



MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 52/1 (2021), 125-144

DOI: 10.60684/msg.v52i1.2021109

Clemens Zimmermann
Universität des Saarlandes

Industriestädte – Krisen, Krisenwahrnehmungen und Entwicklungsalternativen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts

MSG Moderne Stadtgeschichte
ISSN: 2941-6159 online
<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International.
Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte
sind gesondert abzuklären.
© Clemens Zimmermann 2021



Industriestädte – Krisen, Krisenwahrnehmungen und Entwicklungsalternativen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts

This article elaborates on the results of a research project conducted at Helmut Schmidt University Hamburg and Saarland University Saarbrücken between 2015–2018. The project aimed to investigate the course, character and consequences of crises of medium-sized industrial cities since the 1960s in order to develop a more theoretically and globally oriented industrial city research. It touched on aspects such as demographic shrinkage, municipal debt, increased unemployment and strike movements. With a focus on local debates, the history of the political public sphere as well as the relationship between political actors, in particular dominant companies, municipal decision-makers and trade unions, was retraced. Special attention was also paid to the perception of crisis by the local public and media, including pictorial representations of the cities, to document changes in attitude. The project contributed to the discussion of the model of “development paths” and specifically asked why crisis trajectories were regularly only recognised belatedly.

Der folgende Beitrag ist aus einem Forschungsprojekt zur Industriestadtgeschichte hervorgegangen, das 2015 bis 2018 von Martina Heßler (Professur für Neuere Sozial-, Wirtschafts- und Technikgeschichte an der Helmut-Schmidt-Universität Hamburg) und von Clemens Zimmermann (Professur für Kultur- und Mediengeschichte an der Universität des Saarlandes) organisiert und geleitet wurde. Der bisherige Forschungsertrag besteht im Wesentlichen in der Monografie von Jörn Eiben über „Industriestädte und ihre Krisen“¹ über Wilhelmshaven und Wolfsburg sowie in der Dissertation von Michael Röhrig über die „Stahlstadt Völklingen – Autostadt Rüsselsheim“.² Dem Projekt gingen etliche

¹ Jörn Eiben, Industriestädte und ihre Krisen. Wilhelmshaven und Wolfsburg in den 1970er und 1980er Jahren, Göttingen 2019.

² Michael Röhrig, Stahlstadt Völklingen – Autostadt Rüsselsheim. Krisenhafte Transformationen von Industriestädten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, Saarbrücken 2019.

Veröffentlichungen voraus³ und es entstanden im Gesamtzusammenhang weitere Publikationen.⁴

1. Industriestadtforschung

Zu Beginn des Projekts lagen historische Industriestadtforschungen fast ausschließlich für die klassischen Industrialisierungs- und Wachstumsphasen vor, die „sozialistische Stadt“ eingeschlossen. Außerdem existierten Studien zu den auch die Raum- und Sozialwissenschaften stark interessierenden Schrumpfungsphasen. Allerdings waren die Zusammenhänge von wirtschaftlichen Strukturbrüchen, demografischen Schrumpfungsprozessen und baulicher, sozialstruktureller und kulturpolitischer Transformation von Industriestädten in dieser Phase nicht zusammenhängend behandelt worden. Es mangelte insbesondere an Arbeiten zu mittelgroßen Industriestädten, an komparativen Studien sowie an solchen, die empirische Ergebnisse in den Zusammenhang strukturierter Erklärungsmodelle stellen, wie das im Projekt für den Ansatz der *Entwicklungspfade* verfolgt wurde.

Trotz dieser Defizite stellt die Industriestadtforschung ein etabliertes Themenfeld der internationalen Geschichtswissenschaft dar. Spätestens seit Werner Sombarts häufig zitierter Bemerkung von der Industrie als städtebildendem Faktor sind Industriestädte ein Thema der Forschung und als Stadttyp eingeführt. Seit den 1970er Jahren entstanden wichtige Arbeiten, die nicht nur den neuen Typ der Industriestadt analysierten, sondern auch zugleich die moderne Urbanisierungsforschung begründeten. Die Industriestadtforschung lieferte damit wichtige Erkenntnisse zur Genese monostruktureller Schwerindus-

³ Martina Heßler/Clemens Zimmermann, Perspektiven historischer Industriestadtforschung. Neubetrachtungen eines etablierten Forschungsfeldes, in: Archiv für Sozialgeschichte 51, 2011, S. 661-694; Dies. (Hrsg.), Industriestädte – neue Perspektiven (=IMS H. 1/2012); Clemens Zimmermann (Hrsg.), Industrial Cities. History and Future, Frankfurt am Main/New York 2013; Martina Heßler/Günter Riederer (Hrsg.), Autostädte im 20. Jahrhundert. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive, Stuttgart 2014; vgl. Martina Heßler, Automobilstädte und ihre Geschichte(n) – Perspektiven und Leitfragen der Forschung, in: Ebd., S. 19-29; Clemens Zimmermann, Autostadt Rüsselsheim: Räume, Akteure und Selbstbilder zwischen Lokalität und Globalität, in: Ebd., S. 49-67.

⁴ Christoph Bernhardt/Clemens Zimmermann, La ville industrielle en République fédérale d'Allemagne et en République démocratique allemande. Convergences et divergences, in: Histoire, Économie et Société H. 2/2016, S. 45-61; Jörn Eiben (Hrsg.), Pfade des Urbanen – Herausforderungen und Potenziale von Pfadkonzepten für die historische Stadtforschung (= MSG H. 2/2018); Clemens Zimmermann, Konzepte historischer Industriestadtforschung. Pfadentwicklungen und Medialität, in: Sönke Friedreich (Hrsg.), Die industrielle Stadt. Lokale Repräsentationen im urbanen Raum seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert, Kromsdorf 2018, S. 13-24.

trieregionen und -städte, ihren Merkmalen und Defiziten, ihrer demografischen Dynamik und politischen Verfassung.⁵ Allerdings erlahmte das Interesse an Industriestädten seit den 1990er Jahren im Zusammenhang einer neuen Dominanz der Kulturgeschichte und anderer Konjunkturen der Geschichtswissenschaft. Seitdem splitterte sich die Forschung in aktualitätsorientierte Arbeiten zur Schrumpfungproblematik auf. Ein Neuansatz im historischen Fach war das Augenmerk auf die „sozialistische Stadt“⁶, die allerdings nicht komplett auf industrieller Basis stand. Hier wurde herausgearbeitet, dass der Industriestadt-aufbau im sozialistischen Kontext zentral von „oben“ geschah und zur Abgrenzung der politischen Systeme beitrug. Ebenso haben Arbeiten zur Planungs-geschichte von Industriestädten in Mittel- und Osteuropa zum Gegenstand beige-tragen.⁷

2. Zielsetzungen und Grundkonzepte des Projekts Industriestadtforschung

Das Hauptziel des Projekts bestand darin, durch komparativ angelegte Einzelstudien Einsichten zu den historischen Transformationsprozessen von Industriestädten zu gewinnen. Es sollten grundlegende Fragen des gesellschaftlichen Wandels in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts aus stadthistorischer Perspektive untersucht und damit über die Industriestadtgeschichte hinaus gesellschaftsgeschichtlich relevante Ergebnisse erzielt werden. Auf diese Weise kann der Individualität der untersuchten Städte durch die Betrachtung relevanter interner Konstellationen Rechnung getragen werden. Wenngleich es nicht das primäre Ziel war, Globalisierungsprozesse als solche zu untersuchen, sollten die Auswirkungen von internationalen Produktionsverlagerungen und Rationalisierungsstrategien auf die jeweiligen Stadtgesellschaften reflektiert werden. Ferner ging es um die Selbstbilder von Akteuren, das heißt, es wurde eine kultur- und mediengeschichtliche Dimension eingeführt.

