

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 49/2 (2018), 44-58

DOI: 10.60684/msg.v49i2.2018204

Dieter Schott
TU Darmstadt

**Krieg als externer Schock oder Katalysator für neue Pfade. Zum Verhältnis
von Krieg und Pfadabhängigkeit in deutschen Städten 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](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).
Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte
sind gesondert abzuklären.
© Dieter Schott 2018



Krieg als externer Schock oder Katalysator für neue Pfade: Zum Verhältnis von Krieg und Pfadabhängigkeit in deutschen Städten des 20. Jahrhunderts

The paper starts with some preliminary reflections on the significance and efficacy of a range of factors for creating path dependencies. These factors comprise geography, networked infrastructures, politics, and territorial changes to borders and frontiers, economic dominance and hegemony of certain industries, and socio-cultural profile or 'image' of a city. In the second part the paper exemplifies the crucial role of timing for the success or failure of deliberate and planned attempts by city administrations to embark on a new course of urban development. In the case of Darmstadt, the capital of the land of Hesse, the energetic PR-initiative by the city administration to attract 'creative industries' and to complement the hitherto pursued strategy of 'Pensionopolis' by modern, non-polluting industries, failed since it was overshadowed by the outbreak of World War One, which tended to immobilise company sites. A short comparison to Mannheim, which successfully transformed its economic structure from entrepôt to industrial city by means of an industrial port completed by 1900, underscores the crucial role of timing in such attempts to change path dependencies. In the long-term perspective, the paper shows how some initial targets of Darmstadt city marketing 1914 eventually were taken up again and realised by a major urban development project in the 1990s, answering to deindustrialisation processes of the 1980s and 1990s.

1. Vorüberlegungen zur Pfadabhängigkeit von Städten

Welche Faktoren bestimmten und bestimmen die Pfade, bzw. tendenziell auch Pfadabhängigkeiten von Städten? Bei diesen Vorüberlegungen stütze ich mich auf eigene Forschungen zu verschiedenen Städten und insbesondere viele Jahre Lehre zu Grundfaktoren der Stadtentwicklung im Hinblick auf Stadt-Umwelt-Beziehungen.¹

¹ Vgl. Dieter Schott, Europäische Urbanisierung (1000-2000). Eine umwelthistorische Einführung, Köln/Weimar/Wien 2014.

Ein grundlegender Faktor war und ist die Geographie: Die Lage einer Stadt, etwa an einem großen schiffbaren Fluss, im Binnenland oder am Meer, sowie die Topographie, die Gestaltung der Oberfläche, waren insbesondere in der Phase der Stadtgründungen und sind immer noch Faktoren von langfristiger Prägekraft, die kaum oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand im Großen veränderbar sind.² Was sich allerdings durchaus verändern kann und auch tatsächlich verändert, ist die jeweilige Bedeutung dieser Faktoren.³

An zweiter Stelle ist die Netzinfrastruktur zu nennen, die erhebliche Pfadbindungen generieren kann. Der Verlauf von Bahnlinien, die Situierung von Bahnhöfen⁴, die Interaktion (Kreuzungen) zwischen Schienen-, Straßen- und auch Schiffsverkehr, die Trassierung großer innerstädtischer Magistralen, die Lage und Funktionalität von Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sind sehr langfristige Prägefaktoren, die häufig über Zeiträume von mehr als hundert Jahren Wirkungskraft entwickeln. Die ‚Trägheit‘ dieser materiellen Infrastrukturen hängt einerseits vom Umfang der beträchtlichen Finanzmittel ab⁵, die zu einer umfassenden Änderung notwendig sind, andererseits aber auch von den meist komplexen Akteurskonstellationen⁶, die für radikale Pfadänderungen erforderlich sind. Unter normalen politischen Umständen gilt es daher als fast unmöglich, entsprechende Handlungskonstellationen zu generieren.

