England/Wales: ca. 45 %), sollte sich dann aber bis 1910 verdoppeln (vgl. Tabelle 1). Mit Lyon und Marseille gab es 1821 neben Paris erst zwei Großstädte. Das Wachstum der Städte setzte in der zweiten Jahrhunderthälfte

*Tabelle 1: Die Verstädterung im 19. und 20. Jahrhundert¹⁴
(Anteil der Bevölkerung in Orten über 5 000 Einwohnern in %)*

	Europa	England	Frankreich	Deutschland	Niederlande	Spanien	Rußland/ Sowjetunion
1800	12	23	12	9	37	18	6
1850	19	45	19	15	39	18	7
1910	41	75	38	49	53	38	14
1950	51	83	48	53	75	55	34
1980	66	79	69	75	82	73	61

also bei einem niedrigeren Ausgangsniveau an und beschleunigte sich dann außerordentlich. Paris behielt seinen großen Abstand zu anderen größeren Städten bei. Die Bevölkerung der Hauptstadt verfünffachte sich von 548 000 Einwohnern (1801) auf über 2,5 Millionen Einwohner (1896), während die nächstfolgenden elf Städte im selben Zeitraum insgesamt nur einen Zuwachs von 617 000 auf 1 820 000 Einwohner verzeichneten. Seit der Jahrhundertmitte wuchsen die Städte im Norden und Nordosten schneller als die im Süden des Landes. Wie ungleichmäßig das Wachstum benachbarter Städte verlief, zeigt sich daran, daß sich die Einwohnerzahl in Châtellerault mit seiner Waffenindustrie von 8400 Einwohnern (1801) auf 20 000 (1896) mehr als verdoppelte, es jedoch im nahegelegenen Poitiers, traditionell ein kirchliches Zentrum, sehr ruhig blieb: »Der Straßenlärm (Châtelleraults) kontrastiert mit der Stille von Poitiers, von dem es weiterhin abhängig ist. Châtellerault ist immer noch so jung, daß es von Tag zu Tag zu wachsen scheint, während Poitiers einem wie der Kadaver einer großen Stadt vorkommt. Die alte Provinzhauptstadt hat kein Leben mehr in sich. Ihre Industrie ist ein Nichts, ihre Versorgung schwierig, ihre Märkte sind begrenzt.«¹⁵

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts veränderte sich das tradierte Städtesystem in Frankreich noch nicht grundlegend, so wie auch der Zusammenhang von Industrialisierung und Urbanisierung

relativ gering ausgeprägt war. Vielfach intensivierten sich, besonders im Süden, mehr die kommerziellen als die industriellen Funktionen der bestehenden Städte: Nîmes z. B. verlor an Bedeutung als Mittelpunkt der ländlichen Seidenherstellung, gewann aber an Wichtigkeit als Weinhandelszentrum. Zur Ausbildung großer industrieller Agglomerationen wie in England und Deutschland kam es nur in begrenztem Umfang. Allerdings entstanden isoliert gelegene Siedlungen wie Montceau-les-Mines, Le Creusot und Decazeville aus dem Nichts, und beim »französischen Manchester« Saint-Étienne, das 1851 auf 56 000 Einwohner angewachsen war, wiederholte sich das englische Wachstumsmodell.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Verstädterung auch in Frankreich stärker industrialisierungsabhängig: Dies zeigt sich an der Konzentration des urbanen Wachstums auf die Bergbauregionen des Nordens und Lothringens sowie in Lyon, das den Übergang von der Proto- zur Maschinenindustrie erfolgreich vollzog. Zugleich änderte sich nach 1850 die Form urbanen Wachstums: bemerkenswert sind besonders die Pariser Vorstadtentwicklung, die wachsende Schere zwischen beschleunigtem Metropolenwachstum und verhaltener Entwicklung von Provinzstädten, die Agglomerationsbildung in den Bergbaugebieten und der Industrialisierungsschub in Paris am Ende des Jahrhunderts.

Für Preußen¹⁶ kann man nach 1840 von einem Städtewachstum als Folge der Industrialisierung sprechen. In erster Linie expandierten Textilstädte, die schon nach 1815 das Wachstum angeführt hatten, wie Barmen-Elberfeld sowie neue Schwerindustriestädte an Saar und Ruhr aufgrund ihres Reichtums an natürlichen Bodenschätzen. Das Ruhrgebiet war um 1800 noch ein agrarisches Gebiet mit kleinen Handelsstädten bis 5000 Einwohner. Schließlich brachte der Industrialisierungsschub nach 1850 eine Großregion mit einer zwei Millionen umfassenden Bevölkerung hervor, von der die Hälfte in fünf Großstädten wohnte, die teils aus Industriedörfern (Gelsenkirchen), teils aus älteren Kleinstädten (Dortmund) erwachsen waren.

In der Hochindustrialisierung, die man für Deutschland auf die Zeit von 1870 bis 1910 datiert, wurde der Zusammenhang von Industrialisierung und Städtewachstum enger. Dies ist ein allgemeines

europäisches Phänomen. Es zeigt sich z. B. in Preußen an der dramatisch expandierenden Schwer- und Maschinenindustrie. Duisburg, Dortmund, Essen und Augsburg wuchsen nun um das Dreieinhalb- bis Fünffache, Gelsenkirchen sogar um das Zehnfache. Ein berühmtes Beispiel für das Wachsen von Zehngemeinden, denen aufgrund politischer Vorbehalte lange der Status einer »Stadt« verweigert wurde, war Hamborn (späterer Ortsteil von Duisburg), das mit einer jährlichen Wachstumsrate von über 17 % im Jahre 1910 mit über 100 000 Einwohnern das größte »Dorf« Preußens war und erst 1911 Stadtrecht erhielt. Besondere Wachstumszentren bildeten durchindustrialisierte Orte wie Wattenscheid, Kattowitz, Saarbrücken oder Leverkusen. Aber auch die älteren Textilstädte wie Elberfeld, Barmen und Krefeld waren noch nicht am Ende ihres Wachstums angekommen, weil sie vom humanen Kapital einer Facharbeiterschaft profitieren konnten. Dazu kam eine Gruppe unter den größeren deutschen Städten, die von ihrer zunehmenden Bedeutung als Verwaltungszentren profitierten: Beispiele sind Münster, Bonn, Frankfurt a. M. und Allenstein.

Ein Beispiel für einen im gesamteuropäischen Vergleich verspäteten Verstädterungsprozeß, der sich allerdings seit dem Ende des 19. Jahrhunderts stark beschleunigte, ist Rußland. 1910 lebten 14 % der Bevölkerung in Städten; 1800 waren es 6 %. Der Durchbruch der Urbanisierung fällt erst in die Periode des bolschewistischen Modernisierungsregimes. Während die Städte bis zur Jahrhundertmitte nur wenig wuchsen – am auffälligsten war die Expansion St. Petersburgs, Moskaus und des Fernhandelshafens Odessa –, nahm das Städtewachstum danach an Tempo zu. Nach 1870 erlebte das russische Reich bis zum Ersten Weltkrieg eine Verdreifachung der städtischen Bevölkerungen, wobei die Großstädte besonders ausgeprägte Anziehungspunkte waren. Bis zu diesem Zeitraum waren die Beziehungen zwischen Industrialisierung und Verstädterung wenig ausgeprägt. Zum einen engagierte sich der Landadel, z. T. mit leibeigenen Bauern, stark in protoindustriellen und industriellen Aktivitäten, während es in den Städten kaum Gruppen gab, die sich zu einer industriellen Unternehmerschaft hätten entwickeln können. Zum anderen erschwerte nach 1861 die Institution der Dorfgemeinde (*obščina*) die Abwanderung der bäuerlichen Bevölkerung.