Im Gegensatz zur bisherigen metropolenlastigen Stadtgeschichtsforschung und den in der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung untersuchten sogenannten *Phoenix Cities*⁸, konzentrierte sich das Vorhaben auf den bislang vernachlässigten Typ der mittelgroßen Stadt. Für diesen war insbesondere anzu-

⁵ Vgl. David Crew, Bochum. Sozialgeschichte einer Industriestadt 1860-1914, Frankfurt am Main/Berlin/Wien 1980; Richard Dennis, English industrial cities of the nineteenth century. A social geography, Cambridge 1984; Jürgen Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt am Main 1985; Heinz Reif, Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929, 2 Bde., Köln 1993.

⁶ Christoph Bernhardt/Heinz Reif (Hrsg.), Sozialistische Städte zwischen Herrschaft und Selbstbehauptung. Kommunalpolitik, Stadtplanung und Alltag in der DDR, Stuttgart 2009.

⁷ Martin Jemelka/Ondřej Ševeček, Tovární Mesta Batova Koncenrnu. Evropska kapitola globální expanze, Prag 2016.

nehmen, dass er noch abhängiger von einem Großunternehmen beziehungsweise einer Branche war als Großstädte, in denen sich eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur herausbildete.

Das Sample der Fallbeispiele beider Teilprojekte wies Gemeinsamkeiten und Unterschiede auf, die einen Vergleich vielversprechend machten. Zwei der untersuchten Städte, Wolfsburg und Wilhelmshaven, sind Stadtgründungen, die in strukturschwachen Gebieten lagen. Bei zweien, Rüsselsheim und Völklingen, handelt es sich um ehemalige Dörfer, die zu Industriestädten wurden und in verdichteten Industrieregionen liegen. Völklingen stellt seit dem frühen 20. Jahrhundert eine klassische Industriestadt dar, die bis heute dem weitgehenden Verlust der Branche (Stahl) ausgesetzt und im Niedergang begriffen ist. Wilhelmshaven als Hafen- und Industriestadt repräsentiert eine Stadt, die in besonderem Maß staatlichen und privatwirtschaftlichen Standortentscheidungen ausgesetzt war (Containerisierung, neue Hafentopografie). Rüsselsheim und Wolfsburg als in besonderem Maße von globalen Einflüssen abhängige Autostädte beherbergen eine Industrie, die heute noch eine Schlüsselindustrie mit wichtigen Standorten in Deutschland darstellt, aber nicht erst seit der Coronakrise in ihrer Substanz gefährdet erscheint. Alle untersuchten Städte wiesen in den 1950er und 1960er Jahren starke Wachstumsphasen auf, während sie seit den 1970er Jahren Krisen ausgesetzt waren, wenngleich, das war ein grundlegender Aspekt des angestrebten Vergleichs, in ganz unterschiedlichem Ausmaß. Ihre Krisenbewältigungsstrategien ähneln sich zwar bis heute (Diversifizierung, Wissen, High-Tech, Tourismus, Event, Musealisierung), doch waren sie dabei unterschiedlich erfolgreich.

Die Auswahl der Beispielstädte erfolgte entsprechend der übergreifenden Zielsetzung. Es sollte nicht mehr allein die Schrumpfung, sondern auch die Frage nach Transformationsprozessen verfolgt werden. Neben den objektivistischen Krisenbegriffen als Ausgangspunkt, sollten Krisenwahrnehmungen und -reaktionen vor Ort aufgegriffen werden. Allgemeine Prämisse des Projekts war, dass Krisen, Krisenwahrnehmungen und Krisenbewältigungsstrategien entscheidende Schlüsselbegriffe für die Analyse neuerer Industriestadtgeschichte darstellen. Als stadthistorische Komponente wurden die Rolle von Akteurskonstellationen und, wie schon angedeutet, die Dimension von spezifischen Repräsentationen und Selbstbildern eingeführt. Es wurde klar, dass „Bilder“ und geteilte Vorstellungen von Industriestadt die Wahrnehmung von Entwicklungsprozessen sowie das Handeln von Akteursgruppen stark beeinflussen. Auch die sich seit den 1990er Jahren verstärkt stellende Frage nach den Alternativen monostruktureller Stadtentwicklung verweist auf eine mediale Wis-

⁸ Anne Power/Jörg Plöger/Astrid Winkler, *Phoenix Cities. The Fall and Rise of Great Industrial Cities*, Bristol 2010.

sensvermittlung. Damit stellt sich die Frage, inwieweit die Bevölkerungen untersuchter Städte an bisherigen Leitbildern („Autostadt“, „Stadt im Revier“) festhielten und wie sich dies kommunalpolitisch auswirkte.

Um den Gesichtspunkt einer erweiterten und modernisierten Industriestadttypologie und das Ziel, generelle Erkenntnisse zu gewinnen, mit der Erforschung der Vorgänge in den einzelnen Städten zu verbinden, wurde zentral vom Konzept der „Entwicklungspfade“ ausgegangen und so eine längerfristige Perspektive und Beobachtungsbasis eingeführt. Mit dem Begriff des „Entwicklungspfades“⁹ wurde an die Arbeiten von Martin Melosi angeschlossen, der betonte, dass das Pfadkonzept die Aufmerksamkeit der Stadtgeschichte auf die Beschränkungen von Handlungsoptionen lenke, die aufgrund früherer Entscheidungen bestünden.¹⁰ Innerhalb der sozialwissenschaftlichen Stadtforschung wurde das Konzept im Kontext der Erforschung schrumpfender Städte verwendet. Betont wurde deren anhaltende Wachstumsorientierung, die Entscheidungsträger nicht nur deutliche Zeichen der Schrumpfung übersehen ließ, sondern auch die Entwicklung neuer, der Situation der Schrumpfung angepasster Strategien verhinderte, insofern die städtischen Akteure stets an der Frage orientiert waren, wie erneut Wachstum erzeugt werden könne.¹¹

3. Forschungsdesiderate und Vorstudien im Einzelnen

Rüsselsheim, auch heute noch eine klassische Autostadt, war bis ins 19. Jahrhundert hinein ein handwerklich geprägtes Dorf. Seine Entwicklung war eng mit dem Aufstieg Opels verbunden. Opel prägte das städtische Selbst- und Fremdbild Rüsselsheims. Eine wichtige strukturelle Größe ist hier die räumliche Lage in der Metropolregion Rhein-Main und die dadurch ausgeprägte regionale Städtekonkurrenz. Als eine mittelgroße Stadt mit begrenzten Ressourcen an Human- und Konsumkapital hatte Rüsselsheim es von vornherein schwer, da sich hoch attraktive und infrastrukturell bestens ausgestattete Städte wie

⁹ Vgl. Jörn Eiben, Einleitung: History matters ... so what? Das Pfadkonzept und die Stadtgeschichte, in: MSG 2/2018, S. 5-15; Ders., „Wilhelmshaven blickt seewärts! – Beginn und Ende eines wirtschaftspolitischen Pfades, in: Ebd., S. 86-98; Michael Röhrig, Entwicklungspfad und Transformation der Hüttenstadt Völklingen im Spiegel industrieller Krisen und Schrumpfung in den 1960er bis 1980er Jahren, in: Ebd., S. 73-85; Christoph Bernhardt, „Pfadabhängigkeiten“ und „Entwicklungspfade“. Zwei Konzepte stadtgeschichtlicher Forschung, in: Ebd., S. 16-30.

¹⁰ Martin V. Melosi, Path dependence and urban history. Is a marriage possible? in: Dieter Schott/Bill Luckin/Geneviève Massard-Guilbaud (Hrsg.), Resources of the city. Contributions to an environmental history of modern Europe, Aldershot 2005, S. 262-275.

¹¹ Anne Volkmann/Uwe-Jens Walther, Flint, Michigan. Aufstieg und Niedergang einer Automobilstadt, in: Heßler/Riederer, Autostädte, S. 167-186.