An dritter Stelle wirken Politik und Territorialität: Städte wechseln historisch, nach Kriegen und durch Friedensverträge, die Zugehörigkeit zu Staaten, was zum einen ihre relative Lage innerhalb des jeweiligen Staates verändert, zum anderen aber auch Rechtsordnung und wirtschaftspolitische Regulierung möglicherweise tiefgreifend umkrempelt, wie es etwa Straßburg mehrfach wi-

² Vgl. etwa Paul M. Hohenberg/ Lynn Hollen Lees, *The Making of Urban Europe. 1000-1994*, Cambridge MA/ London 1996; Felicitas Schmieder, *Die mittelalterliche Stadt*, Darmstadt 2005.

³ Vgl. etwa am Beispiel der gewandelten Bedeutung von Flüssen die Einleitung zu Martin Knoll/ Uwe Lübken/Dieter Schott (Hrsg.): *Rivers Lost, Rivers Regained. Rethinking City-River Relations*, Pittsburgh 2017, S. 3-22.

⁴ Vgl. Ralf Roth, *Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814-1914*, Ostfildern 2005; John R. Kellert, *Railways and Victorian cities*, London/ Toronto 1979; Jack R. Simmons, *The Railway in Town and Country 1830-1914*, London 1986.

⁵ Vgl. Klaus von Beyme, *Der Wiederaufbau. Architektur und Städtebaupolitik in beiden deutschen Staaten*, München/Zürich 1987; Werner Durth, *Vom Überleben. Zwischen totem Krieg und Währungsreform*, in: Ingeborg Flagge (Hrsg.), *Geschichte des Wohnens*, Bd. V. 1945 bis heute. Aufbau – Neubau – Umbau, Stuttgart 1999, S. 19-79.

⁶ Der sprachlichen Einfachheit halber wird im Folgenden ausschließlich das grammatische Maskulinum verwendet. Menschen sämtlicher Geschlechter sind dabei eingeschlossen.

derfuhr.⁷ Aber auch ohne eine Veränderung von Grenzziehungen kann es zum Verlust oder Gewinn zentraler städtischer Funktionen kommen, etwa durch Wegzug eines Herrschers, durch Verlust der Hauptstadtfunktion etc..⁸

Viertens kann eine hochgradige ökonomische Dominanz durch eine bestimmte industrielle Branche, vor allem im Bereich der Schwerindustrie, oder eine bestimmte Funktion wie Hafenwirtschaft die Stadtentwicklung pfadartig beeinflussen.⁹ Die besondere Raumwirksamkeit dieser Branchen und die Tatsache, dass schwerindustrielle Branchen aus betrieblichen Gründen dazu neigen Flächen deutlich über den konkreten Bedarf hinaus zu erwerben und zu halten, tragen dazu bei, einerseits die regionalökonomische Ausrichtung auf diese Branche zu verstärken, andererseits es aber anderen neuen Firmen wegen Flächen- und Arbeitskraftkonkurrenz zu erschweren, sich dort zu entwickeln.¹⁰

Fünftens lässt sich schließlich eine dezidierte soziale und kulturelle Ausrichtung einer Stadt anführen. So gab es etwa im Kaiserreich eine größere Zahl von Städten, die wegen ihrer sozialen, kulturellen und landschaftlichen Attraktivität besonders für wohlhabende Ruheständler attraktiv waren und die ihre Entwicklungsstrategien auch tatsächlich relativ klar auf diese Zielgruppe ausgerichtet hatten. Dazu zählten Kurstädte wie etwa Wiesbaden und Baden-Baden oder auch ausgesprochen bürgerliche Städte wie Charlottenburg.¹¹ Diese Stadtentwicklungsstrategie beruhte auf einer spezifischen kommunalen Steuerpolitik. Mit vergleichsweise niedrigen kommunalen Steuern und niedrigen Zuschlägen zur Einkommenssteuer versuchte man, möglichst viele wohlhabende Ruheständler anzuziehen und so die Steuerbasis möglichst breit zu gestalten.¹²

In der Realität wirkten diese verschiedenen Pfad-Faktoren häufig mehr oder weniger intensiv zusammen; als Resultante ergab sich häufig ein bestimmter

⁷ Vgl. zu Straßburg Christoph Cornelissen/Stefan Fisch/Annette Maas, Grenzstadt Straßburg: Stadtplanung, Kommunalpolitik und Öffentlichkeit 1870-1940, St. Ingbert 1997.