Noch 1897 lebten nur 48 % der 4,2 Millionen Industriebeschäftigten in Städten. Allein knapp 20 % konzentrierten sich in den fünf großen Industriezentren St. Petersburg, Moskau, Riga, Lodsch und Warschau, wo die Nachfrage der städtischen Konsumenten die Entwicklung der Leichtindustrie förderte und wo über Banken und Börsen die Finanzierung industrieller Aktivitäten möglich war. Außerdem hob sich seit dem Ende des 19. Jahrhunderts immer stärker die industrielle Verdichtungsregion Odessa/Schwarzmeerbecken ab, wo allerdings zahlreichen Industriedörfern durch die zaristischen Behörden der städtische Status verweigert wurde, so daß sie trotz ihrer erheblichen Einwohnerzahl in der Städtestatistik nicht erfaßt wurden.¹⁷

Städtewachstum und Wanderungsbewegungen

Auf demographischer Ebene lagen dem Wachsen der städtischen Bevölkerungen zwei Basisprozesse zugrunde: das natürliche Bevölkerungswachstum und umfangreiche Wanderungsbewegungen. In Preußen 1875–1910 betrug der Zugewinn durch die Wanderungsbewegungen ein Drittel des Zuwachses der städtischen Bevölkerungen. Über die Hälfte des Anstiegs der städtischen Einwohnerzahlen ging auf den Geburtenüberschuß zurück, der Rest auf Eingemeindungen. Hingegen lag in Frankreich, wo eine »Landflucht« stattfand, bei der größere Teile der Bevölkerung aus verarmten Departements wie Ariège, Aveyron und den Pyrénées-Orientales in Städte abwanderten, und wo vor dem Zweiten Weltkrieg 25 der 90 Departements weniger Bevölkerung als 1801 hatten, die Bedeutung der Wanderungen für die Stadtentwicklung weitaus höher.

In Frankreich vollzog sich die Abwanderung in Städte (am Ende des 19. Jahrhunderts) in mehr als der Hälfte der Fälle innerhalb der jeweiligen Departements, d. h. im Nahbereich. Bei der Entstehung des Ruhrgebiets und in Teilen Rußlands spielten dagegen Wanderungsbewegungen über größere Distanzen eine entscheidende Rolle.

Wanderungsbewegungen erfolgten aber nicht nur in die Städte und Industriezentren, sondern auch zurück aufs Land. Die Land-

Stadt-Wanderungen dürfen nicht als Einbahnstraße aufgefaßt werden, vielmehr muß man zwischen dem ganz erheblichen Wandervolumen und dem geringeren Wanderungsgewinn unterscheiden. Bis zu 80 % der ländlichen Zuwanderer kehrten wieder aufs Land zurück (etwa zu Erntearbeiten) oder wandten sich anderen Großstädten zu. Nicht jeder Wandervorgang führte zum ständigen Aufenthalt in den Städten. In nicht wenigen Ländern Europas läßt sich feststellen, daß die Saisonwanderer erst um die Wende des 20. Jahrhunderts sesshaft wurden. Die historische Mobilitätsforschung beschäftigt sich demnach mit dem Phänomen des – schon von Zeitgenossen so genannten – »Nomadentums«: Die Bezugsdauer von städtischen Wohnungen, besonders in Arbeiterquartieren, war kurz, innerstädtische Mobilität erreichte ein erstaunliches Ausmaß, das pro Jahr ein Drittel bis ein Viertel der Großstadtbewohner erfaßte. Eine Gruppe von Höchstmobilen, vor allem niedrig qualifizierte junge Männer, wechselte als Untermieter und »Schlafgänger« ständig Arbeitsstelle und Wohnung, während Familien weniger häufig und meist nur innerhalb einzelner Viertel umzogen. Insgesamt ergibt sich kein einheitliches Bild der Wanderungsbewegungen. Die verschiedenen Städte waren in unterschiedlichem Ausmaß industrialisiert und wurden deshalb unterschiedlich von der Binnenwanderung tangiert.

Die Migrationsforschung hat sich außerdem mit den Faktoren auseinandergesetzt, die den Wanderungsbewegungen zugrunde lagen. Es wird hierbei zwischen »pull«- und »push«-Faktoren unterschieden: Zu den letztgenannten werden Armut, anstrengende Landarbeit und dörfliche Sozialkontrolle gezählt, also Umstände, denen die Abwanderungsbereiten entkommen wollten; zu den »pull«-Faktoren gehörte neben dem Arbeitsangebot und der höheren Entlohnung die Verlockung, die vom städtischen Freizeitangebot und den Individualisierungschancen in den Städten für einen Teil der – meist jüngeren – Zuwanderer vom Land ausging. Konkrete Informationen über den Arbeitsmarkt und die Lebensbedingungen machten die Wanderung zu einem kalkulierbaren Vorgang, da sich die Wandernden vorher über die Arbeitsmarktsituation informierten und die Neuankömmlinge in den Städten oft auf Bekannte und Verwandte trafen, die ihnen die Integration erleichterten.¹⁸

Wechselwirkungen zwischen Industrialisierung und Urbanisierung

Zwischen Industrialisierung und Verstädterung bestanden enge Beziehungen. Sie zeigen sich beispielsweise daran, daß traditionelle kleinere Gewerbestädte und Verwaltungszentren im 19. Jahrhundert ein immer stärkeres industrielles Potential aufnahmen, zugleich ihre Funktion als Verkehrsknotenpunkte verstärkten und deswegen einen bedeutenden Aufschwung erleben konnten. Daran anknüpfend stellt sich die Frage, welche kausalen Beziehungen zwischen Städtewachstum und Industrialisierung bestanden: Es handelte sich um eine enge, jedoch keineswegs eindimensionale Beziehung, also um zwei miteinander verknüpfte, aber jeweils in komplexen Beziehungen zu weiteren Faktoren stehende Prozesse.

Das klassische Beispiel für eine enge Korrelation von Industrialisierung und Verstädterung ist England. Freilich sind Differenzierungen nötig. London wuchs in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts weniger aufgrund industrieller Produktion, es profitierte aber von der Ausweitung des englischen Binnenmarktes und des Güterangebots im nationalen Maßstab, die Folge der Industrialisierung war. Die Fernhandelsfunktionen Londons, seine Rolle im neu entstehenden Eisenbahnnetz, sind im Kontext des gesamten Industrialisierungsprozesses zu sehen. Nicht nur die Ansiedlung von Produktionsbetrieben, sondern auch die ihr zugrunde liegende Verkehrsentwicklung waren für die Beschleunigung des Städtewachstums wichtig. Der Aufstieg Birminghams, Liverpools, Glasgows, Manchesters und Londons ging sowohl auf den Ausbau von Produktionskapazitäten als auch auf die Konzentration kommerzieller, eng mit den Industrien verbundener Aktivitäten zurück. Dies war wiederum nur durch den Ausbau des Transportwesens im Lande möglich. Bis 1840 sind sowohl Städtewachstum wie innerstädtische Standort- und Strukturveränderungen durch den Ausbau von Fernstraßen und Kanälen stimuliert worden, danach durch die Ausbreitung der Eisenbahn. Denn für den Eisenbahnbau benötigte man Stahlprodukte, zu ihrem Betrieb Kohle, deren Produktion dazu gewaltig gesteigert werden mußte. Seit den 1880er Jahren erweiterte das wachsende Angebot an Nahverkehrsnetzen

den Radius des durchschnittlichen Arbeitsweges erheblich. Dadurch erschloß sich für die innerstädtischen Industriegebiete ein weitaus größeres Arbeitskräftepotential als bislang üblich, was ihre Wachstumschancen erhöhte.

Daß nach 1800 industrielles Wachstum regional unterschiedlich erfolgte und von den Wechselwirkungen dieser regionalspezifischen Industrialisierung eine Dynamisierung der gesamten Volkswirtschaften ausging, gehört zum Standard heutiger wirtschaftshistorischer Forschung. Industrieregionen wuchsen auf der Basis von Bodenschätzen, aufgrund der Möglichkeit, Wasser als Energie zu nutzen sowie durch andere natürliche Produktionsbedingungen, wozu die Nähe zu Seehäfen und die Verfügung über landwirtschaftliche Ressourcen wie Wolle und Flachs gerechnet werden können. Da prosperierende Industrieregionen aber vielfach ohne solche Ressourcen auskamen, muß man danach fragen, welche weiteren, historisch variablen Faktoren zur Konzentration industrieller Aktivitäten führten. Die Forschung weist hier besonders auf das Angebot an einheimischen Arbeitskräften, auf das interne Verkehrsnetz, die Verfügbarkeit von in der Region selbst akkumuliertem Kapital und auf die Existenz einer regional gebundenen, innovationsfreudigen Unternehmerschaft hin.¹⁹ Die Vielzahl stadtzentrierter Produktionsregionen wie Chemnitz, Solingen, München und Berlin, in denen sich während der Hochurbanisierung sehr viel Industrie ansiedelte, zeigt, daß funktionale Beziehungen innerhalb von Produktionsregionen wichtig waren, speziell die Funktionen, welche Städte darin übernahmen: Das Vorhandensein von Facharbeitern, von Maschinenbauern, von neuen Ideen und Märkten, generell urbane Sozial- und Kulturformen gaben der Industrialisierung spezifische Antriebskräfte.

Städtische Mittelpunkte von Produktionsregionen übernahmen eine äußerst wichtige Funktion im Industrialisierungsprozeß. Beispielsweise wurden im östlichen Lancashire 1772 4,2 Millionen Pfund Rohbaumwolle verarbeitet, 1841 bereits 452 Millionen. Sidney Pollard hat die Faktoren erarbeitet, die dieses außerordentliche Wachstum der führenden Baumwollregion Englands hervorriefen: der gute Zugang zu Kohle, das dichte Kanalnetz und der frühe Eisenbahnbau, beginnend mit der Linie von Manchester zum See-

hafen Liverpool, die bereits 1830 eröffnet wurde. Auch ein leistungsfähiges, innerregionales Straßensystem bzw. Transportwesen entwickelte sich schon früh in der Region. Hinzu kam, daß hier geschulte, einheimische Arbeitskräfte zur Verfügung standen. Entscheidend für die weitere Entwicklung ist aber, daß Manchester innerhalb der umgebenden, sich 1800 über zehn, später über dreißig bis vierzig Meilen erstreckenden Industrieregion die Endverarbeitungsprozesse des Bleichens, Stärkens, Druckens und Färbens sowie die lukrative Endvermarktung und weitere Dienstleistungsfunktionen übernahm. Wichtige Produktionszweige wanderten daher nach 1820 in die Stadt. Ohne die rasche Einrichtung der Eisenbahnverbindungen etwa mit Orten wie Oldham, Bury, Rochdale oder Halifax wäre dieses System intraregionaler Arbeitsteilung nicht möglich gewesen. Am Ende des Jahrhunderts wurde diese Zentralitätsfunktion noch einmal unterstrichen, wofür gezielte städtische Aktivitäten ausschlaggebend waren. Wichtigste Beispiele hierfür sind die Planung des Gewerbegebietes Trafford Park im Westen und die Eröffnung des Manchester-Schiffkanals 1894, mit dem Manchester, an Liverpool vorbei, direkten Zugang zum Meer erhielt.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war die städtebildende Kraft der Industrialisierung weniger ausgeprägt als später, wobei man beim Vergleich dieser phasenweise unterschiedlich ausgeprägten Beziehung auf europäischer Ebene den unterschiedlichen Beginn und das verschiedene Tempo des Industrialisierungsprozesses berücksichtigen muß. Da die frühe Industrialisierung in starkem Maße an Rohstoffe und Wasserkraft gebunden war, mußte sie vorwiegend außerhalb der größeren Städte stattfinden. Aus der Existenz von frühindustriellen Produktionsregionen konnten sich aber auch Wachstumsimpulse für Städte ergeben. Ein Beispiel ist Zürich, wo durch die ländliche Textilindustrie zunächst die kommerziellen Funktionen der Stadt gestärkt wurden, bevor dort ebenfalls ein industriell bedingtes Bevölkerungswachstum einsetzte. Andererseits ermöglichten der Ausbau der Eisenbahnnetze und die Verbilligung der Frachtraten in den industriellen Kernländern Europas seit den 1840er Jahren eine Großproduktion auch in den Städten, die von den Rohstoffvorkommen weiter entfernt lagen. In Seehäfen etablierten sich rohstoffintensive Weiterverar-

beitungszweige, z. B. Weizenmühlen und Seifenherstellung in St. Petersburg.²⁰ Manche Branchen, wie die Bierbrauereien Münchens, fanden unmittelbar vor der Haustür der Fabriken in der neu entstehenden städtischen Konsumentenmasse ihren Absatzmarkt.

Von der Stadt zur Metropole

Stadtentwicklung und Stadtplanung seit dem 19. Jahrhundert

Durch die Eigenarten ihres Wachstums entfernten sich die modernen Großstädte von der in den Stadtansichten noch des 18. Jahrhunderts sichtbaren und ästhetisch so reizvollen Geschlossenheit. Gerade bei großen Städten existierte häufig kein klar erkennbarer Stadtrand, und es zeichnete sich schon die Entwicklung ab, die bis heute als Zersiedelung des Umlandes kritisiert wird.

Im wesentlichen gab es zwei Typen bei der Bildung von Konurbationen oder Agglomerationen: Der erste war das urbane Wachstum ohne Kernstadt, bei dem sich zahlreiche gleichzeitig wachsende Subzentren zu einer polyzentrischen Konurbation über alle politischen Grenzziehungen hinaus entwickelten. Klassische Beispiele hierfür sind Oberschlesien und das Ruhrgebiet. Beim zweiten erfolgte das Flächenwachstum von einem Kern aus, der sich sternförmig erweiterte. Die um die Stadt verteilten Siedlungskerne wurden vom Wachsen der Kernstadt angeregt, bis schließlich das polyzentrische Wachstum zu einer neuen Gestalt der Stadt führte.

Die räumliche Entwicklung der Großstädte fiel keineswegs mit der Geschichte der Stadtplanung als Ensemble abstrakter Leitvorstellungen zusammen, sondern sie verlief bis weit in das 19. Jahrhundert hinein ungerregelt, jedenfalls gemessen an den Maßstäben der späteren Disziplin der Stadtplanung. Zunächst wurden Wachstumshindernisse wie militärische Wallanlagen und Mauern beseitigt. Dann wurden – unter rücksichtsloser Vernichtung älterer Stadtgebiete – in den Stadtzentren Ringstraßen und

Boulevards angelegt. Dies hatte ebenso wie das Vordringen der Eisenbahnen erhebliche Auswirkungen auf die morphologische Struktur der Großstädte.

In Deutschland stand den kommunalen Behörden lange nur die Festlegung von Straßenfluchten als gestalterisches Planungsinstrument zur Verfügung, womit die ungehemmte Verdichtung der städtischen Bebauung im Innern nicht verhindert werden konnte. Erste Steuerungsansätze zu einer Begrenzung der negativen Folgen des industriekapitalistischen Wachstums ergaben sich im Zuge der hygienischen Stadtreformbewegungen, die in England in den 1840er Jahren einsetzten. Es ging dabei um die Beseitigung der übelsten Mißstände im Bau- und Wohnungswesen und um den Ausbau spezieller Infrastrukturen (Straßen- und Kanalisationsbau). Auch das zunehmend in seiner Regulierungsbreite ausgeweitete Instrument der Bauordnungen erwies sich lange Zeit als unzureichend für die Kontrolle der Stadtentwicklung, zunächst im Hinblick auf die hygienischen Standards, später für die ästhetische Durchgestaltung der Wohnviertel. Andererseits kann man feststellen, daß in den Großstädten trotz der Planungsdefizite großzügig angelegte Quartiere von hoher städtebaulicher Qualität entstanden, in einem Wechselspiel zwischen behördlichen Vorgaben und privater Spekulation, das auf dem Abwägen zwischen »Kunststreben und Kapitalinteressen« beruhte.²¹ Ein gutes Beispiel dafür ist das Frankfurter Bahnhofsviertel, das ab 1888 entstand.

Um 1900 gewann die nun eigenständige und von Architekten dominierte Disziplin der Stadtplanung an Praxisrelevanz. In den Großstädten wurde zwar weiterhin ständig abgerissen, erneuert und bereits bebauten Gelände neuen Nutzungen zugeführt, aber die Anlage von Stadterweiterungsgebieten konnte nun teils durch gezielte Strategien, teils durch die stärkere Nutzung der vorhandenen rechtlichen Möglichkeiten planmäßiger als zuvor und mit Blick auf das Ganze durchgeführt werden. Dabei spielte das Interesse eine Rolle, Wohn- und störende Gewerbeaktivitäten durch »Zonung« stärker voneinander abzugrenzen und so Beeinträchtigungen des Werts von privaten Wohngrundstücken zu vermeiden. Wachsendes Interesse an der urbanen Form zeigte sich um die Jahrhundertwende in der europäischen Gartenstadtbewegung. Man schuf mehr

Parkanlagen und bemühte sich um eine die Proportionen wahrende Straßengestaltung. Die Modellfunktion der Gartenstadt für die Profilierung dieser Planungsaktivitäten seit dem 20. Jahrhundert wird trotz der ihr zugrunde liegenden antistädtischen Kleinbauideologie heute durchweg anerkannt. Die Gartenstadtbewegung mit ihrer Kritik an einer naturfernen Lebensweise führte zu jenen Formen aufgelockerter Überbauung, die man heute in den Städten nicht mehr missen möchte. Andererseits wird sichtbar, daß flächenfressende Eigenheimgebiete nachträglich verdichtet werden müssen, um die Stadtränder nicht noch weiter zu zerfasern.

Als sich die Städte um die Jahrhundertwende weiter nach außen ausdehnten, erwies sich der bis dahin erreichte, über Bauordnungen festgeschriebene schematisch-geometrisierende Planungsstandard als Hindernis einer funktional ausgewogenen und ästhetisch anspruchsvolleren Städteplanung.²²

Ursachen für städtische Expansion und Planung waren in hohem Maße die Konkurrenz zwischen den Großstädten und das wachsende stadtbürgerliche Selbstbewußtsein. Letzteres kann man als eine Art Fundamentalopposition gegenüber der »Mittelmäßigkeit staatlicher Behörden« (B. Ladd) sehen. Tempo und Richtung der Expansion wurden in den Großstädten von den kommunalen Selbstverwaltungsgremien, besonders von den Oberbürgermeistern vorgegeben – im Unterschied zum Ruhrgebiet, wo die Bergwerksunternehmen als Städtegründer in Erscheinung traten.²³

Citybildung und soziale Segregation

Das Wachstum besonders der großen Industriestädte ging mit der Entstehung verschiedener Funktionsbereiche einher, die in der »Citybildung« ihren Ausdruck fand. Die Innenstädte wurden dichter bebaut und reicherten sich mit Geschäften, Banken, Büros und Verwaltungsstellen an. Gleichzeitig verließ ein Teil der Wohnbevölkerung die neue City. Diese funktionalen Differenzierungsprozesse waren von unterschiedlichen, sich gegenseitig bedingenden Faktoren beeinflußt und hatten in den einzelnen Städten unterschiedliches Gewicht.²⁴ So wie sich im Zuge der großstädtischen Ent-

wicklung die räumliche Verteilung ökonomischer Funktionen änderte, besondere Geschäftsviertel und Produktionsszenen entstanden, bildeten sich charakteristische Muster heraus, von wem die Stadtviertel bewohnt wurden. So lassen sich für Hamburg, das eine vergleichsweise moderne Stadtstruktur aufwies, für das späte 19. Jahrhundert sechs Stadtgebiete unterscheiden: die City, die vorindustrielle Vorstadt als hafen- und innenstadtnahes Arbeiterwohnviertel, das südlich der Elbe gelegene Industriegebiet, das Oberschichtenviertel westlich und östlich der Außenalster mit anhaltender Vorherrschaft des Einfamilienhauses, der industrielle Vorort, wo neue, große Vorstädte bereits zu einem geschlossenen Siedlungsgebiet zusammengewachsen waren, und die »Agglomerationsperipherie« mit ihrem zum Teil noch ländlichen Charakter.²⁵ In welchem Grade funktionale Differenzierung von der sozialen Entmischung der Wohnbevölkerungen im Stadtgebiet begleitet war, ist eine Frage von großer Aktualität. Die Entwicklung der internen städtischen Raumstrukturen des 19. Jahrhunderts lief wenigstens der Tendenz nach auf soziale Segregation, d. h. auf die Herausbildung berufs- und schichtenspezifischer Stadtviertel hinaus. In einem Teil der deutschen Großstädte, vor allem in Berlin oder in Breslau, ging soziale Entmischung mit der Ausbreitung der sogenannten Mietskasernen einher, was die Wohndichte ebenso erhöhte wie die in Städten mit kleineren Haustypen vielfach gepflegte Praxis, vorhandenen Wohnraum aufzuteilen, der von stadtauswärts ziehenden Mittel- und Oberschichten verlassen worden war. Zur Ausbildung von Arbeitervierteln kam es außerdem durch Umwandlung bisher »guter« Stadtviertel entlang von Straßenbahn- und Eisenbahnlinien. Aber Stadtentwicklung verlief nicht automatisch in Richtung einer scharfen sozialen Polarisierung. In der prosperierenden Textilstadt Bielefeld behielten tradierte familiäre Zusammenhänge und traditionelle Präferenzen der Standortwahl lange Geltung. Auch teilten Einheimische den Häuser- und Grundstücksmarkt unter sich auf und erschwerten Zuzüglern die Ansiedlung. Der Prozeß sozialer Segregation vollzog sich langsam und innerhalb bestimmter Grenzen. Gesellen und Dienstpersonal wohnten noch lange in den herrschaftlichen Haushalten, und bis auf einige Arbeitersiedlungen in der Nähe von Fabriken kann man

in Bielefeld nicht von der Entstehung sozial homogener Stadtviertel sprechen. Außerdem hatte hier, anders als in anderen Industriestädten, der Bahnanschluß keine unmittelbaren sozialräumlichen Auswirkungen. Erst spät zogen die Oberschichten in die Vorstadt. Es entstanden zwei Fabrikbezirke, aber es gab nicht wie im Ruhrgebiet und in Oberschlesien die monopolartige Herrschaft einzelner Unternehmen über ganze Stadtregionen. Die Standortverteilung der Gewerbebezirke blieb für die sozialräumliche Verteilung der Bevölkerung bis zum 20. Jahrhundert bestimmend, d. h., es gab zwar kleinere, exklusive Wohnviertel von Kaufleuten und höheren Beamten und am Stadtrand Arbeiterquartiere, aber die Mehrheit der Bevölkerung lebte immer noch in durchmischten Vierteln, zumal es selbst in neuen Stadtteilen noch viele private Hausbesitzer gab: »In Klein- und Mittelstädten [...], die (begrenzte) [...] Anziehungskräfte auf Zuwanderer ausübten, und Städten mit nur einem wirtschaftlichen Leitsektor, die sehr konjunkturanfällig und demographisch weniger ausgeglichen waren, ließ sich eine Differenzierung der wirtschaftlichen Grundlagen nur mit (großen) [...] Schwierigkeiten erreichen. Dann stagnierte das Bevölkerungswachstum und blieb die Fluktuation sehr hoch. Große Städte wuchsen [...] schneller, erlebten die sozialen Probleme aber auch in grellerem Licht.«²⁶

Städtisches Wachstum und soziale Segregation waren aufs engste mit der Entstehung von Vororten verbunden. Die »Suburbanisierung« trat in den einzelnen Ländern und Städten in sehr unterschiedlichem Ausmaß und zu verschiedenen Zeiten in Erscheinung. Exemplarische Studien dazu liegen von H. J. Dyos, dem Protagonisten der englischen Urbanisierungsforschung, und von Michael Wagenaar vor. Am Beispiel des Londoner Vororts Camberwell zeigte Dyos, welche Faktoren bei der Ausbildung der riesigen suburbanen Peripherie Londons mitwirkten: Die Ansiedlung von »middle classes« in eleganten Suburbs sieht Dyos als Akt sozialer Distanzierung von den Slums, die sich in der Kernstadt ausbreiteten, und als Folge einer zunehmenden Attraktivität des Landlebens. Die soziale Entmischung war außerdem eine Reaktion auf die Industrieansiedlung im Stadtgebiet, auf Luftverschmutzung und abfallübersäte Straßen. An London zeigt sich, daß Mittelschichten sowohl

vor steigenden Grundstücks- und Mietpreisen als auch wegen der Zuwanderung von ärmeren Schichten in die Vororte entflohen. Wer an den Stadtrand zog, mußte zwar einen längeren Arbeitsweg in Kauf nehmen, konnte aber auch aufgrund seiner Mobilität bessere Arbeitsplätze als die ärmere Bevölkerung erreichen. In Paris hingegen zogen Wohlhabende und Mittelschichten in geringerem Maße aus der Innenstadt, was sich bis heute in der Sozialstruktur der inneren Bezirke von Paris bemerkbar macht. Allerdings wurden Hunderttausende der ärmeren Einwohner an die Peripherie gedrängt, weil unter dem Präfekten und Stadtplaner Haussmann und auf der Grundlage rigoros gehandhabter Enteignungen große Teile der Altstadt saniert, d. h. Boulevards und repräsentative Wohnbauten errichtet wurden.²⁷

Ein weiterer Aspekt der sozialräumlichen Differenzierung vornehmlich der größeren Städte ist die Entstehung von Slums, die auch heute noch immer wieder thematisiert wird, zumal man das Beispiel der Dritte-Welt-Megastädte in den Massenmedien praktisch täglich vor Augen hat. In der europäischen Geschichte ging die Verslumung zum Teil zurück auf die Ansiedlung von Industriebetrieben im Stadtgebiet mit negativen Folgen für die Umweltverhältnisse, zum Teil auf den massenhaften Zuzug von Arbeiter- und Armenbevölkerungen in ehemals statushohe Wohngebiete. Nicht nur in privilegierten Vororten, sondern vielleicht noch deutlicher in Arbeiterquartieren bildeten sich spezifische sozialkulturelle Milieus mit hoher Interaktionsdichte heraus. In ihrem Rahmen konnte sich die von Armut geprägte Lebenssituation der Bewohner im ungünstigen Fall zu einem unentrinnbaren Zusammenhang verfestigen, der von permanenten Nachbarschaftskonflikten begleitet war. Zugleich entwickelten sich diese Wohngebiete im günstigen Fall zu einem Lebenszusammenhang, der aufgrund vielfältiger Kontakte und sozialer Netzwerke das alltägliche Überleben erleichterte. Solche Viertel stellten einen gemeinsamen Erfahrungsraum für ihre Bewohner dar, zumal wenn zum gemeinsamen Wohnen die Kooperation am Arbeitsplatz hinzukam.

Wachstumsprobleme und kommunalpolitische Bewältigungsansätze

Das rasche und ungleichgewichtige Wachstum der Städte, die Verdichtung des Wohnens und die Ansiedlung von Industriebetrieben führten zu gravierenden Beeinträchtigungen der Umwelt und im Zusammenhang mit industrieller Pathologie zu einer extrem hohen Sterblichkeitsrate: Im Lancashire der 1840er Jahre etwa hatte ein männlicher Textilarbeiter eine Lebenserwartung von nur 24 Jahren. Zwar hatten auch die vorindustriellen Städte hygienische und umweltbezogene Probleme gekannt. Wo diese auftraten, versuchte man sie durch punktuelle Zugriffe zu lösen. Mit dem industriellen Städtewachstum jedoch erwiesen sich die bisherigen Ver- und Entsorgungssysteme wie Trinkwasserbrunnen und Senkgruben als ungenügend. Genauso waren steigende körperhygienische Ansprüche und das Interesse an Seuchenprophylaxe die Motoren des Ausbaus von zentralen Wasserversorgungssystemen und von Kanalisationen.

Das Problem der großstädtischen Gesundheitsentwicklung steht mit allgemeinen sozialen Entwicklungen – der Lebensstandardentwicklung, dem Wandel der Ernährungsgewohnheiten, den Beanspruchungen an den Arbeitsplätzen – in Zusammenhang. Steigende urbane Sterblichkeitsziffern zwischen 1800 und 1860 können demnach nicht allein aus Verschlechterungen der umwelthygienischen Bedingungen erklärt werden. Klar ist, daß die Bevölkerungskonzentration in Großstädten eine erhöhte Ansteckungswahrscheinlichkeit mit sich brachte und das Eindringen pathogener Keime in die städtischen Wasserkreisläufe, die so viele Menschen erreichten, die Möglichkeiten vervielfachte, an einer Infektionskrankheit zu sterben. Erst mit dem Aufbau von geschlossenen Ver- und Entsorgungssystemen, durch die Filtrierung des Trinkwassers und den Aufbau von Fernwasserversorgungen konnte wieder eine Reduzierung der Mortalität durch häufige Infektionskrankheiten wie Typhus und Cholera erreicht werden.²⁸

Es stellt sich die Frage, wie die kommunalen Verwaltungen mit diesen Problemen umgingen. Wann wurden sie in ihrer grundlegenden Dimension erkannt? Welche Kategorien wurden dabei ange-

wandt? Welche politischen Kräfte setzten sich für die Kontrolle von umweltbedingten Risiken ein, und welche verhielten sich gegenüber einer interventionistischen Gesundheitspolitik ablehnend?

England war das erste europäische Land, in dem in den 1840er Jahren auf kommunaler Ebene eine Bewegung zur systematischen Kontrolle von umweltbedingten Gesundheitsrisiken einsetzte. Der Ausbau der zentralen Wasserversorgung erfolgte überall in Europa bis auf wenige Ausnahmen zuerst in großen Städten, dann auch in Klein- und Mittelstädten, und erreichte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts ein beachtliches Niveau. Die Versorgung der städtischen Bevölkerungen mit lückenlosen Kanalisationen verzögerte sich demgegenüber, nicht zuletzt aus Kostengründen, zum Teil jahrzehntelang.

Anstöße zur städtischen Umwelt- und Gesundheitspolitik kamen nicht nur von Hygiene-Experten und den bürgerlichen Sozialreformbewegungen, sondern auch aus der entstehenden Arbeiterbewegung. Streikbewegungen und die wachsende Bedeutung politischer Parteien im kommunalen Umfeld sind weitere Ursachen für den Übergang von der »Ordnungsverwaltung« zur »Leistungsverwaltung«, der in England und Deutschland am frühesten und systematischsten stattfand. Er ging mit dem flächendeckenden Aufbau von Infrastrukturen (Straßenbau, Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung) einher: 1908 verfügten von den deutschen Großstädten 92 % über ein Wasserwerk, 80 % über eine Gas- und Elektrizitätsversorgung und 44 % über eine elektrische Straßenbahn.²⁹

Mit diesen Aktivitäten konnten die Großstädte teils Finanzierungsquellen für andere Infrastrukturen erschließen, teils reagierten sie damit auf einen immer umfassender definierten Bedarf an sozialpolitischer Regulierung. Die sozialpolitisch profilierten Leistungsverwaltungen, von denen man in Deutschland seit den 1880er Jahren sprechen kann, spielten beim Übergang zum modernen Interventions- und Sozialstaat eine eigenständige Rolle.³⁰ In Deutschland waren es stärker die Oberbürgermeister denn die Selbstverwaltungsgremien, welche die Kommunalisierung von bislang privat betriebenen Versorgungsbetrieben forcierten und sich zur Vision des sogenannten »Munizipalsozialismus« bekannten.

Die aktive Infrastrukturentwicklung der Großstädte von der Verkehrserschließung bis zur gezielten Eingemeindungspolitik diente seit dem Ende des 19. Jahrhunderts nicht zuletzt der Industrieansiedlung. Weitere Kräfte, die hinter der Transformation des kommunalpolitischen Systems standen, erwachsen – dies gilt in besonderem Maße für Deutschland – aus der Identifikation städtischer Bürger mit der Tradition der eigenen Stadt und mit der Errungenschaft kommunaler Autonomie. Politisches Handeln auf kommunaler wie auf gesamtstaatlicher Ebene trug zu den urbanen Errungenschaften bei. Insgesamt folgte es einer Dynamik, bei der es um die Bewältigung des ungeplanten industriewirtschaftlichen Wachstums ging. Regionale Unterschiede traten auch hier hervor. Generell hinkten ost- gegenüber westeuropäischen wie ost- gegenüber westdeutschen Städten dem jeweiligen Leistungsstandard hinterher. In Deutschland wiesen Industriestädte mit niedrigeren Steuereinnahmen gegenüber alten Verwaltungszentren wie Düsseldorf oder München einen Rückstand auf. Vor allem die schwerindustriellen Ballungsgebiete, wo die Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen und lebenswichtigen Gütern besonders nötig gewesen wäre, zeigten Defizite. Ein Beispiel ist Oberschlesien: Fehlende Selbstverwaltungstraditionen und die Dominanz der Standortentscheidungen der großen Unternehmen führten zu schweren Versäumnissen in der Umwelt- und Gesundheitspolitik sowie in der Grundversorgung der Bevölkerung. Es kam weder zur Professionalisierung der Kommunalverwaltungen noch zu einer aktiven kommunalen Bodenpolitik, der Verstädterungsprozeß hatte defizienten Charakter.³¹

Großstädtisches Leben: Urbanität

Metropolen und Urbanität im 19. Jahrhundert

1800 gab es in Europa 21 Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern, in denen zusammen 4,5 Millionen Menschen lebten. Dies entsprach

weniger als 3 % der europäischen Gesamtbevölkerung. Ein Jahrhundert später existierten 147 Großstädte mit mehr als 40 Millionen Einwohnern, das waren ca. 10 % der gesamten Bevölkerung Europas. Seit dem 19. Jahrhundert dominierten die Metropolen die Richtung, das Tempo und die Formen der gesellschaftlichen Entwicklung. Da sie zu wirtschaftlichen Knotenpunkten mit überlokaler und überregionaler Bedeutung wurden, wo sich Ressourcen akkumulierten und neue Technologien häufig zuerst angewendet wurden, zeichneten sich hier die ökonomischen Entwicklungen am deutlichsten und frühesten ab.

Metropolen waren nicht einfach bloß große Städte, auch wenn im deutschen Sprachgebrauch »Großstadt« und »Metropole« vielfach gleichbedeutend gebraucht werden. Sie waren darüber hinaus durch den besonderen Geltungsanspruch charakterisiert, Stätten exemplarischer sozialer Erfahrungen zu sein. Als Spiegelbild »aller höheren Ambitionen des Gesellschaftssystems« wurden sie zu Orten, wo eine Vielfalt von Informationen und Nachrichten verfügbar wurden, die für ihr Einflußgebiet Bedeutung gewannen. Die Zentralitätsfunktion der Metropolen trat so ausgeprägt hervor, daß die Bewohner des Hinterlandes nicht mehr nur wie in traditionellen Städten mit Dienstleistungen versorgt wurden, sondern daß sie dazu tendierten, »als Markt, als Informationszentrum und als Mittelpunkt politischer Organisation die Aktivitäten in ihrer Einflußsphäre« zu beherrschen.³²

Zu ihnen gehörte eine ganze Reihe von Städten: Welche man dazurechnet, hängt davon ab, welche Neuerungen und kreativen Kräfte sie hervorbrachten und welche historische Periode man betrachtet. Wenn für Metropolen kennzeichnend ist, daß sie vom »Produzenten von Mythen« zum »Experimentierfeld und Maßstab für Neues«³³ wurden, gilt dies nicht nur für die wenigen, einzigartigen »Konzentrationen von Menschen, Macht, Wirtschafts- und Finanzkraft« wie London, New York, Paris und Berlin³⁴, sondern auch für Großstädte vom Range der »Kunststadt« München, für St. Petersburg, das als administratives Zentrum und als Industriestandort die herausragende Primärstadt Rußlands war, für Barcelona, dessen Beitrag zur Kunst- und Architekturmoderne in europäischem Maßstab wichtig ist, oder für Manchester, das erst die

»Coketown«, dann den Typ der multifunktionalen Metropole mit industriewirtschaftlichem Charakter repräsentiert. Die nordenglische Textilstadt beherrschte über Jahrzehnte das wichtigste Segment der britischen Industrieproduktion und ist damit ein Vorläufer der heutigen »global cities«, insofern die primäre Antriebskraft ihrer Expansion die Verknüpfung mit der Weltwirtschaft war.³⁵ Bei drei der vier in diesem Buch vorgestellten Großstädte – Manchester, St. Petersburg, Barcelona – handelte es sich um Seestädte, die im Begriff waren, zu modernen Logistik-, Dienstleistungs- und Industriestandorten zu werden. Die Beispielstädte hatten sowohl hinsichtlich ihres wirtschaftlichen Potentials als auch ihrer außenwirtschaftlichen Verflechtung und ihren Zentralitätsfunktionen eine strategische Stellung in den jeweiligen Industrialisierungsprozessen ihrer Länder. Ebenso gingen von ihnen wichtige Anstöße für Politik und Kultur im nationalen Maßstab aus. Neben ihrem ökonomischen Potential ist ihre kulturelle Bedeutung hoch einzuschätzen: Sie fungierten als Symbole in den Urbanisierungsdebatten und wiesen jene kennzeichnenden Züge der Modernität auf, die sich heute gesamtgesellschaftlich durchgesetzt haben. Institutionelle Kultur und Formierung des Stadtbürgertums standen in engem Zusammenhang, gerade in den industriewirtschaftlich fundierten Metropolen, wo erst einmal die prestigereichen Errungenschaften älterer Städte mit ihrem Angebot an Schulen, Museen und Bibliotheken aufgebaut werden mußten.

So stehen die Beispielstädte für den heute dominierenden Mischtyp, der im europäischen Urbanisierungsprozeß immer stärker hervortrat: für die expandierende Großstadt auf industrieller Grundlage, die gleichzeitig als Standort innovativer Produktionszweige, als Brennpunkt kultureller Erneuerung und durch ihre Dienstleistungs- und Zentralitätsfunktionen charakterisiert ist.

Bereits Durkheim beschrieb die kaum mehr reproduzierbare soziale Dichte des Großstadtlebens im 19. Jahrhundert, die dort vorherrschende funktionale Arbeitsteilung und Beweglichkeit des Geistes, die einzigartigen Kontakt- und Kommunikationschancen, die aus der Verdichtung der Bevölkerung resultierten. Diese schien zugleich eine mentalitätsbildende Qualität aufzuweisen. Um die Jahrhundertwende mehrten sich Beobachtungen über die »wach-

*Tabelle 2: Einwohnerzahlen (in 1000) von Barcelona, Manchester, München und St. Petersburg (incl. Agglomerationen)*³⁶

	1700	1800	1850	1900	1985	Rang 1850	Rang 1950 ³⁷
Barcelona	34	100	220	550	3200	25	13
Manchester	8	84	303	1240	2500	8	6
München	20	40	100	500	2110	34	28
St. Petersburg	–	220	524	1440	5110	3	5
Zum Vergleich:							
Madrid	140	170	280	540	4710	13	11
London	570	950	2230	6620	10360	1	1
Berlin	60	170	440	2420	3240	4	4
Moskau	130	300	440	1120	8970	9	3

sende Nervosität unserer Zeit«, die der Heidelberger Mediziner Wilhelm Erb auf das »raffinierte« und »unruhige« Großstadtleben zurückführte.³⁸ In seinem bedeutenden Aufsatz »Die Großstädte und das Geistesleben« begriff der Philosoph Georg Simmel 1903 die moderne Großstadt als Ort von Geldwirtschaft, Warenpräsentation, Arbeitsteilung und Rationalität, an dem sich durch die besondere Form sozialer Beziehungen der besondere Habitus des »blasierten« Großstädters entwickelt habe. Einerseits identifizierte Simmel die Großstadt als bedrohlichen Ort, dessen verwirrende Fülle flüchtiger Eindrücke dem Großstadtmenschen eine gewisse Oberflächlichkeit auferlege, andererseits schien sie besondere Individualisierungschancen zu bieten. Hypersensibilität der Großstädter ist bei Simmel eigentlich ein Schutz gegenüber dem in den Städten herrschenden Tumult, und diese Distanzierung geht einher mit der positiven Möglichkeit einer ästhetisierten, seltsam ambivalenten Stadterfahrung.³⁹

Unter Rückgriff auf Simmels intuitive Schau des urbanen Milieus beschäftigte sich der amerikanische Soziologe Louis Wirth in »Ur-

banism as a Way of Life« 1938⁴⁰ mit den Möglichkeiten, eine soziologische Definition der Metropole zu entwickeln. Aufgrund der Bevölkerungsdichte der Großstädte und der sozialen Heterogenität ihrer Bewohner seien unter ihnen persönliche Bekanntschaften selten. Generell seien die menschlichen Beziehungen durch ihren flüchtigen Charakter ausgezeichnet. Die Dichte der städtischen Siedlungsweise bringe die Menschen zwar in engen physischen Kontakt, den sie aber durch einen distanzgeprägten Habitus zu kompensieren suchten. Es bilde sich eine Segmentierung gesellschaftlicher Bindungen (»a complex pattern of segregation«) und ein Zustand sozialer Unsicherheit heraus. Die Stadtbewohner träten sich in hochdiffernten sozialen Rollen gegenüber. Diese Definition ist für die heutige Auffassung eines urbanen Lebensstils, von Urbanität als Zivilisation besonderer Art, äußerst einflußreich geworden und war auch in der literarischen Stadtwahrnehmung präsent. Ernst Dronke stellte in der Mitte des 19. Jahrhunderts über Berlin fest, hier kümmere sich niemand um den einzelnen, »daher die Ungezwungenheit, die Selbständigkeit des einzelnen«. Jahrzehnte später äußerte Kurt Tucholsky diese Erfahrung: »Wenn du zur Arbeit gehst am frühen Morgen, wenn du am Bahnhof stehst mit deinen Sorgen: da zeigt die Stadt dir asphaltglatt Millionen Gesichter...«⁴¹ Aber ungeachtet der Pluralität von Lebensstilen und sozialer Heterogenität, die zweifellos die großen Städte charakterisierte: Traten sich in ihnen die Bewohner in der Regel wirklich anonym gegenüber? Wirth jedenfalls argumentierte idealtypisch und tradierte Topoi, die aus der Stadtkritik schon bekannt waren: Die Anonymität der Großstadt stehe in Opposition zur »Gemeinschaft«, die man in der Kleinstadt und im Dorf vermutet. Urbanität oder die besondere Lebensweise des Metropolenbewohners, wie Wirth sie beschreibt, ist eine Abstraktion von der Realität des städtischen Lebens, denn sie bezieht sich allein auf die spezifische Öffentlichkeit, wie sie in der City existiert, nicht aber auf die verschiedenen, ebenfalls existierenden Öffentlichkeitsformen vom Theater bis zur Kneipe. In der Innenstadt konzentrieren sich Arbeitsplätze, kommerzielle und administrative Funktionen, hier in erster Linie werden Güter und Dienstleistungen ausgetauscht. Das Stadttinnere, das abstrakte Individuum, das Kriterium der Dichte,

nicht aber vielfach stabile und identitätsgebende Gruppenbeziehungen sind die Bezugspunkte von Wirths Analyse, die ignoriert, daß Städte aus mehreren sich überlappenden Systemen sozialer Beziehungen bestehen, die sich folglich in verschiedenen Bezugskreisen, z. T. auf Stadtteilebene, äußern.⁴² Treffend ist dazu eine Notiz von Theodor Fontane: »Ist (Berlin) Weltstadt? Ja und nein. Nun das große Leben und das daneben fortexistierende Klein- und Spießbürgerleben [...] Es gibt noch Frauen, die in die Landsberger Straße fahren, um eine Sache für 5 Pfennige billiger zu kaufen.«⁴³

Heute ist klar, daß die Kriterien der funktionalen Spezialisierung oder der Begegnungsdichte nicht ausreichen, um »Urbanität« zu erfassen. Ihr wirtschaftliches und kulturelles Gewicht charakterisierte die Metropolen, und dieses erst hob sie von den reinen Agglomerationen ab. An dieser Stelle scheinen einige begriffsgeschichtliche Abgrenzungen angebracht: Im Französischen bezeichnet im Unterschied zum Deutschen die »métropole d'équilibre« die Agglomeration, wie ähnlich im angelsächsischen Sprachgebrauch der Begriff der »metropolitan area« für Ballungsgebiete auftaucht. In der Urbanistik, auch in der deutschsprachigen, wird heute die Bezeichnung »Metropole« für die auswuchernden und ressourcenverschlingenden Riesenagglomerationen in der Dritten Welt verwendet. Diese sollten aber sinnvollerweise als Megalopolis bezeichnet werden.

Was im 19. Jahrhundert spezifisch städtisch war, stand mit der Geschichte des Bürgertums als Träger städtischer Lebensformen wie mit der Geschichte der Arbeiter und ihrer selbstbestimmten Organisationen in Zusammenhang. Die Metropolen waren nicht allein Zentren von Kultur und Wissenschaft, wichtig waren institutionelle Neuerungen, die innovative Verhaltensweisen gleichsam arrangierten. Ein Beispiel sind die Warenhäuser, die seit dem Ende des 19. Jahrhunderts bei breiten großstädtischen Konsumentenschichten zunehmenden Anklang fanden. Warenhäuser waren Orte moderner Verhaltensformen, an denen die Entgrenzung bisheriger ständischer und klassenspezifischer Schranken stattfand. Im Berliner »Wertheim« oder »Tietz« zeigte sich die Welt der Waren in großzügiger Form präsentiert. Warenhäuser wurden zu Umschlagplätzen von Waren, Menschen und Meinungen. Warenhäuser sym-

bolisierten Fortschritt und Zeitökonomie. Von den Großstädten aus drangen sie über kleinere Filialen »bis in die Stadtviertel der Kleinbürger und Arbeiter« vor.⁴⁴

Über dieses Beispiel hinaus zeigt sich, daß »die Nachahmung von bisher nur in den Großstädten vorhandenen Einrichtungen und die Adaption großstädtischer Innovationen in den suburbanen Räumen« im 20. Jahrhundert die Sonderrolle der Großstädte wieder zurücktreten ließ.⁴⁵ Urbanität, im erweiterten Begriffsverständnis die Gesamtheit aller typisch (groß-)städtischen Lebens- und Verhaltensweisen, breitete sich schrittweise in der gesamten Gesellschaft aus. Der als Kontrast zum »Ländlichen« entwickelte Begriff der Urbanität verlor in einer sich modernisierenden und immer weiter verstädternden Gesellschaft an Trennschärfe. Dazu trug die Ausbreitung des Massenkonsums ebenso bei wie der Ausbau der Verkehrssysteme, die neuen Massenkommunikationsmittel, die dadurch ausgelösten Suburbanisierungsprozesse und die zunehmende gesamtgesellschaftliche Bedeutung des Dienstleistungssektors.⁴⁶ Die drohende Verwandlung der Großstädte in riesige Agglomerationen wird heute als Verlust an urbaner Qualität gesehen. Ausufernde, amorphe Reihenhausgebiete, gestaltlose und verwahrlosende Trabantsiedlungen – all dies läuft nach Meinung nicht weniger Kritiker nicht nur auf einen Verlust an Urbanität hinaus, sondern auf die Zerstörung der Vorstellungen über das Urbane schlechthin.