Mainz und Frankfurt in unmittelbarer Nähe befinden. Forschungsdesiderat war eine umfassende Untersuchung der Krisenwahrnehmungen und -reaktionen und der Maßnahmen zur Stadtentwicklung in Rüsselsheim. Ferner ging es um den Zeitpunkt und die Zielvorgaben von eingeleiteten Transformationsstrategien sowie um die Gründe für deren letztendliches Scheitern. Hierbei war zu vermuten, dass die informellen Kanäle der Einflussnahme des Werkes auf die Stadt zu klären und der (globale) Faktor einzubeziehen waren, nämlich dass Opel immer wieder vom Mutterkonzern General Motors (seit 2017: Peugeot/PSA) und dessen ständigen Neuorientierungen abhängig war. Die Frage, wie und mit welchen Polarisierungen der strukturelle Wandel von städtischen Öffentlichkeiten und Akteuren wahrgenommen und verarbeitet wurde, bedurfte ebenfalls einer systematischen Erforschung. Vor allem war ungeklärt, wie die Frage nach Entwicklungsalternativen mit städtischen Selbstbildern, der Artikulation kultureller Sub-Gruppen und mit medialisierter Öffentlichkeit in Zusammenhang stand. Außerdem stellte sich die Frage, ob Lernprozesse durch gegenseitigen Austausch mit vergleichbaren Städten induziert wurden – ein Faktor, der, wie sich herausstellen sollte, nicht sehr ausgeprägt war.

Auch das zweite Fallbeispiel, Wolfsburg, war in der untersuchten Periode und ist bis heute eine klassische Autostadt. 1938 als Stadt des KdF-Wagens gegründet, war Wolfsburg bis in die 1970er Jahre hinein eine boomende, reiche Industriestadt, deren Selbstbild als Autostadt stark ausgeprägt war. Die Stadt wird bis heute keineswegs mit Schrumpfung und Niedergang assoziiert, allerdings blieben Krisen und Transformationsprozesse nicht aus. Zentrales Anliegen war es deshalb, wie auch bei den anderen Fallbeispielen danach zu fragen, ab wann die Abhängigkeit vom Werk in der Stadt thematisiert und wann jeweils Gegenstrategien mit welchem Erfolg entwickelt wurden. Hier konnte auf bestehende Arbeiten Bezug genommen werden. Nach Annette Harth u.a.¹² waren erst die 1990er Jahre mit ihrer krisenhaften Entwicklung ein Wendepunkt der Stadtgeschichte, auf die mit einer Public-Private-Partnership reagiert wurde. Fortan zeigten sich deutliche Bemühungen einer Entwicklung hin zu einer Erlebnis- und Eventstadt. Die Krisenwahrnehmungen und -reaktionen unterschiedlicher Akteure wie Verwaltung, Rat, Medien und Gewerkschaften sowie das Selbstverständnis und die Repräsentationen der Stadt im Kontext der Diversifizierungsbestrebungen, insbesondere zu einer „Event-Autostadt“, galt es deshalb für die Zeit seit Ende der 1960er Jahre bis circa zum Jahr 2000 zu untersuchen. Dabei waren die Ambivalenzen einer Stadt zu erklären, die einerseits immer wieder als erfolgreiche Autostadt galt, andererseits aber gleichzeitig Krisen ausgesetzt war, also, anders als die restlichen hier untersuchten Bei-

¹² Annette Harth u.a., Wolfsburg: Stadt am Wendepunkt. Eine dritte soziologische Untersuchung, Opladen 2000.

spiele, in spezifischen Konstellationen der Unsicherheit agierte. Denn der Erfolg der Stadt verbat eine Neuorientierung weg von der Automobilindustrie, obgleich diese keinen stabilen Garanten für zukünftigen Erfolg darstellte.

Völklingen kann als typische stahl- beziehungsweise montanindustrielle Stadt bezeichnet werden. Bereits seit 1960 setzten partielle Schrumpfungsprozesse ein, die aber kaum beachtet wurden. Insbesondere die problematischen Umweltbelastungen und deren Thematisierung sollten spätestens seit den 1970er Jahren als Teil des Völklinger Entwicklungspfades beleuchtet werden, ebenso die schwerwiegenden Folgen der seit 1975 einsetzenden, dann lange anhaltenden Stahlkrise (mit einem drastischem Rückgang der Beschäftigung) für die gesamte städtische Infrastrukturpolitik. Die Stilllegung der Roheisenproduktion der Völklinger Hütte 1986 und der Konkurs der Saarstahl AG 1993 bedeuteten Rückschläge für die Stadt, die es erstmals in historischer Perspektive nachzuvollziehen galt. Ebenso erstmalig sollte das Selbstbild der Stadt, zunächst das der „aufstrebenden Hütten- und Industriestadt“, recht spät dann konkurrierende Symbolisierungen und Leitbilder in Richtung einer „Wohnstadt im Grünen“ sowie der Zeitpunkt und die Konstellationen ihrer diskursiven Erörterung untersucht werden. Die Auswirkungen der Krise auf die Stadtentwicklung sollten zentraler Untersuchungsgegenstand sein, die finanzpolitischen Auswirkungen der Stahlkrise auf den städtischen Haushalt waren unter krisen- und pfadtheoretischen Gesichtspunkten zu reflektieren. Auch die wahrgenommenen Chancen und räumlich bedingten Restriktionen der in den letzten zwei Jahrzehnten verfolgten spät einsetzenden Entwicklungspolitik sollten aufgegriffen werden. Ebenso sollte geprüft werden, warum die Musealisierung des bisherigen Eisenwerks als UNESCO Weltkulturerbe für Tourismus und die Stadtkultur nicht den erwarteten Erfolg brachte.

Wilhelmshaven, Hafen- und Industriestadt, gehört heute wie Völklingen zu den schrumpfenden Städten mit den üblichen Problemen von überdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit, Bevölkerungsabwanderung und Verschuldung. Entstanden in der Mitte des 19. Jahrhunderts als Kriegshafen, war die Geschichte der Stadt bis zum Zweiten Weltkrieg außerordentlich eng mit der Marine verflochten. Aufgrund der Demontage der Hafenanlagen und der Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg verlor Wilhelmshaven vorübergehend seine wirtschaftliche Basis, die Marine, und musste sich grundsätzlich neu orientieren. Die Stadt betrieb, und dies ist als Differenz zu den anderen Beispielstädten herauszuarbeiten, seit Beginn der 1950er Jahre eine aktive Industrieansiedlungspolitik. Sie schlug früh den Weg einer Diversifizierung ein und zielte sowohl auf die Entwicklung einer „Industriestadt des Nordens“ als auch einer „Stadt der Wissenschaft“. Zudem suchte sich die Stadt mit Blick auf globale Entwicklungen bereits in den 1970er Jahren als einziger Tiefseehafen innerhalb der

deutschen Hafenlandschaft zu positionieren. Es sollte nun erforscht werden, wie in Wilhelmshaven bereits zu Beginn der 1970er Jahre, vor allem aber mit der zweiten Ölkrise 1979, ein ökonomischer und demografischer Niedergang einsetzte und wie weit die städtischen Akteure Mitte der 1980er Jahre versuchten, erneut eine breite Diversifizierungsstrategie einzuleiten, die kulturökonomische Strategien einschloss. So war es angebracht, den Leitbildern, ihren Symbolisierungen und der konkreten Krisenbewältigungspolitik nachzugehen. Da Wilhelmshaven, anders als die anderen Beispielstädte, bereits seit dem Ersten Weltkrieg immer wieder Krisen ausgesetzt war, schloss sich die Frage an, inwieweit ein starkes Krisenbewusstsein bestand und wann Krisenbewältigungsstrategien aufgrund dieses besonderen, immer wieder aufgebrochenen Entwicklungspfades einsetzten.

Bei der Erarbeitung der Studien konnte auf eine stadtypologisch orientierte Forschungsliteratur zurückgegriffen werden, wobei die Autostädte bislang kaum als eigener Typus betrachtet worden sind.¹³ Dies mag an der Orientierung der Industriestadtforschung liegen, die sich auf Städte fokussiert hat, die im 18. und 19. Jahrhundert im Kontext der Industrialisierung entstanden sind. Automobilstädte sind dagegen Städte des 20. und 21. Jahrhunderts. Gleichwohl waren einzelne Autostädte bereits ein Forschungsthema, vor allem Detroit und Wolfsburg. Für Detroit ist die Studie von Thomas Sugrue als herausragend bezeichnet worden.¹⁴ Auch Wolfsburg gehört zu den Autostädten, die viel Aufmerksamkeit erfuhren. Zum einen lässt sich ein für die Forschung zu Industriestädten generell typischer Schwerpunkt in der Stadtplanungsgeschichte konstatieren, zum anderen sind bis heute die soziologischen Studien, die seit 1959 die Stadtentwicklung Wolfsburgs begleitend untersuchten, von besonderer Bedeutung.¹⁵ Zentral stellte sich bei diesen Studien die Frage, inwieweit sich ein Gefühl von *Heimat* und Merkmale von *Urbanität* in einer Stadtneugründung entwickeln können. Zudem zeigten sie auf, wie das VW-Werk in einem ganz umfassenden Sinne die Stadt prägte. Für die im Projekt geplanten Fragestellungen waren besonders die Erkenntnisse zu den Krisen bei VW seit 1966/67 und

¹³ Vgl. dazu Heßler/Riederer, Autostädte; Martina Heßler, Crisis in automotive cities. The ambivalent role of the car industry. "Autostadt" Wolfsburg and Motor Town Detroit, in: Zimmermann, Industrial Cities, S. 165-187; Dies., Geschichte von Autostädten in globaler Perspektive. Plädoyer für eine global orientierte Zeitgeschichtsschreibung, in: IMS H. 1/2011, S. 91-100.

¹⁴ Thomas Sugrue, The origins of urban crisis. Race and inequality in Postwar Detroit, Princeton 1995.

¹⁵ Ulfert Herlyn u.a., Faszination Wolfsburg 1938-2000, Opladen 2000; Annette Harth u.a., Wolfsburg – Stadt am Wendepunkt. Eine dritte soziologische Untersuchung, Opladen 2000; Dies. u.a., Stadt als Erlebnis – Wolfsburg. Zur stadtkulturellen Bedeutung von Großprojekten, Wiesbaden 2010.

deren Auswirkungen auf die Stadt bis hin zur Entwicklung zu einer „Eventstadt“ relevant. Im Gegensatz zu Wolfsburg war Rüsselsheim bislang selten Gegenstand historischer Forschung. Hier war in dem Projekt von Michael Röhrig Basisforschung zu leisten.

Die Literatur zu Hafenstädten ist dagegen außerordentlich umfangreich. Gerade das Verhältnis von Lokalem und Globalem brachte Hafenstädte im Kontext des Interesses an Globalgeschichte in jüngster Zeit vielfach in den Blick der Forschung. Hafenstädte erhielten vor allem als Knotenpunkte, als Umschlagplätze und als Orte der Konfrontation mit dem Fremden Aufmerksamkeit. Zentral für das geplante Vorhaben waren allerdings nur die Arbeiten, die sich mit Krisen und Transformationsprozessen beschäftigten. Dirk Schubert etwa betonte, dass die Ziele (Revitalisierung) häufig ähnlich, aber die Planungskulturen, der Umfang und die Finanzierungsweise der Strategien unterschiedlich seien.¹⁶ Diese Publikationen waren für das Vorhaben wichtig, weil sie die Frage nach den jeweiligen städtischen Strategien im Umgang mit Krisen in den Zusammenhang technologischer und globaler Veränderungen stellen, ohne allerdings die Akteurskonstellationen, die spezifischen Krisenwahrnehmungen sowie die lokalen Handlungsspielräume systematisch zu untersuchen.

Stahlstädte – beziehungsweise montanindustrielle Städte – galten in der Forschung als eine Art ‚Dampfer‘, die ihren Kurs strikt verfolgen, also extrem pfadabhängig agieren. Das Bild der Stahlstädte in der Historiographie ist bis heute dadurch gekennzeichnet, dass die schlechte Umweltqualität, die mangelnde kulturelle und soziale Differenzierung, die Abhängigkeit der Stadtentwicklung von ganz wenigen und elitären Akteuren, das Fehlen von Mittelschichten sowie das Ausbleiben von Innovationen betont werden. Die deutsche Forschung hat sich bisher vorrangig auf Ruhrstädte, das späte 19. und frühe 20. Jahrhundert und in diesem Zusammenhang auf unkontrollierte Agglomerationsbildung sowie auf Defizite der Stadtentwicklung konzentriert. Allerdings differenzierte die Pionierarbeit von Heinz Reif zu Oberhausen dieses Bild, welche die Herausbildung von örtlichen Kriterien urbaner Qualität betonte.¹⁷ Zwar wurden Strategien der Krisenbewältigung für die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts in einzelnen Fallstudien untersucht, sozial differenzierte Krisenwahrnehmungen, lokale Akteurskonstellationen und Handlungsspielräume gerieten jedoch kaum einmal in den Blick.¹⁸ Lediglich in neueren sozialwissenschaftli-

¹⁶ Dirk Schubert, Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen- und Uferzonen in Seehafenstädten – Anlässe, Ziele, Ergebnisse sowie Forschungsansätze und Desiderate, in: Ders. (Hrsg.), Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Berlin 2008, S. 15–36.

¹⁷ Reif, Die verspätete Stadt.

¹⁸ Philip Cooke, Rise of the Rustbelt. Revitalizing older industrial regions, Hoboken 2006.

chen Studien, die allerdings nur die letzten beiden Jahrzehnte behandelten, traten diese Aspekte in den Fokus.¹⁹

4. Gesamtstädtisches Wachstum und Schrumpfung

Zentral für die Geschichte westlicher Industriestädte in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist bis heute das Thema der Deindustrialisierung und Schrumpfung von Städten. Industriestädte als Ort von Kohle, Eisen und Stahl oder der Massenproduktion, wie sie seit dem 19. Jahrhundert in allen Industrienationen entstanden, gelten, zumindest in der westlichen Welt, meist schon als historisches Phänomen. Seit einigen Jahren orientiert sich die Forschung aber auch auf die Frage nach dem Verlauf und dem Erfolg kulturpolitischer und kulturökonomischer Entwicklungsstrategien im Zusammenhang mit der Deindustrialisierung.²⁰

Bei Völklingen und Rüsselsheim erschloss Michael Röhrig ein dorniges, in weiten Teilen nur bruchstückhaft bekanntes Terrain – es mussten *from the scratch* die Primärinformationen eruiert werden (Akten, Protokolle, Zeitungs- und Zeitschriftenartikel, Fachpublikationen, internes Planungs- und Planmaterial, Interviews), angefangen bei den Daten zu den Wachstums- und Schrumpfungsprozessen. Beide Städte sind indes übersichtlich genug, um diese genau erfassen zu können, die entscheidenden politischen und diskursiven Akteure können praktisch vollständig erfasst werden.