⁸ Vgl. am Beispiel Mannheim Stefan Mörz, Hauptstadt ohne Kurfürst, in: Ulrich Nieß/Michael Caroli (Hrsg.), Geschichte der Stadt Mannheim. Bd. I 1607-1801, Heidelberg/Ubstadt-Weiher/Basel 2007, S. 528-585.

⁹ Siehe hierzu die Beiträge von Michael Röhrig, Christoph Strupp und Jörn Eiben in diesem Heft.

¹⁰ Vgl. Ferdinand Oppl (Hrsg.), Stadt und Eisen, Linz/Donau 1992; Helmut Berking/Jochen Schwenk, Hafenstädte. Bremerhaven und Rostock im Wandel, Frankfurt a.M. 2011.

¹¹ Vgl. zur Konstruktion städtischer Images und der daraus resultierenden Stadtentwicklungsstrategie Jochen Guckes, Konstruktionen bürgerlicher Identität. Städtische Selbstbilder in Freiburg, Dresden und Dortmund 1900-1960, Paderborn 2011.

¹² Zur Logik der ‚Pensionopolis‘-Strategie vgl. Dieter Schott, Kunststadt – Pensionärsstadt – Industriestadt: Die Konstruktion von Stadtprofilen durch süddeutsche Stadtverwaltungen vor 1914, in: Die Alte Stadt 26, 1999, S. 277-299.

Entwicklungspfad, der von geographisch-infrastrukturellen Daten, aber auch von politisch gesetzten Strategien bestimmt wurde.

2. Pfadabhängigkeit am Beispiel der Residenzstadt Darmstadt

Das Zusammenspiel der verschiedenen Pfadfaktoren soll am Beispiel Darmstadts verdeutlicht werden. Die Residenz der Großherzöge des Großherzogtums Hessen, um 1910 eine Stadt mit knapp 90.000 Einwohnern, war vor dem Ersten Weltkrieg stark von ihrer Hauptstadtfunktion geprägt. Diese Funktion brachte zugleich kulturelle Institutionen wie Hoftheater, Landesmuseum, Technische Hochschule etc. mit sich, sodass die kulturelle Infrastruktur wesentlich hochwertiger und breiter ausgestattet war als etwa in Industriestädten mit vergleichbarer Einwohnerzahl. Die Nähe des Hofes, die attraktive Kulturszene und die reizvolle landschaftliche Lage am Rand des Rheintals und den Ausläufern des Odenwalds machten Darmstadt zu einem bevorzugten Wohnsitz adliger und großbürgerlicher Familien. In einer zeitgenössischen Studie wird Darmstadt sogar als ‚Pensionopolis‘ bezeichnet.¹³ Zudem hatte ab 1900 eine planmäßige, auf gewerbliche Landesentwicklung zielende Strategie des letzten Großherzogs Ernst-Ludwig Darmstadt als Zentrum moderner Stilkunst (Jugendstil‘) profiliert. Das zentrale Instrument dafür war eine vom Großherzog aus eigenen Mitteln geförderte Künstlerkolonie auf der innenstadtnahen Mathildenhöhe, die Darmstadt kunstpolitisch mit der Ausstellung ‚Ein Dokument Deutscher Kunst‘ 1901 zu einer auch international bekannten Adresse machte.¹⁴ Nach anfänglicher Distanz entwickelte sich ab 1905 eine zunehmende Identifikation der Stadt und des städtischen Bürgertums mit der Mathildenhöhe und der Kunstpolitik des Großherzogs. Der ‚Hochzeitsturm‘ auf der Mathildenhöhe, den die Stadt dem Großherzog anlässlich seiner Hochzeit schenkte, wurde rasch zum städtischen Wahrzeichen und prägt noch heute die Corporate Identity der Stadt Darmstadt. Auch wenn sich Stadtbaurat und Architekturprofessoren der Technischen Hochschule zunächst gegen den Jugendstil positionierten, zeigen doch auch Hauptwerke dieser Gruppe, beispielsweise Zentralbad und Hauptbahnhof, den Einfluss dieser stilistischen Innovation.¹⁵

¹³ Vgl. Wilhelm Ensgraber, Die Entwicklung Darmstadts und seiner Bodenpreise in den letzten 40 Jahren, Leipzig 1913, S. 188. Zur Attraktivität von Darmstadt für Adel und Großbürgertum vgl. Ekkehard Wiest, Stationen einer Residenzgesellschaft. Darmstadts soziale Entwicklung vom Wiener Kongreß bis zum Zweiten Weltkrieg (1815-1939), Darmstadt 1978, bes. S. 53-56.

