

Unverkäufliche Leseprobe



Friedrich Lenger
Metropolen der Moderne
Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850

757 Seiten mit 121 Abbildungen, davon 64 in Farbe.
In Leinen
ISBN: 978-3-406-65199-1

Weitere Informationen finden Sie hier:
<http://www.chbeck.de/12183489>

EINLEITUNG

Heute lebt die Mehrheit der Weltbevölkerung in Städten. Und der Anteil der städtischen Bevölkerung nimmt in vielen Teilen der Welt weiter zu. Ob diese Entwicklung als ökologische und soziale Bedrohung der Zukunft unseres Planeten zu betrachten ist oder ob sie vielmehr große Chancen birgt, wird intensiv diskutiert.¹ Auch in weiten Teilen Europas ist die Verstädterung des Kontinents eine vergleichsweise junge Entwicklung. Sieht man von Nordwesteuropa ab, ist sie primär ein Phänomen des 20. Jahrhunderts. Dem trägt die Stadtforschung bislang kaum Rechnung, kann man sich doch über die Stadt im Mittelalter sehr viel leichter und umfassender informieren als über die Stadt im 20. Jahrhundert. Der Anteil der in Städten lebenden Bevölkerung und die Intensität ihrer Erforschung scheinen sich umgekehrt proportional zu einander zu verhalten. Der Hauptgrund für diese paradoxe Situation dürfte darin bestehen, dass die Stadt der Vormoderne baulich, rechtlich, sozial und politisch sehr viel deutlicher vom Land unterschieden war, als das für das 19. oder das 20. Jahrhundert der Fall ist. Der Bedeutungsgewinn der Stadt ging offenkundig mit dem Verblässen klarer Konturen einher. Aber selbst wenn man der Überzeugung wäre, Stadt-Land-Differenzen hätten sich im ausgehenden 20. Jahrhundert gänzlich abgeschliffen und eine eigenständige Stadtgeschichte damit ihre Existenzberechtigung verloren, bliebe die Analyse des Wandels von einer primär ländlichen zu einer durchgängig urbanen Gesellschaft von zentraler Bedeutung.

Schließlich spielte die Großstadt eine zentrale Rolle für die von Jürgen Osterhammel für die Zeit um 1900 konstatierte «Selbstverwestlichung» von Teilen Asiens oder Nordafrikas.² Das galt an den Rändern Europas in noch

höherem Maße, boten doch London und Paris, Berlin und Wien die unmittelbaren Referenzpunkte für die städtische Entwicklung in St. Petersburg, Moskau oder Konstantinopel. «Er fährt nach Europa», hieß es im frühen 20. Jahrhundert in Elias Canettis Heimatstadt, dem bulgarischen Rustschuk, «wenn jemand die Donau hinauf nach Wien fuhr».³ Was Rustschuk von Europa trennte, waren nicht zuletzt Standards von Urbanität. Nun waren diese Standards wie das Referenzsystem städtischer Selbstwahrnehmung keineswegs fix. Für eine an historischer Prägung und baulicher Monumentalität hinter London und Paris zurückbleibende Großstadt wie Berlin war es um 1900 naheliegend, die Modernität und Funktionalität nordamerikanischer Metropolen wie New York oder Chicago zu Merkmalen einer Weltstadt zu erklären.⁴

Die weitgehende Konzentration des vorliegenden Buches auf die vergangenen 150 Jahre ist in der Anlehnung an eine Theorie der Moderne begründet, wie sie in den letzten Jahren insbesondere von Peter Wagner und Andreas Reckwitz entwickelt worden ist. Sie trifft sich mit Diskussionsbeiträgen von historischer Seite, die gleichfalls für eine zeitliche Ausdifferenzierung des Modernekonzeptes plädieren. Dabei kommt der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert eine Schlüsselrolle zu und das vor allem aufgrund von Entwicklungen, die in den Großstädten dieser Zeit ihren Ort haben.⁵ Gemeinsam ist den vorgeschlagenen Periodisierungen einer fortwährenden Moderne ihre Dreigliedrigkeit. Einer (restringiert) liberalen bürgerlichen Moderne folgte die organisierte Moderne, die seit den 1960er/70er Jahren von der Postmoderne abgelöst wurde.

Dabei setzen die Autoren durchaus unterschiedliche Akzente. Mit Blick auf Reinhart Kosellecks Begriff der «Sattelzeit» – also die Epochenschwelle zwischen der Mitte des 18. und der Mitte des 19. Jahrhunderts – und die damit ins Leben tretende frühe Moderne spricht Peter Wagner deshalb von einer restringiert liberalen Moderne, weil deren Freiheits- und Utopieverheißungen weitestgehend Männern von Besitz und Bildung vorbehalten blieben. Erst die organisierte Moderne, deren Anfänge Wagner auf das späte 19. Jahrhundert datiert, brachte eine Ausweitung der Partizipationschancen, aber auch einen kräftigen Schub in Richtung Standardisierung und Konventionalisierung in einer Vielzahl von Lebensbereichen. Besondere Bedeutung hatte hier die Massenkultur. Diese spielt auch für Andreas Reckwitz eine herausgehobene Rolle, der von Foucault beeinflusst stärker auf den Wandel der Subjektkulturen abhebt. Mit der organisierten Moderne löste für ihn das Angestelltensubjekt das bürgerliche zunehmend ab,

ein Prozess, in dem der Metropolenerfahrung und dem Kino sowie dem Konsum und einer neuen Ästhetik des Visuellen großes Gewicht zukamen. Reckwitz nimmt aber stets auch Gegenbewegungen wie für die bürgerliche Moderne die Romantik in den Blick. Die deshalb von ihm für die organisierte Moderne analysierten Avantgarden aber standen, ohne dass dies das Zentrum seines Interesses bildete, in einer intensiven Auseinandersetzung mit der Entwicklung der Metropolen dieser Zeit. Und in diesen Metropolen wurden viele der von Reckwitz auf die 1920er Jahre datierten Wandlungsprozesse schon im späten 19. Jahrhundert vorweggenommen oder zumindest eingeleitet.

Scheint es also gerade mit Blick auf die Stadt plausibel, die wahlweise als organisierte Moderne oder als Hochmoderne beschriebene Zäsur des ausgehenden 19. Jahrhunderts zum Ausgangspunkt zu nehmen, wirft der Begriff der Postmoderne deutlich mehr Probleme auf. Dass sie dem Präfix «post» zum Trotz in aller Regel als Teil der Moderne begriffen oder gleich als «zweite Moderne» konzipiert wird, gehört dazu.⁶ Denn wenn man eine spezifische, an der Offenheit und Gestaltbarkeit der Zukunft ausgerichtete Zeitsemantik als Wesenskern der Moderne versteht, dann ist mit der Abgabe an ein gerichtetes Zeitverständnis, mit der Aufgabe von Begriffen wie Fortschritt und Entwicklung in der Tat ein Punkt *nach* der Moderne erreicht.⁷ Bei der Klärung solcher Fragen wird die Stadtgeschichte vermutlich keine zentrale Rolle spielen, auch wenn gerade die freie (oder beliebige) Kombination von Stilelementen verschiedenster Epochen in der postmodernen Architektur den Wandel der Zeitsemantik besonders früh zur Anschauung gebracht hat. Gleichwohl ist es möglich, einige der für eine weniger radikal verstandene Postmoderne in Anschlag gebrachten Kennzeichen wie die nicht zuletzt durch Konsum und Ästhetisierung vollzogene Individualisierung auch für die Analyse der jüngsten Stadtgeschichte nutzbar zu machen.⁸

Der Hinweis auf die künstlerischen Avantgarden hat bereits deutlich gemacht, dass der von der historischen Soziologie entlehnte Theorierahmen die Veränderungen von Semantik und Wahrnehmung zu seinen konstitutiven Bestandteilen zählt. Die als «Auflösung aller Vertrautheit» beschriebenen Wandlungsprozesse in den Künsten gehören ebenso hierher wie die Revolutionierung des Verhältnisses von Zeit und Raum durch neue Kommunikationsmittel oder die Medialisierung der (Großstadt-)Wahrnehmung (vgl. Kapitel VI).⁹ Zu den weiteren Vorzügen des knapp umrissenen Theorierahmens zählt, dass er die Ambivalenz der Moderne systematisch

in Rechnung stellt und etwa Faschismus wie Sozialismus gleichermaßen als Ordnungsmodelle der organisierten Moderne zu verstehen sucht.¹⁰ Damit ist zugleich festgehalten, dass es ganz verschiedene Wege in die Moderne geben kann. Shmuel Eisenstadts Konzept der *multiple modernities*, dessen religions- und zivilisationsgeschichtliche Schwerpunktsetzung hier nicht übernommen wird, scheint insofern durchaus hilfreich.¹¹ Allerdings ändert die Rede von der Moderne im Plural nichts daran, dass eine solche Rede einen gemeinsamen Kern von Moderne voraussetzt, um sinnvoll zu sein.¹² Ohnehin macht gerade das in diesem Buch im Zentrum stehende Beispiel der Städte deutlich, dass deren Modernität ständiger Gegenstand wechselseitiger Beobachtung war.

Die Grenzen dieser wechselseitigen Beobachtung waren nicht die geographischen Grenzen Europas. Das hat schon der Hinweis auf die Selbstverwestlichung von Teilen Asiens und Nordafrikas deutlich gemacht. Und noch intensiver waren die Städte Nord- und teilweise auch Südamerikas in die europäischen Diskussionen über städtische Entwicklung einbezogen.¹³ Nicht zuletzt spielten auch die europäischen Kolonialstädte eine bedeutende Rolle, von denen gelegentlich als Laboratorien der Moderne gesprochen worden ist. Sie sind nur insofern Gegenstand dieses Buches, als sich in ihnen europäische Stadt- und Stadtplanungskonzepte kristallisierten, nicht jedoch als Lebenswelten eigenen Rechts.¹⁴ Mit Blick auf die dadurch vorgegebene Begrenzung auf Europa ist nun aber wesentlich, die Städte Ost- und Südeuropas nicht mit Hilfe eines nordwesteuropäisch geprägten Typus der «europäischen Stadt» von vorneherein definitiv auszugrenzen.¹⁵ Vielmehr gilt es, sie mit Bezug auf städtische Vergesellschaftungsmuster oder Architekturdiskussionen in ihrer Europäizität zu analysieren.¹⁶ Kontakt- und Übergangszonen insbesondere im Süden und Osten Europas sind deshalb in die Untersuchung einzubeziehen.

Nun impliziert die Rede von Kontakt- und Übergangszonen an der europäischen Peripherie letztlich die Annahme, jenseits dieser Zonen liege etwas (ganz) anderes, nämlich die «islamische Stadt».¹⁷ Die Diskussion über ihren Charakter ist spätestens seit Max Weber äußerst kontrovers. Ohne die hier lauernden Gefahren des Orientalismus oder des Essentialismus leugnen zu wollen, kann man der Forschung wohl einen Minimalkonsens entnehmen, der ungeachtet der enormen Unterschiede zwischen islamischen Städten Bestand hat. Islamische Städte wären demnach durch eine bauliche Gestalt und soziale Organisation gekennzeichnet, die sich zunächst in hohem Maße an der Geschlechtertrennung oder genauer an

der Unsichtbarmachung von Frauen für familienfremde Männer orientieren. Daneben kommt ethnisch segregierten Nachbarschaftsverbänden (*mahalle*), die ihrerseits auf Familien- und Klientelstrukturen aufruhen, großes Gewicht für die Gestaltung des täglichen Lebens in halböffentlichen Räumen zu.¹⁸

Das Beispiel der 1865 vom russischen Zarenreich eroberten zentralasiatischen Stadt Taschkent mag das anschaulicher machen. Nach der Eroberung bauten die russischen Kolonialherren in typischer Manier eine zweite, europäische Stadt. Nach der Revolution von 1917 wollten die Protagonisten einer Sowjetisierung der usbekischen Hauptstadt diesen Dualismus indessen keinesfalls fortbestehen lassen, rissen aber zunächst die von ihnen als Hemmnisse der Modernisierung kritisierten eng verwinkelten Straßenzüge nur selten ab, zumal andere Maßnahmen wie die Kampagne gegen das Schleiertragen in den frühen 1930er Jahren Widerstand hervorriefen. In die nach Moskauer Vorbild neu errichteten Siedlungsbauten zogen lange Zeit eher zugewanderte Russen, während aus ihren traditionellen Nachbarschaften vertriebene Usbeken häufig Behelfsunterkünfte an der städtischen Peripherie errichteten, die ähnliche Strukturen wie die *mahalla* ausprägten. Ihre Auflösung und Veränderung war ein äußerst langwieriger Prozess, den letztlich das Erdbeben von 1966 stärker beförderte als alle vorhergegangenen Maßnahmen des Sowjetregimes.¹⁹

Nun ist zuzugestehen, dass sich die Differenz zwischen «europäischen» und «islamischen» Städten methodisch sauber nur durch den systematischen Vergleich über die hier gezogene Grenze hinweg bestimmen ließe. Das kann dieses Buch nicht leisten. Wenn das Buch stattdessen also einen dezidiert gesamteuropäischen Anspruch verfolgt (und dabei die asiatischen Territorien des Zarenreiches und der Sowjetunion ausschließt), dann nicht um einer enzyklopädischen Vollständigkeit willen. Die immer noch verbreitete Reduzierung Europas auf England, Frankreich und Deutschland und die damit einhergehende Vernachlässigung Ostmittel- und Südeuropas hat aber maßgeblich zu einem Verständnis von Urbanisierung beigetragen, welches diese allzu eng auf Industrialisierungsprozesse bezieht und für Nordwesteuropa problematisch, für die übrigen Teile Europas gänzlich inadäquat ist.²⁰ Für die deshalb neu zu stellende und nur scheinbar banale Frage nach den Bedingungen des Wachstums und des – in jüngster Zeit in weiten Teilen Europas ja wichtiger werdenden – Schrumpfens von Städten bieten sich neuere Ansätze der Wirtschaftsgeographie an, die systematisch *agglomeration economies* untersuchen.²¹ Ein so weit gespannter Rahmen

erlaubt es, neben den Wirkungen der Industrialisierung auch die des Handels, der Staatsbildung oder der zentralisierten Wissensproduktion in den Blick zu nehmen und über letztere die historische Stadtforschung an die aktuelle Stadtdiskussion heranzuführen.²² Zugleich lenkt der wirtschaftsgeographische Ansatz die Aufmerksamkeit auf die Vernetzung der europäischen Städte sowohl innerhalb Europas als auch über seine Grenzen hinaus. Neben den Metropolen stehen deshalb die Städte an den Rändern Europas im Zentrum der Darstellung.²³

In der Behandlung der europäischen Städte seit etwa 1850/80 bilden neben der Frage nach dem Wandel von Zentralität und Zentralörtlichkeit zweitens gleichsam klassische Themen wie die Homo- bzw. Heterogenität europäischer Stadtgesellschaften in sozialer, kultureller und ethnisch-nationaler Hinsicht einen Schwerpunkt. Mit Hilfe dieser recht abstrakten Analysekatégorie lassen sich die programmatisch auf Homogenität verpflichteten Städte des sozialistischen Europas zwischen 1917 und 1989/90 vergleichend einbeziehen. Aber auch vor 1917 erweist sich Ost- und Ostmitteleuropa als stadteschichtlich besonders interessante Region, verbietet doch der häufig multiethnisch geprägte Charakter der dortigen Städte die in der Tradition der historischen Sozialwissenschaft oft anzutreffende klassengesellschaftliche Engführung der Frage nach sozialer Homo- bzw. Heterogenität.²⁴ Und insoweit die soziale Heterogenität europäischer Städte im Zusammenhang mit den Migrationsbewegungen steht, rückt auch dieser thematische Schwerpunkt die Einbindung der europäischen Städte in über Europas Grenzen hinausreichende Bezüge in den Blick.

Die Frage nach sozialer, kultureller oder ethnisch-nationaler Differenz und ihrem stadträumlichen Niederschlag bildet keinen Selbstzweck. Im Rahmen dieser Untersuchung interessiert sie in erster Linie mit Blick auf die Konstitutions- und Funktionsbedingungen städtischer Öffentlichkeit. Es gehört nämlich zu den Grundannahmen vieler Stadtsoziologen und Stadthistoriker, ihrem Gegenstand sei gleichsam wesensgemäß die Fähigkeit eigen, die aus Heterogenität erwachsenden Konflikte friedlich zu verhandeln. Von der «institutionalisierten Indifferenz für Differenzen» als zeitlosem Wesensmerkmal von Städten auszugehen, scheint aber nicht nur angesichts der Allgegenwart von Gewalt in den Städten Europas während des 20. Jahrhunderts naiv.²⁵ Dennoch prägt diese Grundannahme auch viele stadthistorische Arbeiten. Regelmäßig unterscheiden sie nämlich zwischen als genuin städtisch begriffenen Gewaltphänomenen, etwa im Bereich jugendlicher Delinquenz oder organisierter Kriminalität, und solchen

Gewalttaten, die wie kriegerische Zerstörung oder Massenerschießungen selbst dann nicht Städten zugerechnet werden, wenn die Tätergruppen eindeutig dort zu verorten sind.²⁶ Die innerstädtische Gewalt bildet deshalb den dritten thematischen Schwerpunkt der Gesamtdarstellung. Mit der ausführlichen Thematisierung von Gewaltphänomenen wird zugleich die strategische Bedeutung dieses Themas für eine Neukonzeption von Stadtgeschichte betont. Denn letztlich steht dahinter das allgemeinere Problem, die Geschichte der Städte in ihrer Verflechtung mit der Geschichte der Nationalstaaten und im Zusammenhang mit deren Beziehungen zueinander zu begreifen.

Das Buch behandelt Europas Städte seit den 1850er Jahren und ist als Sozial- und Kulturgeschichte konzipiert, die ökonomische, demographische, politische, stadtplanerische und künstlerische Dimensionen mit einschließt. Damit verfolgt es anders als die bekannten Arbeiten von Leonardo Benevolo oder Vittorio Magnago Lampugnani keinen architekturgeschichtlichen Ansatz, sondern versucht, möglichst alle Facetten der Stadt in den Blick zu nehmen.²⁷ Dementsprechend werden Anregungen aus der Wirtschaftswissenschaft, der Soziologie, der Geographie und einer Reihe weiterer Disziplinen aufgenommen. Innerhalb des weiten Feldes der Stadtsoziologie bieten allerdings die in jüngster Zeit intensiv diskutierten individualisierenden Ansätze, die eine Eigenlogik jeder einzelnen Stadt postulieren, aufgrund der komparativen und damit typologisierenden Interessen der vorliegenden Untersuchung wenig Anknüpfungspunkte.²⁸ In ähnlicher Weise auf einzelne Orte gerichtet sind auch die wichtigen und ungemein anregenden stadthistorischen Arbeiten Karl Schlögels, an denen Sozialgeographen zu Recht das auch für das vorliegende Buch kennzeichnende Interesse an der Verschränkung von sozialer Raumproduktion und räumlichen Prägungen sozialer Praxen vermissen.²⁹ Im Falle der Architektur- und Stadtplanungsgeschichte schließlich wird die Rezeption durch den hohen Spezialisierungsgrad dieser Disziplinen und mehr noch durch die in ihnen dominante Tradition, ihren Gegenstand isoliert zu betrachten, erheblich erschwert. Unter ästhetischen oder planerischen Gesichtspunkten mag es gleichgültig sein, ob ein Plan oder Entwurf auch verwirklicht worden ist, aus stadthistorischer Sicht, die zudem auf der Einbeziehung der Strukturen von Grundbesitz und Bauwirtschaft insistieren muss, ist es das nicht.

Wenn im Folgenden dennoch versucht wird, dem gleichsam genuin interdisziplinären Charakter der Stadt gerecht zu werden, bleiben jedoch

zwei Grenzen bestehen. Die erste ist durch den Forschungsstand bzw. den bei einer gesamteuropäischen Gesamtdarstellung unumgänglichen Rückgriff auf die vorliegende Forschungsliteratur vorgegeben und besteht in der einseitigen Privilegierung der Großstadt. An ihr orientierten sich zwar die zahllosen europäischen Kleinstädte hinsichtlich ihrer Infrastruktur, ihrer Architektur oder ihres Kulturangebots, aber deshalb war die großstädtische Lebenswelt noch lange nicht repräsentativ für die sehr viel schlechter erforschte, aber lange Zeit für mehr Menschen prägende kleinstädtische. Zugleich sind im Ländervergleich sehr unterschiedliche Forschungsstände festzustellen. Mehrbändige Überblicke wie die *Histoire de la France urbaine* oder die *Cambridge Urban History of Britain* liegen eben nur für wenige Länder vor und auch einbändige Gesamtdarstellungen findet man für die Mitte und den Westen Europas häufiger als für ostmitteleuropäische oder südeuropäische Länder.³⁰ Dennoch erlaubt der Forschungsstand mittlerweile eine gesamteuropäische Analyse. Dabei besteht allerdings eine zweite Begrenzung in der auf deutsche, englische, französische und italienische Texte beschränkten Sprachkompetenz des Verfassers, die auch in Zeiten nordamerikanischer Wissenschaftsdominanz ein schmerzhaftes Defizit markiert. Und ungleichgewichtig fällt schließlich auch die Illustrierung des Bandes aus. Das hat einerseits insofern eine gewisse historische Berechtigung, als eben auch spanische und niederländische Maler nach Paris zogen und dort malten, russische und deutsche Sammler gleichermaßen französische Impressionisten erwarben. Andererseits wird dieses in der Sache begründete Ungleichgewicht aber sicherlich dadurch verstärkt, dass sich die Ausstellungsbesuche des Verfassers in den zurückliegenden dreißig Jahren stark auf Mittel- und Westeuropa konzentriert haben.

Der Gesamtanspruch des Buches ist ein doppelter, nämlich sowohl kräftige neue Akzente entlang der skizzierten thematischen Schneisen zu setzen, als auch einen Großteil dessen zu behandeln, was man von einer Geschichte der Städte Europas seit 1850/80 erwartet. Diese Geschichte gliedert sich in drei Teile, deren erster bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs reicht. Wenn er etwas umfangreicher ausfällt als die beiden darauffolgenden, so hat das vor allem zwei Gründe: Zum einen ist die Forschungslage für einen gesamteuropäisch-vergleichend angelegten Überblick für diese Zeitphase günstiger als für die spätere Zeit. Und zum zweiten ist die Darstellung auch deshalb etwas breiter angelegt, weil hier wiederkehrende Themen angesprochen werden, die dann später nicht allesamt wieder explizit aufgenommen werden müssen. Die in dieser Zeit geschaffene städti-

sche Infrastruktur ist ein gutes Beispiel. In wichtigen Bereichen ist sie während der vergangenen hundert Jahre weitgehend unverändert geblieben, so dass es in den chronologisch späteren Teilen des Buches ausreicht, Innovationen und Modifikationen darzustellen. Auch für andere eingangs ausführlicher behandelte Bereiche wie den der kommunalen Selbstverwaltung muss es in den späteren Abschnitten ausreichen, die Entwicklungsrichtung anzudeuten. Denn einen enzyklopädischen Anspruch verfolgt dieses Buch nicht.

Auf dieser Grundlage werden dann im zweiten Teil die Entwicklungen im Zeitalter der Weltkriege behandelt – unter Einschluss des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg. Dabei wird das Kriegsgeschehen und der Genozid an den europäischen Juden breit miteinbezogen, weil sich in diesem Gewaltgeschehen das grundlegende Problem verdichtet, wie das Verhältnis zwischen den Ebenen der Stadt, des Nationalstaats und supranationaler Zusammenschlüsse konzeptionell zu fassen ist. Gerade hierzu gibt es kaum Vorarbeiten.

Während dieser zweite Teil notgedrungen dem vergleichsweise kurzen Rhythmus des Kriegsgeschehens folgt, schildert der dritte Teil den Wandel städtischen Lebens in Europa in drei thematisch definierten Kapiteln, die jeweils die Zeit von den 1950er Jahren bis zur unmittelbaren Gegenwart zu erfassen suchen. Damit soll nicht die Bedeutung der Krise der 1970er Jahre als Zäsur geleugnet oder gar der Zusammenbruch des Sozialismus in Europa bagatellisiert werden. Da die Forschung zu der Zeit «nach dem Boom» oder nach 1990 aber noch in den Anfängen steckt, steht das Ziehen langer Linien strukturellen Wandels hier oft unter Vorbehalt. Dennoch gilt es, zumindest den Versuch einer Betrachtung der *longue durée* zu unternehmen. Denn nur so kann die Geschichtswissenschaft einen Beitrag zu der oft sehr kurzatmig angelegten Diskussion um Gegenwart und Zukunft unserer Städte leisten. «Das Ende der Städte» ist mehr als einmal ausgerufen worden, doch waren derlei Prognosen so gut wie nie in einem fundierten Verständnis längerfristiger Entwicklungstendenzen verankert.³¹

Zu einem solchen Verständnis möchte dieses Buch beitragen. Dabei verdankt sich der fließend definierte zeitliche Beginn (1850/80) des ersten Teils dem Umstand, dass sich die meisten Phänomene, die der organisierten Moderne zuzuordnen sind, erst seit den 1880er Jahren in den Großstädten Europas beobachten lassen. Einzig London und Paris nehmen davon bereits in den 1850er und 1860er Jahren viel vorweg. Das gilt für den zum gesamteuropäischen Bezugspunkt werdenden Umbau von Paris unter

Georges Eugène Haussmann ebenso wie für die ersten Weltausstellungen als Geburtsorte wichtiger massenkultureller Phänomene oder einiger in dieser Zeit vorgenommener infrastruktureller Neuerungen. Wenn deshalb die beiden Hauptstädte des 19. Jahrhunderts während der Zeit der ersten Weltausstellungen in einem eigenen Kapitel behandelt werden, dann nur weil hier die Vergleichsparameter gesetzt wurden, die in der Folgezeit von Lissabon bis St. Petersburg und von Dublin bis Konstantinopel einen hohen Grad von Verbindlichkeit besaßen.

Wie wenig typisch die hauptstädtischen Verhältnisse Englands und Frankreichs in gesamteuropäischer Perspektive waren, zeigen dann zwei stärker strukturgeschichtlich angelegte Kapitel, die zum einen die demographischen und ökonomischen Hintergründe der Verstädterung in verschiedenen europäischen Regionen zu erhellen suchen und zum anderen der zentralen Rolle der Migration innerhalb dieses Prozesses nachgehen. Dabei geht es auch um die unterschiedlichen Entwicklungsbedingungen verschiedener Stadttypen und die verschiedenen Ebenen der Vernetzung der Städte zu regionalen, nationalen oder auch länderübergreifenden Stadtssystemen. Das zweite dieser strukturgeschichtlichen Kapitel folgt dann gleichsam den Migranten in die Städte des späten 19. Jahrhunderts und wechselt mit ihnen die Beobachterperspektive weg von der gesamtgesellschaftlichen Sicht auf die Städte und hin zu einer Binnensicht auf die städtische Gesellschaft, ihre soziale, ethnisch-nationale und religiös-konfessionelle Heterogenität und ihre Raumstrukturen. Die hier bereits angesprochenen städtischen Lebensbedingungen rücken dann in Kapitel IV ganz ins Zentrum der Betrachtung, bündelten sich doch für die Zeitgenossen des späten 19. Jahrhunderts in den Wohnungsverhältnissen fast alle Probleme der Großstadt überhaupt, wobei – im Hinblick auf die Quellenlage des Historikers – die vielfältigen Reformdiskurse oft die raren Lebenszeugnisse unterbürgerlicher Männer und Frauen zu überlagern drohen.

Gerade wegen der Diskrepanz zwischen Lebens- und Wahrnehmungsweisen ist das Wohnungskapitel unverzichtbar zum Verständnis des nachfolgenden umfangreichen Kapitels, das die verschiedenen Bereiche des infrastrukturellen Ausbaus europäischer Großstädte im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert behandelt. Gerahmt von zwei politikgeschichtlichen Abschnitten, die zum einen die kommunalen Selbstverwaltungsmöglichkeiten und zum anderen die für die organisierte Moderne typische gesteigerte Interventionsbereitschaft auch des lokalen Staats europäisch-vergleichend analysieren, werden hier die Innovationen untersucht, welche die

«Modernität» einer Großstadt um 1900 ausmachten und bis heute die großstädtische Lebenswelt maßgeblich prägen. Der dominante Begründungszusammenhang, in dessen Namen aufwendige Wasserver- und -entsorgungssysteme und innerstädtische Parkanlagen errichtet, Schlacht- und Friedhöfe verlegt, aber auch städtebauliche Reformen verlangt wurden, war hygienisch-gesundheitlicher Natur. Daneben spielten Probleme des innerstädtischen Verkehrs und der inneren Sicherheit sowie zunehmend auch sozialpolitische Fragen eine Rolle. All das wurde verstärkt gesamteuropäisch und unter Einschluss der Vereinigten Staaten auf Kongressen verhandelt und auch innerstädtisch immer wieder mit Bezug auf anderenorts erreichte Standards diskutiert.

Maßgeblich für den Stolz europäischer Stadtbewohner auf ihre Stadt waren nicht zuletzt die Kulturinstitutionen, die indessen in einem separaten Kapitel und im Zusammenhang mit Problemen der Stadtwahrnehmung und Stadtkritik behandelt werden. Wenn hier auch die Entstehung einer großstädtischen Massenkultur einbezogen wird, dann zum einen weil zeitgenössisch die Distanz zwischen Hoch- und Populärkultur sehr viel geringer war als heute, und zum anderen wegen der zentralen Bedeutung dieser Phänomene für die eingangs angerissene Modernediskussion. In der parallelen Verbreiterung der Teilhabechancen und der zunehmenden Standardisierung und Konventionalisierung der Angebote mag man ein Element der Ambivalenz dieser Moderne erblicken. Mehr noch aber zeigt sich diese beim Blick auf die Stadt als Medienstandort, die gleichzeitig einer medialisierten Wahrnehmung insbesondere der Großstadt Vorschub leistete und darüber hinaus Deutungsmuster propagierte, die innerhalb und außerhalb der Stadt soziale, ethnisch-nationale und religiös-konfessionelle Differenzen akzentuierte. Kapitel VII untersucht, wie Auseinandersetzungen entlang dieser, aber auch anderer Konfliktlinien im städtischen Raum eine Bühne fanden, auf der sie mal mehr und mal weniger gewaltsam ausgetragen wurden. Diese Auseinandersetzungen waren selten rein innerstädtische Konflikte, zumal der Staat recht regelmäßig intervenierte. Aber es waren auch keine Konflikte, die lediglich von außen in eine ansonsten friedfertige städtische Umwelt hineingetragen wurden. Von daher gehören sie zur Vorgeschichte des Ersten Weltkriegs unbedingt dazu.

Dieser bezog Europas Städte, wie das den zweiten Teil eröffnende Kapitel VIII zeigt, noch nicht in dem Maße in das unmittelbare Kampfgeschehen ein, wie dies der Zweite Weltkrieg tun sollte, doch führten die Mobilisierung und vor allem die unzureichende Versorgung der städtischen

Bevölkerung in vielen Städten (vor allem auf Seiten der Mittelmächte) zu Unruhen, die sich oft zu städtischen Revolutionen auswuchsen, welche ihrerseits gegenrevolutionäre Kräfte auf den Plan riefen. Meist hatten die nicht selten zu Bürgerkriegen führenden Auseinandersetzungen zwischen Revolutionären und Konterrevolutionären den Charakter von Stadt-Land-Konflikten, welche die unmittelbare Nachkriegszeit prägten. Diese Bürgerkriege verbanden sich insbesondere in Ostmitteleuropa oft mit Staatenbildungskriegen, die bis in die frühen 1920er Jahre andauerten. Und es war die Brutalität dieser Bürgerkriege mehr als das Geschehen des Weltkriegs selbst, die für die Gewalthaftigkeit der europäischen Städte der Zwischenkriegszeit in erster Linie verantwortlich war. Gewalt und insbesondere städtische Gewalt war nicht zuletzt auch ein zentrales Thema in Film, Literatur und bildender Kunst der Zwischenkriegszeit. Daneben dominierten europaweit Bilder der Stadt, die deren Prägung durch die moderne Technik und eine uniformierte Massenkultur aufgriffen. Bezüge zum Siedlungsbau oder zur Entwicklung der Architektur der Zeit – Bereiche, in denen sich die UdSSR durchaus am übrigen Europa orientierte – liegen auf der Hand. Ohnehin belegt die Zwischenkriegszeit eindrucksvoll, dass sich die faschistischen Gesellschaften Europas ebenso wie die liberalen Länder und die sozialistische Sowjetunion durchaus als Gesellschaften einer organisierten Moderne beschreiben lassen.

Das schloss Konkurrenz und dann auch Krieg mit ein; die Bombardierung Guernicas durch die Legion Condor wies hier bereits auf den Zweiten Weltkrieg voraus. Dieser bezog die Bevölkerung europäischer Städte nicht nur durch den ubiquitären Luftkrieg in einem Maße ein, das jede Vorstellungskraft sprengte. Dennoch scheint es unangemessen, die städtische Bevölkerung Europas allein aus der Opferperspektive zu betrachten, waren die Städte doch zugleich Orte der Mobilisierung, der Kriegspropaganda, der Deportationen und der Rekrutierung zahlloser Erschießungskommandos. Insgesamt aber – und das betont der Begriff des Urbizids – geriet die Heterogenität städtischer Gesellschaften zum Feindbild nicht nur einer kriegführenden Partei. Rassische Reinheit und ethnisch-nationale Homogenität wurden zu Kriegszielen, welche die Mittel des Genozids und der ethnischen Säuberung zu rechtfertigen schienen. Insbesondere die multi-ethnischen Städte Ostmitteleuropas verloren im Zweiten Weltkrieg ihre jüdische Bevölkerung und dann – je nach Grenzverlauf – ihre polnische (wie im Übergang von Lwow zu Lwiw) oder deutsche (wie im Übergang von Breslau zu Wrocław) Bevölkerung.

Dass eine solche ethnisch-nationale Homogenität keinen Bestand hatte, lag an den Wanderungsbewegungen, in die zahllose europäische Städte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts einbezogen wurden. Zu ihrem Verständnis werden im dritten und letzten Teil dieses Buches zunächst die unterschiedlichen Pfade der Verstädterung im Nachkriegseuropa und ihr jeweiliges demographisches und ökonomisches Fundament skizziert, die sich wandelnden Bedingungen des Wachstums und des Schrumpfens von Städten analysiert sowie die komplexen und sich stark verändernden Beziehungen zwischen Stadt und Land betrachtet. Bedarf es unter den Bedingungen der Informations- und Kommunikationstechnologien des frühen 21. Jahrhunderts noch der räumlichen Zusammenballung in Städten? Lassen sich diese noch sinnvoll vom ländlichen Raum abgrenzen und unterscheiden?

Hier wie im dritten Teil insgesamt wird also versucht, die Darstellung bis an den Beginn des zweiten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts zu führen, doch sind die Voraussetzungen dafür nicht immer gegeben. So liegen für einige der in Kapitel XII angesprochenen Problemfelder wie Migration oder Segregation auch für das frühe 21. Jahrhundert durchaus einige sozialwissenschaftliche Studien vor, deren Benutzung wiederum eigene methodische Probleme mit sich bringt, während Themenfelder, die typischerweise von Historikern bearbeitet werden, deren Bindung an die bislang gerade erst für die frühen 1980er Jahre geöffneten Archivbestände erkennen lassen. Dennoch tritt der tiefe Umbruch, den die 1970er Jahre vor allem in Nordwesteuropa brachten, beim Blick auf Migrations- und Segregationsprozesse sowie den Wandel der Wohn- und Lebensformen deutlich hervor. Dagegen bedeutete für die Städte des östlichen Europas der Zusammenbruch des sozialistischen Systems unzweifelhaft eine weit tiefere und oft sehr schmerzhaft Zäsur.

Nicht in allen Bereichen ist die Entwicklungsrichtung der postsozialistischen Städte schon zuverlässig einzuschätzen, zumal die Unterschiede zwischen Bratislava und Bukarest, Plowdiw und Prag oder Moskau und Maribor groß und in mancher Hinsicht heute wohl sehr viel größer als vor 25 Jahren sind. Das gilt nicht zuletzt mit Blick auf die im Schlusskapitel ins Zentrum gerückte Frage nach der städtischen Öffentlichkeit. Wie offen war und ist der städtische Raum für Meinungsäußerung und Protest und wie veränderten sich die Rahmenbedingungen politischer Partizipation im weitesten Sinne? Diese Fragen rücken neben dem Wandel der Medien vor allem das städtische Gewaltgeschehen ins Zentrum, gleich ob es sich um

Pogrome handelt, mit denen Stadtbewohner Minderheiten ihr Recht auf die Stadt bestreiten wollten, oder um Panzer, die Demonstranten jeden Einfluss auf die Gestaltung der politischen Zukunft verwehrten. Gerade hier aber erweist sich die Schlüsselstellung der Stadt auch in unserer unmittelbaren Gegenwart, so tiefgreifend sich der Charakter der Stadt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts auch verändert haben mag.

ERSTER TEIL

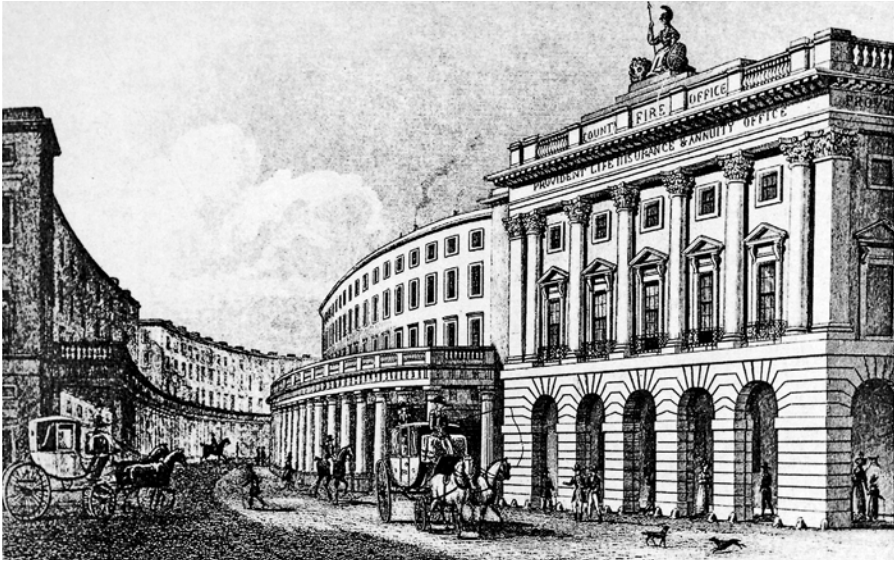
**EUROPAS STÄDTE
VON DER MITTE DES
19. JAHRHUNDERTS
BIS ZUM AUSBRUCH DES
ERSTEN WELTKRIEGS**

I | London und Paris in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – Schrittmacher der Moderne

In der Debatte um Begriff und Periodisierung der Moderne nimmt die Großstadt einen besonderen Platz ein. Sie ist mehr als nur der Ort oder das Laboratorium der Moderne. Denn sie ist nicht allein der Platz, an dem sich bestimmte Phänomene wie Geldwirtschaft oder Konsumgesellschaft am frühesten ausbilden, sondern zugleich der Ort, an dem – am prominentesten in den Künsten – eine spezifisch moderne Wahrnehmungsweise entsteht. Beide Prozesse sind eng miteinander verbunden, da der primäre Gegenstand dieser Wahrnehmungsweise die Großstadt ist. Wenn also Walter Benjamin für sein Projekt einer «Urgeschichte des 19ten Jahrhunderts» – vulgo: der Moderne – sich ganz auf «Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts» konzentriert, dann entspricht dies nicht allein dem Selbstverständnis Pariser Intellektueller der Zeit, sondern spiegelt eine ganz spezifische Problemkonstellation und Zeiterfahrung.¹ «Alle festen eingerosteten Verhältnisse mit ihrem Gefolge von altehrwürdigen Vorstellungen und Anschauungen werden aufgelöst, alle neu gebildeten veralten, ehe sie verknöchern können».² Diese von Marx und Engels kurz zuvor beschriebene, spezifisch moderne Erfahrung ließ sich im Paris der 1850er und 1860er Jahre besonders gut machen, veränderten doch nicht nur die mit dem Namen Haussmann untrennbar verbundenen Umbaumaßnahmen die Stadt in bis dahin unvorstellbarer Weise. Die Vertreter der Moderne in Literatur und Kunst wie Charles Baudelaire oder Édouard Manet reagierten darauf ganz unmittelbar, wie hier nur eine Strophe aus Baudelaires *Schwan* von 1860 belegen soll: «Paris verändert sich! Mir

bleibt Melancholie! / In alter Vorstadt Blöcke und Gerüste ragen / Und neue Bauten – alles wird Allegorie, / Und schwer wie Fels muß ich Erinnerung tragen».³

Es gibt also gute Gründe, eine Geschichte der europäischen Städte in der Moderne in der «Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts» und, so willkürlich eine jede solche Zäsur bleibt, mit der Mitte jenes Jahrhunderts beginnen zu lassen. Und trotzdem ist der Singular problematisch, konnte doch zumindest London in mancher Hinsicht durchaus den Anspruch auf Ebenbürtigkeit erheben. Charles Dickens ironisierte dies 1861 in *Great Expectations*, wenn er die Hauptfigur berichten ließ: «We Britons had at that time particularly settled that it was treasonable to doubt our having and our being the best of everything: otherwise, while I was scared by the immensity of London, I think I might have had some faint doubts whether it was not rather ugly, crooked, narrow, and dirty».⁴ Nun verfestigte sich in der Folgezeit das Bild von der Enge und Hässlichkeit Londons gerade durch den Kontrast zu den großzügigen Boulevards Haussmannscher Prägung. Wenngleich London diesbezüglich nach der Jahrhundertmitte gegenüber Paris zurückfiel, blieb es die größte Stadt der Welt und als solche von beträchtlicher Attraktion. Schon *Oliver Twist* hatte diese Anziehungskraft in einer Art und Weise ausgedrückt, die zum Topos der Großstadterfahrung werden sollte: «London! – that great large place! – nobody – not even Mr. Bumble – could ever find him there!»⁵ Auch Edgar Allan Poes *Man of the Crowd*, dessen Affinität zum Flaneur der französische Übersetzer des Textes, Charles Baudelaire, betont hat, durchstreifte wenig später die Straßen Londons und nicht die von Paris und machte dabei die Lesbarkeit der Großstadt explizit zum Thema. Allerdings scheint diesbezüglich Walter Benjamins Einwand überzeugend, dem manischen *Man of the Crowd* fehle gerade der für den Flaneur typische Habitus der Gelassenheit.⁶ Aber wichtiger noch als derartige Querbezüge auf der Ebene von Wahrnehmungsmustern und Darstellungsweisen ist das wechselseitige Konkurrenzempfinden beider Metropolen, wie es am deutlichsten in den Weltausstellungen zu Tage trat, die in den 1850er und 1860er Jahren in London (1851 und 1862) und Paris (1855 und 1867) stattfanden. Hier wurden die Standards entwickelt, denen eine europäische Großstadt genügen musste und die bald auch über Europas Grenzen hinaus prägend wurden. Von daher scheint es im Rahmen einer ersten Annäherung ratsam, den Blick sowohl auf Paris als auch auf London zu richten.



1 | *Thomas Hosmer Shepherd, Der Regent Street Quadrant, London. 1829, Stich*

1 | London zur Zeit der ersten Weltausstellung von 1851

Als 1849 die ersten Planungen für die *Great Exhibition of Works of Industry of all Nations* begannen, gab die französische Hauptstadt also keineswegs einen offensichtlichen Referenzpunkt ab.⁷ Vielmehr stand die Ruhe Londons in wohltuendem Kontrast zu den revolutionären Erschütterungen der meisten kontinentaleuropäischen Hauptstädte, und auch städtebaulich ließ sich etwa die großzügige Neugestaltung des Regency-Viertels durchaus als beispielhaft begreifen (Abb. 1).⁸ Zur Jahrhundertmitte hatte die größte Stadt der Welt mit ihren etwa 2,5 Millionen Einwohnern einen noch recht kompakten Siedlungskern, der sich mit einem Radius von etwa drei Meilen um Charing Cross erstreckte, von wo aus jeder innerstädtische Ort binnen einer Stunde bequem zu Fuß erreichbar war.⁹ Die Stadt hatte eine Reihe von Problemen, vor allem in hygienisch-gesundheitlicher Hinsicht, aber das unterschied sie nicht von anderen Metropolen der Zeit. Viel-

mehr könnte man dem mit dem Namen Edwin Chadwick verbundenen *Sanitary Report* von 1842 Pioniercharakter als eindrucksvoller epidemiologischer Bestandsaufnahme zusprechen. In unserem Zusammenhang wichtiger ist indessen Chadwicks Scheitern bei dem Versuch, den diagnostizierten Problemen durch die Einrichtung einer für die Wasserver- und -entsorgung der gesamten Metropole zuständigen Kommission zu begegnen. Stattdessen blieb die kommunale Verwaltung hochgradig fragmentiert und die unabhängige Korporation der alten City of London, in der längst nur noch ein Bruchteil der Londoner Bevölkerung lebte, sowie die Kirchengemeinden behielten ihren Einfluss selbst dann noch, als 1855 zumindest ein Metropolitan Board of Works geschaffen wurde.¹⁰ Chadwick aber musste sich zum Abschied vom *Economist* bescheiden lassen: «He is essentially a despot and a bureaucrat (...). He thinks that people ought to be well governed but does not believe in the possibility of them governing themselves well. He would coerce them to their own good».¹¹

Zu diesem Zeitpunkt lag die erste Weltausstellung bereits drei Jahre zurück. Sie knüpfte zwar in vielerlei Hinsicht an frühere Gewerbe- und auch Kunstausstellungen an, unterschied sich aber schon durch den globalen Anspruch grundlegend: «In ihr», so urteilten die Zeitgenossen Marx und Engels, berufe die englische Bourgeoisie «ihre sämtlichen Vasallen von Frankreich bis China zu einem großen Examen zusammen, auf dem sie nachweisen sollen, wie sie ihre Zeit benutzt haben (...). Die Bourgeoisie der Welt errichtet durch diese Ausstellung im modernen Rom ihr Pantheon, worin sie ihre Götter, die sie sich selbst gemacht, mit stolzer Selbstzufriedenheit ausstellt».¹² Während die Rede vom Vasallenverhältnis den vielfältigen Konkurrenzverhältnissen unter den frühen Industriestaaten kaum gerecht wurde und die einseitige Präsentation der Kolonien übergang, brachte das Bild eines Pantheons die zentrale Rolle moderner Industrieprodukte und die Feier von Fortschritt und Gewerbefleiß gut zum Ausdruck.¹³ Schon das bald Crystal Palace getaufte und vom Architekten Joseph Paxton entworfene Ausstellungsgebäude (Taf. 2) unterstrich diese Aussage. 563 Meter lang, 124 Meter breit und bis zu 33 Meter hoch wirkte die riesige Metall-Glas-Konstruktion geradezu futuristisch und schien das Versprechen zu verkörpern, dass das heranbrechende Industriezeitalter eine neue Ästhetik hervorbringen könne, ohne zwangsläufig den Niedergang älterer ästhetischer Standards zu bewirken. Eisen und Glas waren zur Jahrhundertmitte noch wenig verbreitete Materialien und zuvor vor allem in der gleichfalls symbolträchtigen Bahnhofsarchitektur verwandt worden

(Taf. 3). Zudem belegte die endlose Folge identischer Bauelemente selbst, dass diese «Kathedrale des Lichts» ohne den Einsatz modernster Werkzeugmaschinen nicht hätte errichtet werden können.¹⁴ Vor allem aber unterstrich schon die Architektur den flüchtigen, transitorischen Charakter des Gebäudes und verkörperte so die Beschleunigung als Grundprinzip der Moderne.

Die Architektur machte sicherlich einen Teil der Anziehungskraft der Ausstellung aus, die zugleich den Beginn des modernen Massentourismus markierte. Von den insgesamt mehr als sechs Millionen Besuchern, darunter eine beträchtliche Zahl von Mehrfachbesuchern, entfiel eine Million auf die Londoner Stadtbevölkerung, mindestens ebenso viele kamen aus anderen Teilen Großbritanniens.¹⁵ Dagegen blieb die Zahl der ausländischen Besucher gering und dürfte bei etwa 40000 gelegen haben. Zwar hatten die Eisenbahngesellschaften extra einen an die Gezeiten bei der Kanalüberquerung angepassten Fahrplan eingerichtet und so die Reisezeiten von Marseille oder Paris nach London drastisch verkürzt, aber an einen internationalen Massentourismus war um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch nicht zu denken.¹⁶ So karikierte denn auch *Punch* die Erwartungen «of being knocked over by a Laplander, or of seeing the traffic of the City interrupted by an unwieldy elephant», und beschied seine Leser: «As it is, London is nearly the same as any other season».¹⁷ Das traf aber allenfalls mit Blick auf die überschaubare Zahl ausländischer Besucher zu, denn ansonsten sprachen die von den Eisenbahngesellschaften angebotenen Sondertarife innerhalb Englands ein Millionenpublikum an. Sie richteten sich allein an Reisegesellschaften, die teils, wie von Thomas Cook, kommerziell organisiert wurden, sich meist aber lokal aus dem Milieu der Sparvereine und Genossenschaften der Arbeiter- und Handwerkerschaft herausbildeten. Dass es gelang, auch Teile der Arbeiterschaft für die Ausstellung zu begeistern, trug maßgeblich zu ihrem auch finanziellen Erfolg bei.¹⁸

[...]