Der Autor verfolgt für Völklingen zunächst den Nachkriegsaufschwung, wobei erste Krisenerscheinungen schon seit 1960 nachzuweisen sind, unterbrochen durch das Stahlboomjahr 1974. Anschließend ging das Wachstum – allerdings noch nicht für alle Diskursakteure ersichtlich – in Stagnation über. Die demografischen Schrumpfungsprozesse setzten sich bis Ende der 1980er Jahre fort, die Zahl der Einpendler sank, die der Auspendler stieg, das Finanzierungsaufkommen der Stadt sank ebenso, und zwar dramatisch, und immer wieder ergaben sich gravierende Haushaltsdefizite. Allerdings geschah dies nicht ganz kontinuierlich, sodass man zeitweise immer wieder annehmen oder hoffen konnte, dass sich die Verhältnisse wieder besserten. Aber zwischen 1977 und 1979 wurde den meisten Akteuren endgültig klar, dass die demografischen und ökonomischen Indikatoren auf einen unumkehrbaren Schrumpfungsprozess

¹⁹ Birgit Glock, Stadtpolitik in schrumpfenden Städten. Duisburg und Leipzig im Vergleich, Wiesbaden 2006.

²⁰ Vgl. Katharina Wohlgemuth, Industriestädte in Ost und West zwischen Krise und Neuausrichtung. Kulturpolitische Strategien der schrumpfenden Städte Dessau und Salzgitter, in: MSG H. 2/2017, S. 90-106.

der Stahlstadt Völklingen deuteten.²¹ Für Rüsselsheim ist bis 1966 im Zuge des bundesdeutschen Autobooms von einem „Wachstum ohne Grenzen“²² auszugehen, dann aber brachten die Rezession 1966 und die Ölkrise 1974/5 erste Erschütterungen des ökonomischen Wachstumspfades. Es zeichnet sich im Material aber ab, dass diese Erschütterungen erst mit dem zweiten Ölpreisschock und den technologischen Wandlungen der Jahre 1979-1988 zu größeren Arbeitsplatzverlusten führten. In den 1990er Jahren waren immer wieder begrenzte Aufschwungsphasen festzustellen. Dies behinderte den systematischen Übergang zur Entwicklungsalternative einer Tertiarisierung. Die Einwohnerzahl stagnierte, aber sie schrumpfte nicht, da es für Beschäftigte möglich war, mit dem Pkw und dem ÖPNV außerstädtische Arbeitsplätze zu erreichen, die nun aber nicht mehr dem klassischen Profil einer qualifizierten (männlichen) Arbeiterschaft entsprachen. Indes, die Not in eine Tugend verwandelnd, schienen der Ausbau zu einer *Wohnstadt* und die Entwicklung gemischter Gewerbegebiete die Stadt in die Zukunft führen zu können.²³ Gleichzeitig aber fanden bei Opel in den 1980er Jahren gravierende, sich unter dem Druck von Absatzeinbrüchen und Anforderungen aus der Konzernzentrale vollziehende Rationalisierungsprozesse statt, sodass von dort her der Arbeitsplatzabbau in der Hauptbranche vorprogrammiert war und bis heute anhält.

In Jörn Eibens Buch zeichnen sich ebenfalls historisch stark differenzierte Wachstums- und Schrumpfungsprozesse ab. Für Wolfsburg ergibt sich zunächst das Bild eines kontinuierlichen Aufschwungs, der in dem Aufbau einer „Wohlstands-Insel“ mündete. Die Stadtbevölkerung verdoppelte sich von 1946 bis 1955. Entsprechend gaben sich die Einwohner*innen optimistisch.²⁴ Einen ersten Einbruch konstatiert der Autor für das Jahr 1972. Aber erst die zweite Ölkrise, die deutlich steigende Arbeitslosigkeit in der Bundesrepublik und die erste Computerisierungswelle mit ihren Rationalisierungspotenzialen stellten Wolfsburg vor gravierende Herausforderungen.²⁵ Auch die Gewerbesteuerentnahmen sanken 1980-1983 drastisch. Wahrnehmbar waren insbesondere ein technologiebedingter Arbeitsplatzabbau und Jugendarbeitslosigkeit. Mehrfache Einstellungsstopps wurden verhängt. Allerdings war der Abbau im Fertigungsbereich mit 1500 Stellen begrenzt, während der Beschäftigungsabbau 1973/5 auf Kosten der sogenannten ‚Gastarbeiter‘ gegangen war. Für die Krisenjahre konstatiert Eiben in der städtischen Öffentlichkeit die Grundhaltung

²¹ Röhrig, Stahlstadt, S. 137-156.

²² Ebd., S. 216.

²³ Ebd., S. 345-360.

²⁴ Eiben, Industriestädte, S. 42f.

²⁵ Ebd., S. 161-176.

eines „vorausseilenden Gehorsams“.²⁶ Rigide Kürzungen des städtischen Haushalts standen nun an. Die Stadt verlor circa 3000 Einwohner*innen. Der Fahrzeugabsatz von VW erholte sich erst wieder nach 1984.

In Wilhelmshaven stieg der städtische Schuldenstand in den 1980er Jahren ebenfalls sehr stark an, Arbeitsplätze gingen beim Büromaschinenhersteller Olympia komplett verloren. Die Mobil-Oil-Raffinerie als typischer Industriezweig einer Hafenstadt wurde 1985 geschlossen. Andere Industriezweige gerieten ebenso unter Druck. Obwohl es sich nicht um eine Monostruktur handelte, waren die Auswirkungen der Deindustrialisierung auf die Stadt gravierend. Auf der sozialgeschichtlichen Ebene konstatiert der Autor Armut und eine Arbeitslosigkeit, die über mehrere Jahre hinweg bei etwa 14 Prozent lag. Die Wohnbevölkerung sank drastisch um etwa 10.000 Personen, die Lebensqualität vieler Einwohner*innen ließ nach und viele Jugendliche hatten Probleme, einen Ausbildungsplatz zu bekommen. In beiden Studien zeigte sich so, dass die mangelnde Diversität von Qualifikationen und Arbeitsplätzen sowie die besonders ausgeprägte Abhängigkeit von den Kommunalsteuereinnahmen die ausgeprägte Krisenanfälligkeit der Städte verstärkten.

5. Akteurskonstellationen

Über die bisherige Fokussierung der Forschung auf die zwei Akteure Werk und Stadt hinaus sollten breitere Akteurskonstellationen untersucht werden, indem die Rolle von Gewerkschaften, lokalen Medien, Bürgerinitiativen und der Bevölkerung, wie sie sich in der medialisierten Öffentlichkeit und in städtischen Foren artikulierte, im Projekt untersucht wurde. Diesen Akteuren wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet, um eine weitgehende *terra incognita* der Industriestadtforschung zu explorieren und um allzu vereinfachte und plakative Aussagen über die jeweilige Entscheidungsebene zu differenzieren.

Eibens Studie arbeitet klar heraus, dass „das Verhältnis zwischen Werk und Stadt für die Krisenwahrnehmung wie auch für die Umgangsweisen“ mit diesen entscheidende Bedeutung hat.²⁷ Als sozialpolitische und kommunikative Akteure treten in Wilhelmshaven der Stadtrat, die Umweltbewegung sowie die lokalen und nationalen Tageszeitungen hervor, in Wolfsburg verschiedene Institutionen der Stadtöffentlichkeit und der Betriebsrat bei VW. Auf die drohende Finanzkrise reagierten in Wolfsburg die städtischen Gremien erst verzögert. Es wurde aber den Akteuren in der Stadt klar, dass strukturelle Maßnahmen nötig waren – vor allem die Ansiedlung weiterer Erwerbszweige. Man erhoffte

²⁶ Ebd., S. 194.

²⁷ Ebd., S. 29.

sich einen Aufschwung durch den Umbau der breiten Porschestraße in eine konsumorientierte Fußgängerzone.

Auch in der Arbeit von Röhrig hat es sich bewährt, nach dem Einfluss eines dominierenden Werkes auf die gesellschaftliche Meinungsbildung und die Standortentscheidungen zu fragen. Das Völklinger Stahlwerk hatte die gesamte Stadtlandschaft im engen Saartal und deren Sozialgeschichte geprägt. Der direkte politische Einfluss des Werkes und seines Managements scheint allerdings nicht übermäßig ausgeprägt gewesen zu sein. Allein auf dem regionalen Arbeitsmarkt, der durch die fast schon monopolartige Position des Werkes dominiert wurde, lässt sich der Einfluss nachweisen. Dennoch handelten die stadtpolitischen Akteure in den Parteien und im Stadtrat bis auf wenige Dissidenten im Sinne eines „Gesamtkapitalisten“, zu dessen Logiken es keine nennenswerte Alternative zu geben schien. Soweit Mobilitätsbereitschaft in der tradierten Wohn- und Arbeitsbevölkerung vorhanden war, gab es gewisse Ausweichmöglichkeiten durch Pendelarbeit. Die inzwischen wohl aus Gründen des niedrigen Mietenniveaus zugewanderte Immigrant*innenbevölkerung trat als stadtpolitischer Akteur kaum in Erscheinung und hatte mit dem Werk wenig zu tun. Auch für Rüsselsheim war der politische Einfluss des dominanten Werkes eher indirekt. Opel musste seine Anforderungen an den Standort kaum einmal artikulieren. Man antizipierte die Interessen des Unternehmens in der Stadtgesellschaft, zumal die sehr wirksame IG Metall dem industriellen Aufbau und den Interessen des Werkes im Zuge der Vertretung der Arbeitnehmerinteressen sehr entgegenkam. Diese Interessen waren aber primär von außerlokalen Faktoren, vom langsam schrumpfenden Absatz auf dem nationalen und europäischen Markt und durch die Rationalisierungs- und Globalisierungsprozesse im Rahmen des Weltkonzerns GM definiert. Der lokale Arbeitsmarkt wurde in hohem Grad von Opel bestimmt, auch noch zu der Zeit, als der Arbeitsplatzabbau schon eingesetzt hatte. Die Automatisierung der Haushalte ermöglichte wiederum ein Mehr an Pendelarbeit. Wie schon angedeutet, hatte die Reichhaltigkeit von Arbeitsplatzangeboten in der Metropolregion, wenngleich oft nicht auf demselben Qualifikationsniveau, kompensatorische Effekte. Auffallend war, dass sich das höhere, US-amerikanische Management mit Einflussnahmen in der Stadt stark zurückhielt. Stattdessen waren zahlreiche Opel-Arbeitnehmer im Stadtrat präsent, wo sie Einfluss nehmen konnten. Dennoch kann man sagen, dass der Gang der Stadtentwicklung nicht vom Werk her bestimmt wurde, sondern innerstädtische Diskurse und Wahrnehmungen den Entwicklungsgang bestimmten, soweit sie die Stadtöffentlichkeit mobilisieren konnten.

Im Gesamtprojekt konnten die Quellenbestände mehrfach durch Experteninterviews erweitert werden, um Einsichten in die Entscheidungsprozesse und

Selbstverständnisse von Schlüsselakteuren in den jeweiligen Beispielstädten zu erhalten, die aufgrund traditioneller Quellen schwerlich zu gewinnen wären. In beiden Vorhaben wurden leitfadengestützte Interviews mit städtischen Akteuren wie Kommunalpolitikern, insbesondere Oberbürgermeistern, Amtsleitern (z.B. Wirtschaftsförderung), Stadtplanern, Gewerkschaftlern, Redakteuren sowie privatwirtschaftlichen Akteuren geführt.

Das Ziel war es, zum einen Aussagen über informelle Entscheidungsprozesse zu gewinnen sowie zum anderen die Wahrnehmung der befragten Akteure, ihre Motive, Interpretationen und Legitimationen der Stadtentwicklungen, insbesondere der Krisen und Transformationsprozesse, zu erforschen: Wie wurden die getroffenen Entscheidungen, die städtischen Entwicklungen interpretiert? Welche Legitimationsstrategien des eigenen Handelns lassen sich beobachten? Welchen Handlungsspielraum sahen die Interviewten für die lokalen Akteure? Zu beachten war, dass es sich dabei um Ex-post-Interpretationen krisenhafter Entwicklungen handelt, die seitens der Betroffenen nicht selten mit Rechtfertigungsstrategien einhergehen. Diese Aussagen galt es mit den Archiven sowie den Diskursen in den jeweiligen lokalen Zeitungen in Beziehung zu setzen, zu vergleichen und zu kontrastieren.²⁸

6. Wahrnehmungen, Stadtrepräsentationen und Selbstverständnisse von städtischen Entscheidungsträgern

Unabdingbar für die Erforschung von Transformationsprozessen ist es außerdem, so war das Postulat zu Beginn des Forschungsprojekts, die Repräsentationen von Stadt und deren Bedeutung für die Krisenwahrnehmung und -strategien zu untersuchen. Mit Repräsentationen sind nicht nur offizielle Bilder etwa in Bildbänden, Broschüren der Verwaltungen oder Stadtfilmen gemeint, sondern ein größeres Spektrum von bildlichen und textlichen Narrativen.²⁹ Welche symbolische und kommunikative Rolle das Maritime in Wilhelmshaven, das Auto in Wolfsburg und Rüsselsheim sowie das Eisenwerk in Völklingen spielten und wie sie die konkreten räumlichen und institutionellen Leitbilder beein-

²⁸ Vgl. den Forschungsbericht von Magnus Dellwig, Stadtentwicklung und Strukturwandel in Oberhausen. Ein Projekt des Stadtarchives Oberhausen zur Erschließung, Forschung und Ausstellung, in: MSG H. 1/2020, S. 129-154.

²⁹ Vgl. Jochen Guckes, Konstruktionen bürgerlicher Identität. Städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund 1900-1960, Paderborn 2011; Katrin Minner, Lost in transformation? Städtische Selbstdarstellung in Stadt(werbe)filmen der 1950er bis 1970er Jahre, in: Clemens Zimmermann (Hrsg.), Stadt und Medien. Vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Köln/Weimar/Wien 2012, S. 197-216.

flussten, war ein weiterer innovativer Gesichtspunkt des Projekts gegenüber der herkömmlichen Industriestadtforschung.

Seit den 1990er Jahren gerieten im Kontext kultur- und medienhistorischer Ansätze Stadtrepräsentationen und -images in den Blick.³⁰ Es ist aber festzustellen, dass die Repräsentationen der Industriestädte weitaus seltener erforscht wurden als die anderer Stadttypen. Beispiele für rare Beiträge über Industriestadtrepräsentationen sind Wiesener, Sachsse und Friedreich.³¹ Diese zeigen, dass die Industriestädte ein positives Image ihrer Städte produzieren, sich insbesondere als „modern“ und als Vorbildstädte inszenieren, ohne dabei Traditionen zu vernachlässigen. Ferner ist offensichtlich, dass bildliche und textliche Repräsentationen nach innen, in die Städte hinein zurückwirken und Ziele verdeutlichen, an denen sich Entscheidungsträger orientieren. An diese Forschungen anknüpfend, aber auch über sie hinausgehend, sollen in den geplanten Vorhaben die spezifischen Selbstverständnisse und grundsätzlichen Handlungsoptionen städtischer Entscheidungsträger untersucht werden. Zu fragen ist, welches Bild sie von künftiger Stadtentwicklung hatten, was sie als „Zukunft“ sahen. Dass hierbei das Bild der Städte weniger als „Industriestadt“ allgemein, sondern als Autostadt, Hafenstadt beziehungsweise Stahlstadt relevant ist, ergab sich aus den Voruntersuchungen. Das Thema geht über die Repräsentationen im engeren Sinn hinaus und schließt die Untersuchung von – lokal spezifischen und differenten – Diskursformationen in den Städten selbst ein.