¹⁴ Vgl. Renate Ulmer, Die Darmstädter Künstlerkolonie, in: Institut Mathildenhöhe Darmstadt (Hrsg.), Museum Künstlerkolonie Darmstadt, Darmstadt o.J., S. XIII-LV.

¹⁵ Vgl. Eva Reinhold-Postina, Darmstädter Architekturgeschichte Bd. 3: Jugendstil, Traditionalismus und heimatliche Bauweise, Darmstadt 1991.

2.1 Die Bahnhofsverlegung als raumpolitische Pfadentscheidung

In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg wurde die Stadtentwicklung vom Großprojekt einer Verlegung der Bahnhöfe dominiert. Notwendig wurde dies, weil die am westlichen Stadtrand errichteten Bahnhöfe dem Verkehr längst nicht mehr gewachsen waren. Zudem wirkten die den Stadtkörper auf drei Seiten umschließenden Bahnlinien für den innerstädtischen Verkehr und die bauliche Stadtentwicklung extrem hinderlich. 1906 hatte man eine Lösung gefunden, die vor allem dem Selbstverständnis der Haupt- und Residenzstadt und nicht zuletzt auch den Vorstellungen des städtebaulich sehr engagierten Großherzogs entsprach. Mit der Tieflegung der Gleise, der Westverlegung der Bahnhöfe um 800 m und der Neuordnung sämtlicher Gleise im Umfeld von Darmstadt stellte dies allerdings auch eine extrem aufwendige Lösung dar.¹⁶

Die Maßnahme verursachte erhebliche Kosten, rund 20 Millionen Goldmark, an denen sich neben der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft und dem hessischen Staat auch die Stadt Darmstadt, insbesondere im Hinblick auf die Anpassung der gesamten technischen Infrastruktur mit hohen Beträgen beteiligen musste. Letztlich wurde der gesamte westliche und nordwestliche Stadtrand neu geordnet.

Durch den Wegfall großer Eisenbahnareale bot sich jetzt Erweiterungsfläche für Industrie im Umfang von 110 ha, welche die Stadt Darmstadt erwarb, parzellerte, mit Industriegleisen und anderen Infrastrukturen erschloss und an ansiedlungswillige Industriebetriebe verkaufen wollte und musste. Obwohl sich Darmstadt bis dahin kaum als Industriestadt verstanden hatte, hatte sich bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts eine leistungsstarke Maschinenbau-Industrie in der Nähe der Bahnhöfe angesiedelt. Mit der Firma Merck war zudem auch eine chemisch-pharmazeutische Firma von Weltrang ansässig. Ferner hatten Rat und Verwaltung mehrfach dezidiert industriepolitisch agiert. Um insbesondere die größere Industrie auf ein bestimmtes Viertel am Stadtrand zu konzentrieren und die Ansiedlung von industriellen Betrieben mit größeren Dampfmaschinen in anderen Teilen der Stadt möglichst zu verhindern, war 1886 eigens ein Fabrikviertel ausgewiesen worden. Ferner war es gelungen, die Firma Merck von einem innerstädtischen an einen neuen Standort am nördlichen Stadtrand zu verlegen und diesen hochwichtigen Gewerbesteuerzahler in der Stadt zu halten.¹⁷

¹⁶ Vgl. Dieter Schott, Die Vernetzung der Stadt. Kommunale Energiepolitik, öffentlicher Nahverkehr und die Produktion der modernen Stadt. Darmstadt, Mainz, Mannheim 1880-1918, Darmstadt 1999, S. 265-284.

¹⁷ Vgl. ebd., S. 254-256.

2.2 Die PR-Initiative der Stadtverwaltung zur reichsweiten Profilierung

Nach der Fertigstellung des Bahnhofs, die auch mit der Neuordnung des Energie- und Nahverkehrssektors in Form einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft (Hessische Eisenbahn-AG, HEAG) verbunden war, ergriff die Stadtverwaltung unter dem weitsichtigen Oberbürgermeister Glässing 1913/14 eine Reihe von nachdrücklichen Initiativen zur Stadtwerbung. Hintergrund war dabei einmal die strukturelle finanzielle Krise der Stadt. Darmstadt hatte erhebliche Investitionen für die Erschließung der neuen Areale westlich der ehemaligen Bahnlinien tätigen müssen, die zunächst noch keine Einnahmen brachten. Dazu zählte auch der kostspielige Bau eines neuen Kraftwerks westlich des neuen Hauptbahnhofs, das unmittelbar für die Bedürfnisse des Bahnbetriebs gebaut, damit jedoch keineswegs ausgelastet war. Weil Darmstadt mit dem alten, im Stadtzentrum gelegenen Gleichstromkraftwerk der Industrie praktisch kein attraktives Kraftstromangebot machen können, versuchte man nunmehr, diesen Markt insbesondere bei neuen Firmen systematisch zu erschließen. Außerdem wurden mehrere Kunstausstellungen im Jahr 1914 als ‚Darmstädter Kunstjahr‘ reichweit vermarktet.¹⁸

Die Stadtverwaltung profilierte sich im Band „Darmstadt“ in der neuen Reihe „Monographien deutscher Städte“ vornehmlich als Kunst- und Kulturstadt. Aber auch hier wird schon die stets nachdrücklich verfolgte infrastrukturelle Modernität Darmstadts hervorgehoben und die Vereinbarkeit von Kultur und Industrie unterstrichen: „Der Charakter Darmstadts als Residenz, große Garnisons- und Beamtenstadt ist dem Aufblühen des Handels und der Ansiedelung leistungsfähiger Industrien auch seither schon nicht hinderlich gewesen.“¹⁹ Der Akzent der Werbeschrift lag vor allem auf Aspekten, die ansiedlungswillige vermögende Bürger und Rentiers interessierte, wie der Beschreibung der kulturellen Infrastruktur, der landschaftlichen Vorzüge, aber auch der Hauspreise und der steuerlichen Belastung. Glässing bezeichnete das Buch kurze Zeit später als „ein sehr geeignetes Werbemittel, um die Kenntnis von den Annehmlichkeiten und Vorzügen unserer Stadt in weitere Kreise zu tragen.“²⁰

Zu Beginn des Jahres 1914 erschien als Sonderheft der Zeitschrift ‚Reclams Universum‘ mit 75.000 Exemplaren das Heft „Darmstädter Kunstjahr 1914“, in dem neben Beschreibungen der 1914 stattfindenden Ausstellungen auch wie-

¹⁸ Vgl. ebd., S. 284-290.

¹⁹ Wilhelm Glässing/Rudolf Mueller/Erwin Stein, Darmstadt, in: Dies. (Hrsg.), Darmstadt, Darmstadt/Oldenburg 1913, S. VIII.

²⁰ Wilhelm Glässing, Bericht über den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Darmstadt am Schluß des Jahres 1913, Darmstadt 1914, S. 12.

derum die Stadt als Wohn- und Kulturstadt präsentiert wurde.²¹ Neben dem anregenden künstlerischen Klima wird auch eine dynamische wirtschaftliche Struktur versprochen. Darmstadt wird als fortschrittliche und moderne Stadt vorgestellt, was etwa in der technischen Infrastruktur zum Ausdruck komme.

Wenige Wochen später, im Sommer 1914, publizierte Oberbürgermeister Glässing eine 22 Seiten umfassende Werbebroschüre mit dem Titel „Darmstadts Industrie, Handel und Gewerbe“ in der die Akzente nun deutlich stärker auf der Profilierung Darmstadts als attraktivem Standort für Industrie lagen.²² Glässing hob als wichtige Vorleistungen und Standortfaktoren insbesondere die Kunstförderung durch den Großherzog („Mathildenhöhe“) sowie die Investitionen der Stadt in den Nahverkehr hervor. Im Zentrum der Werbebotschaft stand das neu von der Stadt eröffnete Industriegelände, das zu günstigen Preisen sehr gut erschlossen zur Verfügung stehe. Nach einer kurzen Charakterisierung der Wirtschafts- und Betriebsstruktur Darmstadts identifizierte Glässing positive Standortfaktoren insbesondere im Bereich der Luftfahrt, wo Darmstadt im Begriff stehe, zu einem Zentrum der militärischen Luftfahrt zu werden, was auch an der Technischen Hochschule jetzt Thema sei. Weiter sichere die Reorganisation des Energie- und Verkehrssektors mittels der HEAG preiswerte Energie für neue Betriebe.

Glässings Vision in dieser Werbeschrift war eine Art ‚Parallelpolitik‘: Man wollte ‚Wohnstadt‘, also Sitz vermögender Rentiers bleiben, gleichzeitig aber in vermehrtem Maße auch ‚Industriestadt‘ werden. Beide Ziele schlossen sich, so Glässing, nicht aus, wenn durch Stadtplanung und räumliche Funktionstrennung die Bereiche separiert blieben, wozu die gesteigerte Leistungsfähigkeit der HEAG beitrage. So sollte die für die Industrie benötigte Arbeiterschaft vor allem in den noch nicht eingemeindeten Vororten wohnen und mit den zu elektrifizierenden Vorortbahnen zu den Betrieben transportiert werden. Eingemeindungen verschob der Oberbürgermeister auf einen späteren Zeitpunkt, wo dies nach erfolgreicher Industrieansiedlung ohne zu große finanzielle Belastung möglich sei. Das strategische Ziel lautete: Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur und dadurch auch kommunaler Einkommensquellen.

„Eine Stadt ist umso finanzkräftiger und gesünder, je mehr sie sich unabhängig gemacht hat von der jeweiligen Konjunktur. Dasjenige Gemeinwesen erscheint relativ gesichert und unabhängig von der wechselnden Konjunktur, das in größter Vielseitigkeit die Möglichkeiten für Wohnungsgelegenheit, Industrie, Gewerbestand, Handel und Verkehr bieten kann.“²³

²¹ O.A., Darmstädter Kunstjahr 1914, Leipzig 1914.

²² Wilhelm Glässing, Darmstadts Industrie, Handel und Gewerbe, Darmstadt 1914.

²³ Glässing, Darmstadts Industrie, S. 2.

Diese Initiative war durchaus neu. Bis dahin hatte Darmstadt praktisch keine systematische Industriewerbung betrieben. Aber die Situation zwang offenbar die Stadtverwaltung zu diesem neuen Kurs, denn die umfangreichen Flächen am Nordwestrand, die als Industriegebiete ausgewiesen und erschlossen wurden, füllten sich nicht von allein. Der Expansionsbedarf der vorhandenen Betriebe reichte dazu absehbar nicht aus. Dieser Kurs beruhte keineswegs auf breitem Konsens der Darmstädter lokalpolitischen Eliten. Im erst kurz zurückliegenden Kommunalwahlkampf vom November 1913 hatten die in Darmstadt lange Zeit hegemonialen Nationalliberalen sehr deutlich wieder die Strategie der ‚Pensionopolis‘ unterstützt, während die SPD diese Strategie scharf kritisierte und eine Industrieförderung bevorzugte.²⁴

Vor dem Hintergrund der Frage nach dem Entwicklungspfad Darmstadts ergeben sich folgende Überlegungen zu dieser Strategie. Die Bahnstrecke hatte neue räumliche und infrastrukturelle Fakten geschaffen. Insbesondere hatte sie der Stadt – auch wenn dies ursprünglich gar nicht beabsichtigt war – umfangreiche Areale zur Verfügung gestellt, die kaum für eine Nutzung als bürgerliche Wohnquartiere geeignet waren. Glässing strebte mit seiner Broschüre eine vorsichtige Korrektur des Images und der Selbstdefinition Darmstadts an. Die Stadt sollte nicht ