

## Zusammenhänge zwischen dem Industrialisierungs-Prozeß und dem Prozeß der Urbanisierung

Drei Stadt-Typen. Aus unterschiedlichen Voraussetzungen entstanden soziologisch und genetisch gesehen unterschiedliche Stadt-Typen:

- In der Residenz-Stadt stellte die Hof-Gesellschaft mit ihren Beschäftigten einen erheblichen Teil der Bevölkerung.
- Die Markt-Stadt des Mittelalters wird vor allem vom Bürgertum gebildet - mit vielen Handwerkern und Tagelöhnern.
- Als dritter Typ kommt im 19. Jahrhundert die Industrie-Stadt hinzu. Sie besteht vorwiegend aus Fabriken mit ihren Arbeitern.

Ideologie. Zu Stadt-Geschichte und Stadtplanung der Industrie-Epoche gibt es noch wenig Forschung. Die Industrie-Stadt erscheint auch nach 150 Jahren noch als ein neues Phänomen. Zudem sind viele ihrer Aspekte auch in der **Forschung** ideologisch besetzt. Die ideologischen Bewertungen bedienen sich ästhetischer Normen, die aus den beiden anderen Stadt-Typen stammen. Daher wird die Forschung zur Industrie-Stadt vorwiegend von Vorurteilen besetzt. Diese Vorurteile haben, wie wir sehen werden, einige Auswirkungen.

Gemischte Charaktere. Vorab muß man sagen: Die reine Industrie-Stadt ist nicht sehr häufig. Die meisten Industrie-Städte besitzen einen kleinen älteren Kern, oft zumindest ein Dorf, häufig auch eine Kleinstadt. Die Charaktere können sich also mischen. Daraus geht eine wechselseitige Beeinflussung hervor. In der Industrie-Epoche setzte sich meist jedoch der Anteil der Industrie-Stadt durch.

Oberhausen: älteste Phase. Die umfangreichste Forschung über eine deutsche Industrie-Stadt leistete der Historiker Heinz Reif. Sie gilt der Stadt Oberhausen, die tatsächlich so gut wie keinen älteren Kern besitzt - also als beispielhaft gelten darf.

Oberhausen entstand buchstäblich auf der „grünen Wiese“.

Dort feiert 2008 die älteste Eisenhütte des Ruhrgebietes, die St. Antony-Hütte (1758), das Jubiläum ihres 250jährigen Bestehens. Diese Hütte ist die Keimzelle eines späteren Welt-Konzerns, der Gutehoffnungshütte, heute MAN.

Aber sie trug nicht zur Bildung einer Gemeinde bei. Die Urbanisierung nimmt hier einen eigentümlichen, aber sehr charakteristischen Weg.

Eisenbahn und Fabriken. Über 80 Jahre später wird 1844 durch das wenig besiedelte Gebiet von Heide und Sumpf die Köln-Mindener Eisenbahn gelegt. Ein Bahnhof entsteht. Abzweig-Geleise. An dieser Transport-Möglichkeit entstehen Fabriken. Einige stehen untereinander in einem gewissen Verbund d. h. sie liefern sich gegenseitig in erheblichem Umfang zu.

Rundherum entsteht wildes Siedeln - ohne Plan, an alten und neuen Wegen, meist kleine Häuschen sowie einige zwei- und dreigeschossige Mietshäuser.

Netz-Struktur. Kerne der neuen Siedlungen sind nicht mehr alte Dörfer, Kirchen und Burgen, sondern Produktions-Stätten. Diese entstehen lange Zeit dort, wo es Energie gibt – an Wasser-Läufen, in denen das Wasser als Kraft genutzt wird. Oder wo Bodenschätze erschlossen werden – im Ruhrgebiet mit Zechen. So ist der Typ der Industrie-Stadt im wesentlichen ein Netz von Industrie-Anlagen mit Wohnbereichen und später Infrastrukturen.

Darin liegen sowohl Vorteile wie Nachteile. Die Diskussionen darüber werden heute im wesentlichen ohne Kenntnis dieser historisch gewachsenen Struktur geführt. Dann geht man in die Falle von unbefragten Mythen (Paris, New York u. a.), in denen außerdem die

Zusammenhänge weitgehend ausgeblendet werden (das gewaltige Ausmaß ihrer Vorstadt-Ringe) und die auf ein flaches touristisches Erlebnis reduziert werden.

Gemeinde. Die frühe Agglomeration in unserer Beispiel-Stadt Oberhausen erhält 1862 eine Organisations-Form als Gemeinde. Dies bedeutet: ein Minimum an Verwaltung des Terrain - lediglich ein Minimum. Von Planung kann noch keine Rede sein.

Wachstum. Diese Agglomeration wächst in einem historisch bis dahin nie dagewesenen Tempo: vor allem nun in der Konjunktur-Phase der 1860er Jahren mit ihren drei Kriegen.

Kurze Zeit ist die Gutehoffnungshütte (damals heißt sie Jacobi, Haniel & Huysen) die größte Fabrik des Ruhrgebietes, dann wird sie von Krupp im benachbarten Essen überholt.

Stadt. Schon 12 Jahre später wird 1874 die Organisations-Form Gemeinde zur Organisations-Form Stadt ausgebaut und dadurch mit einem gehobenen Prestige versehen. Die meisten Industrie-Orte Deutschlands entstehen in ähnlicher Weise.

Der Kern: ein Werk. Fast überall im Ruhrgebiet ist der Kern einer Gemeinde und einer Stadt ein großes Werk der Industrie-Produktion. Im südlichen Teil am Hellweg: eine Eisenhütte. Im nördlichen Teil meist eine Großzeche.

Um diese Kern-Fabrik herum sprießen kleine und manchmal auch mittlere Zuliefer-Betriebe aus dem Boden. Juristisch ist jede Fabrik unabhängig. Wirtschaftlich sind diese Werke jedoch oft erheblich miteinander verflochten. Zunehmend verschränken sich die Eigentums-Anteile. Ähnlich verflochten sind die Eigentümer auch im politischen Auftreten d. h. in der Vertretung und Repräsentanz ihrer Interessen.

Problem. Wenn später von Monostruktur der Montanindustrie gesprochen wird, stimmt dies nur in dem Sinn, daß es in diesen Orten als Kern meist nur einen einzigen großen Betrieb gibt. Wenn dieser in die Krise gerät oder sogar schließt, wie wir es in den 1980er Jahren erleben, wird die Lage der Stadt schwierig. Denn die Abhängigkeit ist sehr groß und weil eine auffangende Diversifizierung der Wirtschafts-Zweige meist wenig entwickelt ist, geraten auf einen Schlag sehr viele Menschen in die Arbeitslosigkeit.

In einer neoliberal durchsetzten Wirtschafts-Ideologie werden dann die geschwächten Städte mit ihren schwierigen Haushalten auch noch geschmäht, wie man am Beispiel des Ruhrgebietes zeigen kann.

Maßstab für Urbanität. Für die Entwicklung der Urbanisierung der Industrie-Stadt Oberhausen, die als paradigmatisch gilt, legte der Historiker Heinz Reif einen Maßstab an, den er aus den Anforderungen der Oberherrschaft ableitet. Solche Anforderungen wurden von Regierung und Bezirksregierung an die Orte des Ruhrgebietes gestellt, die offiziell zu Städten erklärt werden wollten.

Dieser Maßstab folgt der Erfahrung, die aus den beiden anderen Stadt-Typen gewonnen wurde: aus der Residenz-Stadt und aus der Bürger-Stadt. Urbanität wird gemessen an den Infrastruktur-Einrichtungen und Prestige-Bauten, die diese beiden Stadt-Typen sich im Laufe der Zeit geschaffen haben. Dazu zählen Märkte, Ämter, Theater u. a.

Gemessen daran konstatiert Heinz Reif: Oberhausen ist eine „verspätete Stadt“. Ein großer Teil dieser Einrichtungen entsteht erst allmählich.

Oberhausen zählt zu den glücklichen Orten, die in einer frühen Zeit noch rasch die Organisation und den Prestige-Status einer Stadt erhielten. Andere Städte mußten darauf noch viele Jahrzehnte warten.

Verweigerung des Stadt-Status. Denn die Oberherrschaft bremste: Sie verschärfte diesen Maßstab und gab vielen weiteren Industrie-Orten erst sehr spät, meist nach 1900 den Status Stadt. Zum Beispiel hatte Hamborn bereits die Einwohner-Schwelle einer Großstadt überschritten, mit über 100.000 Menschen.

Dieses Zögern hatte mehrere Gründe: Die Industrialisierung blieb den Oberherrschaften, in denen Adel und Bürger die leitenden Positionen hatten, fremd - auch unheimlich. Bis hin zur Furcht vor Aufständen.

So wurde zum Beispiel dem Ruhrgebiet verweigert, Hochschulen zu gründen, weil man fürchtete, daß dadurch eine oppositionelle Verwaltungs-Intelligenz entstünde. Die Technische Hochschule für das Revier entstand fernab - in Aachen. Und ebenso wurden im Ruhrgebiet keine Kasernen angelegt - aus Furcht, Soldaten könnten sich mit Aufständigen verbrüdern.

Detlev Vonde spricht in seiner Untersuchung vom „Revier der großen Dörfer“.

Eine Stadt des dritten Typs. Die beiden Forscher Heinz Reif und Detlev Vonde haben die Entwicklung richtig beschrieben.

Aber die Struktur interpretiere ich ganz anders. Die Industriestadt ist ein Stadt-Typus sui generis. Eine Stadt eigener Art. Eine Stadt der dritten Art.

Natürlich gibt es darin Entwicklungen, die sich aufeinander zu bewegen. Die lange Geschichte des Städtewesens steckt schon lange vor der Industrialisierung voller Übernahmen. Es gibt Wechsel-Beziehungen. Darin spielen eine Rolle auch Ausgrenzungen, die Stadt-Bereiche ein minderes Prestige zusprechen. Dies sind in der vorindustriellen Stadt die Viertel kleiner Leute, vor allem die Viertel der sogenannten schmutzigen Gewerbe (Lohgerber u. a.) und sogar die Viertel von Bauarbeitern wie z. B. im Karlsruher „Dörfle“, das bewußt abseits angelegt wurde.

Urbanisierung auf einem eigenen Weg. Ich lese die Urbanisierung der Industrie-Stadt als einen eigenen Weg. Die Urbanisierung der Industrie-Stadt basiert auf der Spezifik der Industrie. Im Gegensatz zu den beiden älteren Stadt-Typen, die mit der Burg bzw. dem Markt mit der Kirche beginnen, startet die Industrie-Stadt mit einem ganz anderen Kern: mit einem großen Industrie-Unternehmen. Dies hat eine ganz andere Struktur.

Öffentlichkeit. Mit der Burg gemeinsam hat die Fabrik, daß sie einen reservierten Bereich der Unöffentlichkeit bildet. Damit unterscheidet sich die Fabrik von der Bürger-Stadt, die das den Öffentlichsten aller öffentlichen Orte besitzt: den Markt.

Als die Zeche Zollverein in Essen den Titel des Weltkulturerbes erhielt, sagt der frühere Städtebauminister Christoph Zöpel, dem sie die Erhaltung verdankt: Eine einst verbotene Stadt - das riesige Zechen-Gelände - ist nun mutiert zu einem hoch öffentlichen Bereich.

Konstruktionen. Gemeinsam ist allen drei Stadt-Typen die Neigung, ihre Leistungs-Kraft und Bedeutung mithilfe großer Bauten zu zeigen.

In der Bürger-Stadt war das Münster in Straßburg mit seinem mittelalterlichen High Tech der Ausweis der bürgerlichen Leistungs-Gesellschaft. Die Fabriken der späteren Industrie-Epoche sind es durch Ausmaße und Konstruktionen - im 19. Jahrhundert und manchmal noch im 20. Jahrhundert auch mit Ästhetik.

Dabei wirken die Stahl-Konstruktionen ebenso neu wie seinerzeit das konstruktiv und ästhetisch phantastische und vielbestaunte Stabwerk der Münster und Kathedralen. Denn auch die Stahl-Konstruktion unterschied sich in ihrer Fremdheit gewaltig vom Alltag der Menschen, die in ihrer eigenen Dimension lebten.

Gemenge. Über das Mittelalter herrscht allgemein bis heute die irrtümliche Anschauung, es habe ein einheitliches Aussehen. An diesem kunstgeschichtlichen Irrtum aufgrund eines ungenauen Blicks, der nicht zu differenzieren verstand, bildete sich das Vorurteil gegen die Industrie-Stadt: Sie sähe so uneinheitlich aus. In der Tat. Aber was berechtigt zu eigentümlichen Bewertungen.

Der konservative NW-Finanzminister Linsen, der vom Niederrhein stammt, hält von Jugend auf das Ruhrgebiet für häßlich, haßt es deswegen, sagt, er umfahre es immer im Bogen - und ist in unseren Tagen in seiner Finanz-Politik außerordentlich geizig gegen das

Ruhrgebiet: er straft es geradezu ab dafür, daß es so ist, wie es ist. So spielen Irrtümer und Vorurteile eine sehr nachhaltige Rolle.

Tatsache ist, daß auch die älteren Städte bereits Gemenge-Städte waren - und die Industriestadt dies nur in erweitertem Umfang ist. Die Struktur der Industrie-Stadt wird zunächst durch das Stichwort Gemenge-Stadt wesentlich charakterisiert.

Unterschiede der Funktionen. Nun kann man dieses Gemenge im Hinblick auf die unterschiedlichen Funktionen seiner Elemente untersuchen. Dabei stellt sich dann auch heraus, daß diese Funktionen jeweils unterschiedlich aussehen.

Gewebe. Als weiteres und besonders Wichtiges kommt hinzu, daß dieses Gemenge Zeit-Schichten besitzt. Viele Bereiche des Gemenges sind in unterschiedlichen Zeiten entstanden. Sie hatten auch eine unterschiedliche Dauerhaftigkeit. Ich biete für diese zeitlichen Ineinanderschichtigen das Stichwort Gewebe an.

Die Theorie der Gemenge-Stadt habe ich in zwei Untersuchungen durchgespielt: In meinem Buch über das Ruhrgebiet „Im Tal der Könige“ (1994) und unter dem Titel „Die Gestalt der großen Stadt“ im Buch „Abenteuer Industriestadt“ (1999). Die Theorie des Gewebes spielte ich in meinem Buch über die toskanische Stadt „Anghiari“ durch (2006).

Gehen wir noch einige weitere Schritte am Beispiel von Oberhausen.

Spekulative Kapital-Beschaffung. Die großen Industrien entwickeln sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ziemlich rasch. Dies liegt unter anderem daran, daß für sie neue Weisen der Kapital-Schöpfungen entstehen. Kapitalien, die in den beiden anderen Stadt-Typen angehäuft sind, z. B. in Köln, Krefeld, Berlin, werden abgeschöpft und mit dem Versprechen auf hohe Verzinsung zum Aufbau und Betrieb der großen Industrien eingesetzt. Hinzu kommen Banken, die als Sammler von Kapital ihrerseits Aktien-Kapital einbringen, außerdem Kredite.

Was geschieht nun im Wohnungs-Bau ? Zunächst können viele Landbesitzer, meist Bauern, dadurch Kapitalien bilden, daß sie Land verkaufen - vor allem an Betriebe, aber auch an Menschen, die Wohnungen bauen.

Die Bauern, denen eine Lage-Gunst für die Industrie die Grundstücke aufwertet, können Boden-Werte in Geld-Werte umwandeln. Viele bringen einen erheblichen Teil davon in die Industrie-Stadt ein: Sie sichern und verzinsen ihr gewonnenes Geld, indem sie davon Miets-Häuser bauen lassen, meist für die wachsende Arbeiter-Bevölkerung.

Für den Wohnungsbau kann eine weitere ganz neue Form an Kapital eingebracht werden: Wer plausibel macht, daß seine geplante Bau-Investition Gewinn bringt, hier durch Miet-Einnahmen, erhält einen umfangreichen Kredit - der Hypothek genannt wird. Meist muß er nur 5 bis 10 Prozent Eigen-Kapital mitbringen.

Der Besitzer des Gebäudes ist allerdings nur der nominelle Eigentümer. In Wirklichkeit ist der Besitzer solcher Hypotheken-Häuser der Verwalter des Geldes der Bank bzw. der Kapitalien, die die Bank gesammelt hat.

Dieses System unterscheidet sich weitgehend vom Umgang mit Geld in den vorhergehenden Jahrtausenden. Dort konnte man nur investieren, wenn man das Kapital bereits gebildet hatte. Nun entsteht Kapital auf einer spekulativen Basis.

Dieses Spekulations-Denken kann man im großen Maßstab heute an Parteien wie etwa der FDP beobachten. Sie „begründet“ - in Anführungszeichen - die Finanzierung ihrer Forderungen auf Steuer-Senkungen für ihre Klientel der Vermögenden in der Regel damit, daß dann der Anreiz auf höhere Gewinne und damit Steuern steigen würde - eine völlig unprüfbare Annahme, der etliche andere Erfahrungen entgegenstehen.

Werte-Sicherung durch Ästhetik. Hypotheken-Banken sichern die Geld-Kredite durch Sachwerte. Damit die Häuser beim Wiederverkauf etwas gelten, müssen die Bauherren sie schmücken. Sie tun dies mit dem herkömmlichen Repertoire an Zeichen. Dies erklärt, warum

in einer Zeit, die sich meist auf minimalistische Ausgaben richtet - im Widerspruch dazu - selbst in den Arbeiter-Viertel einige Ästhetik entsteht.

Verschnellerung. Insgesamt führen die Möglichkeiten der Kapital-Beschaffung, die stark zwischen seriös und spekulativ schwanken, dazu, daß - im Gegensatz zu älteren vorindustriellen Prozessen - sich die industriellen Aufbau-Prozesse in einer Weise verschnellern, die lange Zeit den Zeitgenossen den Atem stocken läßt.

Schon früh taucht beim Schriftsteller Levin Schücking, der eine Eisenbahn-Reise beschreibt, eine charakteristische Assoziation auf: um den Bahnhof in Oberhausen entwickelt sich eine Stadt - „mit amerikanischer Schnelligkeit“.

In der Industrie-Stadt kommt also zu den Kriterien der veränderten Kapital-Beschaffung, Gemenge und Gewebe ein weiteres Kriterium: eine erhebliche Veränderung der Zeit-Dimension. Dies hat weitreichende Auswirkungen, die ich hier nur andeuten kann.

Bauten entstehen nun im wesentlichen in zwei Jahren: im ersten wird geplant, im zweiten gebaut. Zur Verschnellerung tragen industrielle Prozesse bei. Ein erheblicher Teil der Bauelemente, begonnen mit dem Bau-Material, wird durch industriellen Verfahren hergestellt.

Die Industrialisierung des Wohnens geschieht nach 1910 weithin unter sozialutopischen Motiven: Walter Gropius ist einer der Pioniere für die Vorfertigung von Häusern.

Schnelligkeits der Planung. Die verkürzte Planungs-Zeit hat auch schwierige Folgen. Über vieles wird nicht mehr nachgedacht. Spezialisierung neigt stets zum Ausschließen d. h. zu reduktivem Denken. Dies wird im Städtebau der Nachkriegs-Zeit das größte Problem: sowohl im sozialen Wohnungsbau wie in der sogenannten Stadtsanierung, die oft halbe Städte abreißt.

Widerspruch. Dadurch erhält die Industrialisierung - sowohl in den Produktions-Stätten wie in der weiteren Lebens-Umwelt - einen oft beißenden Widerspruch: Einerseits werden Möglichkeiten geschaffen, die der Komplexität des Lebens entgegenkommen und damit als Fortschritt wahrgenommen werden - andererseits wird dies oft zugleich erheblich und oft auch tiefgreifend in Frage gestellt: durch Reduktion.

Ambivalenz. So sind in der Industrie-Epoche Gewinn und Verlust hoch ambivalent - wo immer man hinschaut. Allerdings entkommt man dieser Ambivalenz nirgendwo. Man muß lernen, damit umzugehen. Dies ist möglich mit den Stichworten Balance, Menschlichkeit, sozialkultureller Gerechtigkeit.

Doch der Umgang damit ist eine Frage der Bildung. Diese Bildung wird jedoch nur selten vermittelt, gefördert, gefragt und eingesetzt. Aber Bildung wird in der Arbeit an der Zukunft eine Schlüssel-Rolle spielen. Ich kann diesen Diskurs nur andeuten.

Nachbesserung. Die verschnellerte und dadurch weithin verkürzte Planung führt in der Industrie-Epoche dazu, daß am Anfang und dann oft noch lange Zeit, oft bis heute, vielerlei Unzulänglichkeiten stehen. Die Struktur der Industrie-Stadt schreitet geradezu nach einer Struktur der Nachbesserung. Dies ist in der öffentlichen Stadtplanungs-Diskussion noch nahezu überhaupt nicht erkannt worden. Das Nachbessern gilt nicht nur für die besonders ausgeprägten Industrie-Bereiche wie das Ruhrgebiet, sondern für jede der vielen Städte, die von Industrie-Vorstädten umgeben ist. Dabei läuft die Stadtentwicklung immer hinter der Entwicklung der Produktions-Stätten hinterher.

Übrigens: ich zähle auch Dienstleistungen zur Produktion.

Wo es kein Bewußtsein gibt, geschieht nichts oder nur Zufall. Oder es wird - wie beim Betrug der Stadtsanierungen in den 1960/1970er Jahren - ausradiert statt weiter entwickelt.

Eine andere Zeit-Achse. Wir erkennen, daß sich das Leben der Industrie-Stadt auf einer ganz anderen Zeit-Achse und in ziemlich anderer Weise abspielt als das Leben in den beiden anderen um Jahrhunderte älteren und langsameren Stadt-Typen.

Ein spannendes Thema wäre es nun auch, die strukturelle Umwandlung der beiden anderen Typen zu verfolgen: unter dem Einfluß des dritten Typs. Dazu habe ich jetzt aber keine Zeit.

Dezentrale Struktur. Bleiben wir bei der Industrie-Stadt am Beispiel von Oberhausen. Unter dem Einfluß der beiden anderen Stadt-Typen wurde in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts versucht, ein Zentrum zu bilden - analog bürgerlicher Städte.

Es mißlingt. Sechs Anläufe schlagen aus unterschiedlichen und zum Teil grotesken Gründen fehl. Einer dieser Versuche endet daran, daß aus der Erde Wasser dringt und das ganze bereits gekaufte und zugeteilte Terrain meterhoch überflutet. Was ist geschehen ? Durch den unterirdischen Abbau von Kohle senkt sich der Boden.

Tatsächlich können wir hier und auch überall feststellen: Der Typ der Industrie-Stadt hat eine dezentrale Struktur. Er bildet mehrere Zentren. Wenn man jedoch genau in die Entwicklung großer mittelalterlicher Städte schaut, gibt es auch dort bereits eine solche Dezentralisierung. Die Größen-Ordnungen rufen sie hervor. Der Aberwitz der Zentralisierung wird jahrhundertlang symbolisch durch eine bildliche Darstellung vor Augen gestellt: im gigantischen Turm-Bau zu Babel.

Dezentrales Modell: Gartenstadt. Fixiert auf die Figur der Zentralisierung, in der stets Gedanken-Armut, Rücksichtslosigkeit und die Bequemlichkeit des Gehirns stecken, gibt es immer noch kaum Diskussionen über ihre Alternative: die Dezentralisierung.

Die bestdurchdachte regte um 1900 die Gartenstadt-Bewegung an. Sie kam aus England und hatte vor allem im Ruhrgebiet große Erfolge. Ihre Ziele:

- Der suburbane Siedlungs-Brei, der durch Produktion und Wohnungsbau entstand, soll in durchdachte Einheiten gegliedert werden.
- Unter anthropologischen Aspekten:
  - Menschliche Dimension.
  - Nähe zu Menschen.
  - Überschaubarkeit.
  - Handhabbarkeit.
  - Fokus-Bildung als Identitäts-Stiftung
  - mit erkennbaren öffentlichen Orten (Plätzen)
  - und öffentlichen Symbolen (Bauten).

Dezentral - zentral. Man kann darüber nachdenken, wer versucht, der Industrie-Stadt eine Zentralisierung aufzuzwingen. Wahrscheinlich ist dies eine alte Intention von Herrschaft wie in der Residenz-Stadt, die in die Industrie-Epoche weiterläuft: mit neuen Fürsten.

Verbund. Je komplexer sich Industrien entwickeln, desto mehr haben die miteinander zu tun. Industrie ist in erheblichem Maß Verbund, vor allem im Ruhrgebiet, aber auch am Rhein entlang.

Pendel-Bewegung. Man kann darüber nachdenken, was es ist, daß in den großen Konzernen seit den 1970er Jahren ein ständiges Hin und Her zwischen dem sogenannten Kern-Geschäft und einer Diversifizierung geschieht. Leider hat noch niemand die wirtschaftlichen und sozialkulturellen Auswirkungen sowie die infrastrukturellen Folgen untersucht. Im Ganzen kommen dabei wohl eher gigantische Verluste als große Gewinne heraus.

Und das Stichwort Globalisierung, abgesehen von dem, was als neuer Imperialismus umtrieblich ist, bedeutet meist nur einen kurzatmigen Gewinn, aber schon mittelfristig keine Zukunft, denn unterschiedliche Verhältnisse erfordern stets unterschiedliche Reaktionen.

Auch dies ist eine Frage der Bildung: Unterschiede muß man intelligent erkennen und handhaben.

Struktur-Wandel. Das Stichwort Struktur-Wandel kommt in den 1980er Jahren auf, als im Ruhrgebiet die Montanindustrie zusammenfällt. Es wird lange Zeit nur in einem sehr verengten Sinn benutzt. Strukturwandel geschah im Ruhrgebiet, wenn wir bei diesem Beispiel bleiben, nicht nur in den 1980er Jahren, sondern: die Industrie-Epoche ist ein ständiger

Struktur-Wandel, mit unterschiedlichen Stärken und Rhythmen. Tatsächlich gibt es seit jeher Strukturwandel.

Allerdings ist in vorindustriellen Epochen der Struktur-Wandel sehr langsam : So entsteht, wenn man nicht genau hinschaut, der Eindruck, dass die Struktur feststeht. Tatsächlich gibt es Phasen mit unterschiedlicher Dynamik - bis hin zur Katastrophe.

Viel und rasch: Umwandlung von Terrain. Nie zuvor in der Geschichte wurde so viel und so rasch Terrain umgewandelt. Dies strukturiert tiefgreifend die Industrie-Stadt.

Ein Beispiel. Wo heute sich in Oberhausen der Friedens-Platz und 500 m entfernt der Rathausplatz ausbreiten, gibt es einst ausgedehnte Produktions-Stätten. Nach ihrem zum Teil raschen Ende, sagen wir nach 20 bis 30 Jahren, werden die Terrains, auf denen die Produktion endete, aufgekauft und umgewandelt. Aus lauter solchen Zusammenbrüchen von Betrieben entsteht dann der Parkstadt-Bereich von Oberhausen.

Unbeständigkeit. Während in den beiden anderen Stadt-Typen über lange Zeiten die Beständigkeit dominiert, zu der hin und wieder eine gewisse Erweiterung kommt, gibt es in der Industrie-Stadt viele Terrains, die nur ein bis zwei Jahrzehnte beständig sind, oft nur innerhalb eines „mittelfristigen“ Finanzierungs-Rahmens.

Im wesentlichen hat die Industrie-Stadt die Daseins-Weise der Maschine übernommen. Wenn es eine verbesserte gibt, wird die alte verschrottet. Wenn sie umziehen muß, werden an ihre Stelle andere gestellt.

Industrie-Brachen. Ein Ausdruck der Unbeständigkeit der industriestädtischen Zeit sind auch die Industrie-Brachen. Das Industriewald-Projekt im Ruhrgebiet gestaltet sie zu neuen und kulturellen Parks. Dasselbe geschieht in den Braunkohle-Abbaugebieten bei Bitterfeld und in der Lausitz.

Planen für die Nachbesserung. Erneut sind wir beim Stichwort Nachbesserung. Planer mit Analyse-Fähigkeit schreiben daher nicht fest, sondern denken und planen schon für Nachbesserungen.

Zwar hat man der Montanindustrie ein ewiges Leben und ein dauerndes Aufwärts beschwörend zugesprochen - und wer es nicht tat, wurde wie ein „Landesverräter“ diffamiert - , aber man konnte schon lange vor ihrem weitgehenden Zusammenbruch ausrechnen, welche ungefähre Laufzeit diese Industrien haben werden.

Daher erfordert Stadtentwicklung in Industrie-Städten ein ganz anderes Denken als bei den beiden anderen Stadt-Typen.

Unterschiedliche Konzepte. Nun lassen sich nicht alle Menschen so einfach darauf ein, was in der Industrialisierung geschieht.

Hinzu kommt, daß es auch für die Industrialisierung unterschiedliche Konzepte gibt.

Wer der Ideologie der Neoliberalen glaubt, muß denken, daß schicksalhaft eine Unterwerfung verhängt ist: alles und jedes und demzufolge das individuelle und das urbane Leben habe sich der Maxime maximaler Kapital-Verwertung unter zu ordnen. Lange Zeit in der Industrialisierung wurde dies so betrieben und akzeptiert - ohne darüber zu reden.

Die soziale Bewegung wurde mit vielerlei Tabus überzogen. Auch heute probiert man dies aus - allerdings nicht mehr mit dem vollen Erfolg wie bis in die 1960er Jahren.

Protest-Bewegungen wie die Katheder-Sozialisten und unterschiedliche soziale Strömungen, vor allem in den 1970er Jahren, lassen immer wieder die Vorstellung aufleben: Industrielle Entwicklung soll die Menschen in ihren Möglichkeiten fördern.

Dazwischen gibt es Maskeraden: die Ideologie der Konsum-Gesellschaft. Sie verspricht Nutzen für die Menschen - bei gleichzeitigen Industrialisierungs-Zielen, die sich weithin unkontrollierbar machen.

Anthropologische Konstanten. In dieser „reißen Zeit“ und im „Mahlstrom“ entsteht an vielen Stellen Widerstand, der nicht zulassen will, daß Industrialisierungs-Ziele von den

anthropologischen Bedürfnissen abgekoppelt werden. Er strebt auch weiterhin an, daß sie dafür eingesetzt werden. Darin wird angenommen und auch nachgewiesen, daß anthropologische Bedürfnisse einigermaßen konstant sind. Es wird bestritten, daß Menschen sich an alles und jedes gewöhnen. Es wird behauptet, daß es auch im kulturspezifischen Wandel solche anthropologischen Konstanten bleibend gibt.

Widerstands-Bewegungen. Aus diesen Erfahrungen, die seit den 1970er Jahren an vielen Stellen formuliert wurden, entstanden und entstehen immerzu Widerstands-Bewegungen: in Bürgerinitiativen, manchmal auch in Flügeln von Parteien und in Konfessionen, zu denen auch die sehr wirksamen Anthroposophen gehören.

Erhalten. Viele dieser Initiativen versuchen, Dokumente von Phasen der Industrie-Epochen zu bewahren. Sie tun dies nicht mit dem Gefühl, daß man diese Zeiten selbst erhalten kann. Sie wissen, daß dies unmöglich ist.

Aber sie haben manchmal durch einfache menschliche Empfindungen, manchmal durch Bildung soviel Verstand zu wissen, daß der Augenblick sehr beschränkt ist. Und daß wir Überblick brauchen. Dazu gehören konkret anschauliche Dokumente.

Geschichts-Theorie. Notwendig ist eine neue Theorie zu Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft - und daß sie sich ausbreitet. Ich skizziere sie kurz: Alle drei Zeit-Dimensionen überschichten sich untrennbar. Alles Gelernte wurde in der sogenannten Vergangenheit gelernt, es stammt oft aus langen Zeiten - und es ist jetzt präsent, wir operieren damit. Es ist unser Fundus und unser Instrument, mit dem wir weiterarbeiten - als Zukunft, die bereits in all dem steckt, zumindest als Herausforderung.

Dies führt zu einer erheblichen Ausweitung der Neigung zum Aufbewahren.

Dafür wurden seit dem 19. Jahrhundert Museen gegründet, damals als letzte Zuflucht für viele bedrohte Gegenstände. Seit den 1970er Jahren wurden mit der Notwendigkeit des Aufbewahrens viele weitere Museen gegründet - oft in Bereichen, in denen die Führungen sich lange Zeit hartnäckig geweigert hatten, auch nur Spuren zu bewahren.

Ein erheblicher Teil dieser Museen reformierte sich, indem er Gegenstände nicht mehr wie Fetische ausstellte (auch dies hat einige gute Gründe), sondern darüber hinaus arbeitete: mit Kontexten und interdisziplinärem Verständnis. Museen gehören heute zutiefst zu einem substantiellen Bildungswesen.

Denkmalschutz. Parallel dazu dehnte sich das Stichwort Denkmalpflege weit aus. In den 1970er Jahren, angeregt durch viele Bürgerinitiativen, wurden ihre Kriterien erweitert: bis in unsere Zeit, in prinzipiell alle Bereiche, nicht nur als Schönes, sondern auch als Interessantes. Und die wissenschaftliche Zuständigkeit erweiterte sich von der Kunstgeschichte zu vielen weiteren Wissenschaftszweigen.

Denkmalpflege als Stadtentwicklung. Schon in den 1970er Jahren entstand das Bedürfnis, über einzelne Bauten hinaus komplexer zu denken und ihre Zusammenhänge in Ensembles und Stadt-Bereichen zu bewahren. Dies wurde argumentiert als Sozialschutz. Als sozialkulturelle Arbeit. Als Stadt-Kultur. Als Identitäts-Stiftung - zuletzt unter dem Motto: In der Globalisierung auch feste Orte zu haben. So entstand das Stichwort: „Glokal“. Es verbindet zwei Worte: global und lokal.

Der Denkmalschutz in jeder Stadt liefert für das Stadtmarketing, wie immer man über diese Tatsache und ihre Banalisierung denken mag, die unumgängliche Bild-Ebene - andere gibt es weithin kaum. Der Denkmalschutz hat also die Schokoladen-Seite der Stadt in Verwahrung. Aus guten Gründen muß man diesen Reichtum ausdehnen: mit weiteren gelungenen Bereichen und mit dem, was an Bau-Kultur auch in Zukunft entstehen kann.

Denn immer schon ist Urbanität eine Frage der Entwicklung gewesen. Darin gab es stets das Stichwort Anreicherung. Darauf zielt auch das Stichwort Nachbesserung. Dies ist der menschliche soziokulturelle Fundus der Stadt – für die Stadt-Bewohner.

Die Industrie-Stadt hat mit ihrem Anspruch auf Bewohnbarkeit eine noch intensivere Anstrengung dazu teils bereits gemacht, teils noch vor sich. Die IBA Emscher Park im Ruhrgebiet steht dafür geradezu lernbuchhaft.

Denkmalpflege als selbstverständliche Dimension. Denken wir dies noch ein Stück weiter.

Denkmalpflege darf keine Ausnahme-Dimension bleiben, sondern muß aus vielen Gründen eine normale Dimension der Stadt werden. Das Ziel: Denkmalpflege ist die erste Hälfte der Komplexität, die wir Stadtentwicklung nennen.

Dies ist eine weitaus stärkere Begründung für Denkmalpflege als sie heute fachisoliert und kleinmütig von Denkmalpflegern vorgetragen wird. Jeder weiß, daß es nicht einfach ist, den unintelligenten Haß einer Vielzahl von engstirnigen Interessen zu überwinden.

Bürgerinitiativen schafften dies, vor allem in den 1970er Jahren. Sie hatten Erfolg, weil sie intelligent und mutig waren. Ihre Intelligenz beschränkte sich nicht auf einen engen Bereich, sondern sie dachten interdisziplinär. Und sie hatten ein existentielles Fundament: Menschlichkeit und Bildung.

Urbanisierung. Ich habe das Stichwort Urbanisierung aus seiner Beschänkung auf die bürgerliche Stadt bzw. aus ihrer Näherung an sie befreit.

Die eingeschränkte Vorstellung orientierte sich im Grunde an der mittelalterlichen Vorstellung, in der Land und Stadt völlig getrennt waren - sichtbar an der Stadt-Mauer und am Stadt-Graben. Hingegen greift die Industrialisierung nicht nur durch die Entfestung über die Stadtmauer hinaus, sondern die Industrialisierung ist auch strukturell ausgreifend: Sie greift in einem langsamen Prozeß auf das gesamte Land aus. Halten wir fest: Die Industrialisierung urbanisiert im Grunde nahezu alles - bis hin zur gegenwärtigen Nivellierung von Land und Stadt. Sie urbanisiert langsam, aber durchstrukturierend.

Verbund. Urbanisierung mache ich nicht fest an den Institutionen der Residenz-Stadt und der Bürger-Stadt. Sie hat in der Industrie-Stadt lange Zeit eine andere Struktur.

Industrie und Urbanisierung stehen seit etwa 1850 in engem Zusammenhang.

Die Industrie-Gesellschaft entwickelt sich unter mehreren Stichworten: Energie. Erfindung. Ressourcen-Nutzung. Synergie (Zusammenwirken). Verbund. Rationalisierung. Miniaturisierung. Ökologie (Minimierung von Ressourcen-Verschleiß). Es entstehen Verbund-Felder.

Das Land. In der Industrie-Epoche besteht das Land nicht mehr einfach als Gegensatz zur Stadt, sondern es wandelt sich langsam. Stück für Stück saugt es Städtisches auf - und urbanisiert sich damit in der Tendenz. Wenn eine Produktions-Stätte in eine andere Größen-Ordnung gerät, schafft sie um sich herum tendenziell immer stärker Städtisches. Das Land hat seit langer Zeit in vielfacher Weise und langsam aufgesogen, was in den Städten entwickelt wurde.

Aber auch umgekehrt verbreitete sich in den Residenz- und Bürger-Städten, was seit dem 19. Jahrhundert auf der sogenannten grünen Wiese an Industrialisierung entwickelt wurde.

Wege-Netze und Zeiten. Die Entwicklung der Transport-Technologie, beginnend mit der Motorisierung von Wägen und Schiffen, hat auch auf dem Land dichte Wege-Netze gelegt. Diese machen die Entfernungen immer leichter beherrschbar: mit den Hilfsmitteln Fahrrad, öffentlicher Verkehr und Auto. Oft unterscheidet sich die Wege-Zeit des Landes nicht mehr von der Wege-Zeit, in der man in den Städten von A nach B kommt. Die Zeiten zwischen den Orten sind auf Bruchteile geschrumpft.

Schrumpfende Zeit durch Medien. Die Zeiten schrumpften noch weiter in ausgedehnten Bereichen des Mitteilens: durch Post, Telegraf, Telefon, Fax, E-Mail/Internet.

Anreichernde Zeit. Dies alles, durch Industrialisierung entwickelt, hat weitreichende Folgen: Es verstädtert auch das Land. Es rückt alles und selbst Metropolen zueinander. Es macht die Welt klein - und erschließt sie zugleich in ihren Reichtümern.

Die neuen Probleme, die dadurch geschaffen werden, kann ich an dieser Stelle nicht ausbreiten. Ein Hinweis: Die Schnelligkeit entwertet schleichend Orte und Wege.

Aufhebung des Widerspruchs von Stadt und Provinz. Wo man sich noch vor 50 Jahren in einer tiefen Provinz wähnen sollte (tatsächlich war die Entwicklung schon weiter fortgeschritten), lebt man heute im Grunde genau so wie in Düsseldorf, Leipzig und Berlin.

Man kann sich sogar überlegen, ob man außerhalb der sogenannten Metropolen, die dies in vieler Hinsicht überhaupt nicht mehr sind, weithin besser und billiger lebt.

Denn was den Mythos der Metropolen ausmacht, kann man mit wenig Reise und zwei Nächten im Hotel, rasch geplant über Internet, billiger genießen, als wenn man in der Metropole das ganze Jahr hindurch höhere Kosten für einen Standort zahlt, den man in seinen besten Qualitäten doch nur partiell nutzt und dessen Nachteile durch allerlei Überladung und Überlastung zum Alptraum werden können. Die Mythen, die in der gängigen Urbanismus-Diskussion propagiert werden, entsprechen keiner wirklichen Empirie.

Infrastrukturen. Die Industrialisierung ist ein historisch relativ junges System von Zusammenhängen: zwischen Produktions-Stätten, im Handel, zwischen Fabrik und Wohnung.

Diese Zusammenhänge haben eine außerordentlich hohe Komplexität. An ihr geht glatt vorbei die Ideologie, die einzig auf den einzelnen Betrieb mit der Maximierung von Gewinn und Geld setzt. Die Komplexität ist in der Industrie-Epoche weitaus höher gewachsen als je zuvor in der Geschichte. Darin ist alles und jedes verwoben. Das macht sie faszinierend. Und zugleich schwierig. Und noch schwieriger steuerbar.

Für diese Zusammenhänge gibt es zwei Stichworte:

- Stichwort „Verbund“ - es wird im wesentlichen verwandt für die Verbindungen von Fabriken.

- Stichwort „Infrastruktur“.

Zwischen 1820 und 1890 dachten die Führungs-Eliten der Wirtschaft weitgehend nicht im Geringsten daran, Infrastrukturen anzulegen. Dies drohte jedoch langsam und allenthalben nicht nur ärgerlich zu werden, sondern oft zu katastrophalen Zuständen geraten - und vor allem zum Hemmnis von Entwicklungen.

Aufgeklärte Sozialliberale begannen zwischen 1890 und 1910 einen ersten Schub an Infrastrukturen anzulegen, vor allem Erich Zweigert und Robert Schmidt.

Die Grundbesitzer und Wirtschaftsleute, die im Dreiklassenstaat in den Kommunal-Parlamenten die Mehrheit hatten, betrieben gegen Maßnahmen, die Steuer-Gelder kosten, das gesamte 19. Jahrhundert hindurch Opposition - im Grunde bis heute. Immer noch verstehen die meisten Parteien nicht, was Infrastruktur bedeutet: erst durch Infrastrukturen konnte sich der moderne Staat entwickeln - sowohl mit seinen Wirtschafts-Leistungen wie mit einem entwickelten Leben der Bevölkerung, weiterhin mit seinen Sozialleistungen, die Katastrophen zu verhindern suchten.

Die Infrastrukturen entstanden in mehreren Schüben. Ein Teil dieser Infrastrukturen konnte aus dem Modell der Residenz- und Bürgerstadt abgeleitet werden. Öffentliche Verwaltungen. Schul- und Hochschulwesen. Theater. Musik.

Die meisten Infrastrukturen stammen aus dem Industrialisierungs-Prozeß. Stadt und Land erhalten sie mit relativ geringen Zeit-Verzögerungen.

Erster Schub: Die größte und bewunderungswürdige Infrastruktur ist das Netz der Eisenbahnen. Das Gas als Energie. Das Gas als Licht. Bürger-Parks. Sparkassen. Krankenkassen. Unfall-Versicherung. Rentenversicherung.

Zweiter Schub - nun sehr viel stärker, zwischen 1890 und 1914: Ausbau von Straßen. Das Leitungs-Netz für sauberes Wasser. Das Kanalnetz für das Abwasser von Städten und Fabriken. Wasserverbände (Emschergenossenschaft im Ruhrgebiet u. a.). Die großen kanalisierten Wasser-Wege (Rhein-Herne-Kanal u. a.). Volks-Parks. Das Netz der Alleen (Parkstadt Oberhausen u. a.). Elektrizität als Kraft. Elektrizität als Licht. Straßen-Beleuchtung. Straßenbahnen. Asphaltierung. LKW-Transport. Vereinigungen wie der Bund Deutscher Architekten (1903) und der Deutsche Werkbund (1904).

Dritter Schub - in der Zwischenkriegszeit 1918 bis 1933: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk. Arbeitsämter (seit 1926). Städtische Arbeits-Beschaffung. Museen. Städtische Orchester. Städtische Theater. Erste Volkshochschulen. Erholungs-Heime.

Vierter Schub - in der Nachkriegs-Zeit, im wesentlichen besorgt von Sozialdemokraten. Stadt-Hallen. Sport-Stätten. Berufsschulen. Erwachsenen-Bildung, vor allem durch Volkshochschulen. Alterssorge.

Der fünfte Schub entsteht in den 1970er Jahren. Er wird vor allem initiiert von Bürgerinitiativen, den Grünen und dem linken Flügel der SPD. Jugend-Heime. Kommunikations-Stätten vielerlei Art (Soziozentren). Weitere Museen, vor allem für Sozialgeschichte und Industrie. Theater-Reform: gesellschaftliches Theater. Freie Theater-Gruppen. Film-Stätten. Nutzung von Synergien, z. B. Öffnung von Schulhöfen. Hinzu kommen die Infrastrukturen der elektronischen Medien.

Diese Infrastrukturen verbinden private, gesellschaftliche und städtisch-staatliche Leistungen. Sie stellen städtische Planungen, vor allem die Stadtplanung, unter den Maßstab der Stadtentwicklung.

Natürlich wird dies sehr unterschiedlich gehandhabt: zwischen bewegungslos und behäbig bis zur Fähigkeit des Überblicks und der Komplexität sowie der öffentlichen Diskussion.

Diese Infrastrukturen kommen im wesentlichen aus der Weiterentwicklung des dritten Stadt-Typs: der Industrie-Stadt.

Ich hoffe, diese Argumentation verändert gängige historische Vorstellungen von Stadtentwicklung.

In vielen Diskussionen kann man erkennen, daß wir unser Zeitalter bislang nur wenig in seinen Zusammenhängen und in seinen Dimensionen denkerisch durchschaut haben. Und daß es eine große Aufgabe ist, dies als einen Bereich der Aufklärungs-Bewegung weiter zu führen.

---

## Literatur zum Beispiel Oberhausen

Ulrich Borsdorf/Heinrich Theodor Grütter/Dieter Nellen (Hg.), Zukunft war immer schon. Zur Geschichte der Metropole Ruhr. Essen 1007.

Karl Broermann/Wilhelm Seipp, Oberhausen. Oberhausen 1927.

Magnus Dellwig, Kommunale Wirtschaftspolitik in Oberhausen 1862-1938. 2 Bände. Oberhausen 1996.

Oskar Eggert, Oberhausen im Spiegel der Ratsprotokolle von 1862-1929. Oberhausen 1963/1970.

Fritz Gehne, 75 Jahre Oberhausen Stadt. Die aufstrebende Industriegroßstadt am Niederrhein. Oberhausen 1949.

Roland Günter, Stadt als Folge. Industriegeschichte und kommunale Ordnung. In: Peter Grafe/Bodo Hombach/Gerd Müller (Hg.), Mülheim an der Ruhr. Essen 1990, 62/75.

Roland Günter, Im Tal der Könige. Essen 1994. Erweiterte 4. Auflage Essen 1999.

Historischer Verein Oberhausen-Ost (Hg.), Von der Heide zur Industrielandschaft. 1 100 Jahre Lippern. Ein Lese- und Bilderbuch. Oberhausen 1994 (Neuaufgabe 1999).

Roland Günter, Oberhausen. Die Gestalt der großen Stadt. In: Abenteuer Industriestadt. Oberhausen 1874-1999, 7/88.

Franz Kempken, Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Oberhausen. Berlin 1917.

Erich Maschke, Es entsteht ein Konzern. Paul Reusch und die GHH. Tübingen 1969.

F. Mogs, Die sozialgeschichtliche Entwicklung der Stadt Oberhausen (Rhld.) zwischen 1850 und 1933. Köln 1956.

Thomas Pawlowski-Grütz, Auswahlbiographie zur Oberhausener Stadtgeschichte. Oberhausen 1999.

Heinz Reif, Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929. 2 Bände Köln 1993. Erste Fassung Habilschrift Bielefeld 1984.

Wilhelm Seipp, Oberhausener Heimatbuch.

Detlev Vonde, Das Revier der großen Dörfer. Industrialisierung und Stadtentwicklung im Ruhrgebiet. Essen 1989.

Otto Wippermann, Die Stadt Oberhausen im ersten Vierteljahrhundert ihres Bestehens. Oberhausen 1899.

Gerhard Woltmann/Friedrich Frölich, Die Gutehoffnungshütte Oberhausen, Rheinland, 1810-1910. Düsseldorf 1910.