Bei Eiben zeigt sich für Wolfsburg deutlich die Relevanz der vorherrschenden „Autokultur“, die lange die Wahrnehmung des Krisenverlaufs bestimmte. Es handelte sich hierbei um eine Verschränkung von Stadt und Werk auf kultureller Ebene. Nach 1980 wurde klar, dass traditionelle Strategien der Ansiedlung weiterer Branchen kaum erfolgreich sein würden. Eher bot es sich nun an,

³⁰ Alice von Plato/Lu Seegers, Städte, Stadtrepräsentation und Medien im 20. Jahrhundert, in: Daniela Munkel/Jutta Schwarzkopf (Hrsg.), Geschichte als Experiment. Studien zu Politik, Kultur und Alltag im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt am Main 2004, S. 369-380; Sandra Schürmann, Dornröschen und König Bergbau. Kulturelle Urbanisierung und bürgerliche Repräsentationen am Beispiel der Stadt Recklinghausen (1930-1960), Paderborn 2005; Evelyne Keitel/Cecile Sandten/Gunter Süß (Hrsg.), Industrialization - Industrial Heritage - De-Industrialization. Literary and visual representations of Pittsburgh and Chemnitz, Trier 2009.

³¹ Albrecht Wiesener, Halle an der Saale – Chemiemetropole oder „Diva in Grau“? Zur bildlichen Repräsentation einer Stadt im Sozialismus, in: Karin Hartewig/Alf Lüttke (Hrsg.), Die DDR im Bild. Zum Gebrauch der Fotografie im anderen deutschen Staat, Göttingen 2004, S. 51-68; Rolf Sachsse, Representations of Industrial Cities in Photo Books and Promotional Films of the 1950s and 1960s, in: Zimmermann, Industrial Cities, S. 325-344; Sönke Friedreich, Der Weg zur Großstadt. Stadtentwicklung, bürgerliche Öffentlichkeit und symbolische Repräsentation in Plauen (1880-1933), Leipzig 2017.

den Handels- und Dienstleistungssektor zu stärken, obwohl noch kein Paradigmenwechsel in Richtung einer eventorientierten Strategie erfolgte. Die Wolfsburger selbst reagierten auf die Krise mit einer gewissen Abwanderungsbereitschaft sowie Zurückhaltung bei Urlaubsreisen, und erstmalig auch mit Protest gegen die Kürzungen bei städtischen Sozialeinrichtungen. 1984 führte ein Streik bei VW zu einer „emotional gewaltig aufgeheizten Atmosphäre“.³²

Für Wilhelmshaven zeigt der Verfasser abwechselnde Phasen von „Optimismus und Beklemmung“³³ auf. Einige geglückte Industrieansiedlungen boten Grund für Optimismus. Die Vertreter von kommunalen Gremien, Wirtschaftsverbänden und der SPD glaubten an einen „Hoffnungsraum“. Allerdings gab es sehr starke ökologisch orientierte Gegenströmungen, die sich für die Eindämmung gefährlicher Industrien direkt am Meer stark machten. Auch die Aluminiumbranche, die nun in der Stadt vertreten war, geriet seit 1973 in die Krise und der Optimismus trübte sich ein. Die Ansiedlungen verwelkten rasch, wobei all das keineswegs den Übergang zu einer postindustriellen Welt bedeutete, wie in der Literatur oft behauptet wird.³⁴

Bei Röhrig finden Wahrnehmungsaspekte ebenfalls zentrale Beachtung, indem er auf städtische Gremien, die Differenzen zwischen städtischer Führungsebene, nachgeordneten Instanzen und Stadtparlamenten abhebt und ferner auf die verbreiteten Selbstbilder sowie die Sphäre der Öffentlichkeiten eingeht, mit denen die Gremien interagieren. Es gelingt dem Autor, die tatsächlichen Einstellungen und Emotionen der jeweiligen Bevölkerungen zu erfassen, jedenfalls soweit sie von Journalisten berichtet und zum Anlass von deren eigenen medialen Interventionen wurden. Die Tageszeitungen werden hierbei ebenfalls als kommunalpolitische Akteure erkennbar, nicht nur als Chronisten des Geschehens. Ferner werden die industriellen Kommunikationsagenten einbezogen, um zu klären, wann überhaupt Krisenerscheinungen wahrgenommen wurden und wie daraufhin praktisch und charakteristisch „zeitversetzt“ gehandelt wurde - falls überhaupt gehandelt wurde. Denn es ist die Intention des Verfassers, die Differenz von objektiven Problemen und ihrer verzögerten und tatenlosen Wahrnehmung aufzuzeigen. Dabei erfährt man, warum es zu diesen Verzögerungen, zu Überlagerungen von Interessen einerseits und sich durchkreuzenden Wahrnehmungsperspektiven andererseits, gekommen ist. Man erfährt auch, wie abwechselnd Krisen- und Aufbruchstimmungen entstanden, erst in Diversifizierungsplänen, dann wieder in „Dämpfern der Revitalisierungseupho-

³² Eiben, Industriestädte, S. 218.

³³ Ebd., S. 110.

³⁴ Ebd., S. 140-160: Vgl. André Steiner/Werner Plumpe (Hrsg.), Der Mythos von der postindustriellen Welt. Wirtschaftlicher Strukturwandel in Deutschland 1960-1990, Göttingen 2015.

rie“.³⁵ Der Erfolg der Begründung des Weltkulturerbes Völklinger Hütte erschien anfänglich als eine Perspektive des Wiederaufschwungs der Gesamtstadt. Das Weltkulturerbe stellte sicherlich eine sinnvolle Kontinuität des alten Werksstandortes dar – und auch ein Kern modernisierter Stahlproduktion ist im Stadtraum weiterhin vorhanden.

Ähnlich wie in Völklingen handelt es sich bei Rüsselsheim zunächst um eine Erfolgs- und Boomgeschichte in einer technologisch avancierten Branche, die den Einwohnern viel Selbstbewusstsein vermittelte. Die Bezeichnung Autostadt oder Opelstadt steht für dieses Selbstbewusstsein. Ähnlich dem Völklinger Kapitel wird auch an dieser Stelle den verschiedenen kommunikativen Akteuren sowie der verfehlten Modellpolitik und den Managementfehlern von Opel/GM nachgegangen. Es waren also nicht nur die Gigantomanie der urbanen Akteure, ihr übertriebener Hang zu teuren Infrastrukturen und die Dominanz des Paktes von Großindustrie, IG Metall und SPD, die die Stadt auf einen abbrechenden Kurs führten. Auch hausgemachte Fehler des GM-Konzerns resultierten in erheblichen Problemen, die 1966/7 zeitweilig zu bemerken waren. Bis 1974 ist auf der Wahrnehmungsebene von einer Krisenstimmung nicht viel zu bemerken – einzelne Stimmen und Kräfte indes erkannten schon vor 1974 die Problematik einer ganz einseitig auf Monoindustrie und Pendelarbeit gestützten Struktur. Auch hier vollzog sich eine Diversifizierung erst verzögert und dies bis heute auch nur verhalten, wobei beim Fall Rüsselsheim immer wieder positive Umstände eine Rolle spielten: Nämlich Rüsselsheim als Wissens- und Technologiestandort. Dies und die Lage der Stadt in der anhaltend demografisch dynamischen Metropolregion verhinderten größere Bevölkerungsverluste. Der Stellenwert von Opel innerhalb des GM-Konzerns verminderte sich jedoch. Zwar war das GM-Entwicklungszentrum in Rüsselsheim ein positiver Faktor, aber etliche Fertigungszweige wurden an andere konkurrierende deutsche und ausländische Opel-Standorte verlegt. Die Rüsselsheimer Akteure waren in diesen Fragen machtlos. Die städtische Öffentlichkeit war geschockt, als Medien von außerhalb Negatives berichteten – insbesondere die FAZ und das ARD-Fernsehen. Aber immer wieder gaben temporäre Boomphasen wie um 1990 Anlass für zeitweilige Hoffnungen. Letztlich konnte trotz aller – recht schüchtern angepackter – Diversifizierungen und neuer Leitbilder – gar als *Wohnstadt* trotz unmittelbarer Nähe zum Frankfurter Flughafen – der vorgezeichnete Pfad letztlich nicht verlassen werden.

³⁵ Röhrig, Stahlstadt, S. 194-197.

7. Transformationsprozesse und Entwicklungspfade als Schlüsselbegriffe

Wie gezeigt, war es das zentrale Ziel des Forschungsprojekts, die Krisenwahrnehmungen und -reaktionen, die Handlungsalternativen und -spielräume städtischer Akteure sowie die Schrumpfung- und Transformationsprozesse in Auto-, Stahl- und Hafenstädten vergleichend zu erforschen. Dabei sollte das Pfadkonzept erprobt werden. Ein heuristisch verwendetes Pfadkonzept schien für die Stadtgeschichte produktiv, da es die Mechanismen der Persistenz beziehungsweise die Fähigkeit zum Pfadwechsel und damit zur Resilienz zu beschreiben hilft. Im Rahmen dieses Konzepts waren sowohl politische und ökonomische Entscheidungen wie spezifische Akteurskonstellationen und Qualifikationsstrukturen der Bevölkerung als auch die in den jeweiligen Städten vorherrschenden Selbstbilder und kulturellen Handlungsprämissen zu untersuchen.

Von erheblicher Bedeutung ist in beiden Arbeiten der Fokus auf die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts als Untersuchungszeitraum. Anders als in kurzatmigen Gutachten zur Stadtentwicklung, anders auch als in soziologischen Studien (bis auf die berühmten Wolfsburg-Studien) werden die Vorgeschichte und die strukturellen Vorbedingungen aktueller Krisen seit den 1960er Jahren bis zu den 1990er Jahren geklärt, das heißt es wird eine Langzeitperspektive verfolgt. Die Autoren orientieren sich am kritisch rekonstruierten Pfadkonzept, um den Faden der langfristigen Entwicklung strikt im Auge zu behalten. Bei Jörn Eiben geht es auch um eine Hypothesentestung des Pfadkonzepts als solches.

Bei Michael Röhrig wird besonders die Problematik der sich immer stärker durchsetzenden Monostruktur erläutert, die wiederum die Folge davon war, dass sich das Stahlwerk zum dominierenden Arbeitgeber entwickelte. Mit „Wachstumserwartungen“ wird der zentrale Gesichtspunkt genannt, der dann für die Folgekapitel wichtig wird, nämlich bei den ersten Krisenerscheinungen nach 1960, die sich nicht als Schrumpfung, sondern als Unsicherheit und Uneinheitlichkeit darstellten. Der lineare Wachstumskurs war vorbei, aufgrund betrieblicher Konkurrenzfähigkeit musste eine erste Fusion des Röchling'schen Stahlwerks mit dem in Saarbrücken-Burbach erfolgen, und trotz des Stahlboomjahrs 1974 befand man sich schon auf dem Weg zu Stagnation und Schrumpfung. In bisherigen Arbeiten völlig unbelichtet, wird hier die finanzpolitische Situation der Mono-Stadt genau untersucht. Beginnende Diskussionen zu den tiefen Abhängigkeiten der gesamten Stadt und ihrer Einwohner*innen von dem einzig großen Industriebetrieb sind in dieser Phase zwar zu konstatieren, aber noch meinte man, nicht pessimistisch sein zu müssen. Die „Interessenverwobenheit“ von Stadt und Werk war zu groß, um wirklich Alterna-

tiven zu entwickeln. Erst die Krise 1966/7 brachte eine diskursive Wende. Überhaupt ist bemerkenswert, dass nicht erst die sogenannte Stahl- und Ölkri- se, sondern weitere Faktoren eine (bedingte) Wende der Vorstellungen über die Stadtentwicklung einleiteten. Wie sich nun bei Röhrig zeigt, ist die Ge- schichte zwischen der Stahlkrise 1975 und der örtlichen Stilllegung der Rohei- senproduktion sehr komplex. Zwar stellte die Stahlkrise einen „Schock“ dar, aber immer wieder gab es auch Anzeichen, die als gutes Vorzeichen von Erho- lung wahrgenommen werden konnten. Es wird deutlich, warum auf die anfäng- liche Wahrnehmung einer bedrohlichen Strukturkrise keine wirklichen Ent- wicklungsperspektiven alternativ verfolgt wurden. Erst Ende der 1980er Jahre begann nach anfänglich gescheiterten Experimenten eine wirkliche Diversifi- zierung, zu der auch die Gründung des Weltkulturerbes Völklinger Hütte im Jahr 1993 gehörte. Inzwischen weiß man, dass die dramatische Schrumpfung der Stadt und die Verschlimmerung ihrer Finanzprobleme durch das Weltkul- turerbe mitnichten behoben werden konnten. Dieser Umstand ist darauf zu- rückzuführen, dass der induzierte Tourismus der Stadt nicht zugutekommt, die Besucher reisen wieder ab oder gehen abends lieber in Saarbrücken ge- pflegt essen.

8. Schluss

Die beiden durchgeführten Studien zielten auf einen – auch mikrohistorischen – Zugriff auf die Wirtschaftskrisen, die Identifizierung kommunikativer und sozialpolitischer Akteure sowie den Vergleich verschiedener Industriestädte. Gerade der Städtevergleich hat sich in der historischen Stadtforschung eta- bliert und bot sich im Projekt besonders an, um zu allgemeineren Aussagen zu gelangen. Er ermöglichte, Gemeinsamkeiten wie Unterschiede in Entwicklun- gen herauszuarbeiten und zu erklären. Die Individualität der einzelnen Unter- suchungsfälle konnte so konkretisiert und dadurch das Bild von „der“ Krise der Industriestadt relativiert werden. Der vergleichende Ansatz zeichnet sich beim nunmehr abgeschlossenen Projekt dadurch aus, dass er sowohl auf den jeweiligen empirischen Ebenen durchgeführt wurde als auch auf der abstra- hierten Ebene im Hinblick der Pfadverläufe. Der komparative Prozess wird durch die Frage nach typologischen Merkmalen gestärkt.

Offensichtlich bietet es sich für die künftige Industriestadtforschung an, verstärkt zu internationalen Vergleichen zu gelangen. Wie oben dargestellt, war und ist dieser Stadttypus besonders von Produktionsverlagerungen betrof- fen. Die derzeit beobachtbaren Exportverlagerungen nach China, die Handels- erschwernisse mit Großbritannien und der beschleunigte technologische Wan- del dürften zusätzliche Probleme nach sich ziehen. Mit der Integration von

Opel in die französische PSA ergaben sich – vielfach überraschende – Konsequenzen hinsichtlich der Modellpolitik und der Fertigungsketten, und weitere stehen angesichts der Entwicklung der Automärkte ins Haus. Der Übergang zu noch stärker international vergleichenden Forschungsaktivitäten verspricht neue Impulse für das gesamte Forschungsfeld, man denke an die hierzulande wenig bekannte Industrialisierungspolitik der frühen Sowjetunion oder an die Differenzen betrieblicher Sozialsysteme in Westeuropa und Japan, die die jeweiligen Stadtentwicklungen ebenfalls prägten. Ebenso stellt sich die Frage nach dem Zeitpunkt, an dem die Entwicklung räumlich abgrenzbarer Industriestädte nicht mehr von der größerer Agglomerationen zu trennen war und ist, wie man anhand der Geschichte Chinas beobachten kann. Dieses Forschungsfeld zu kultivieren, erfordert eine Stärkung sowohl interdisziplinärer Vorgehensweisen als auch transnationaler Kooperation im Rahmen größer angelegter Projekte.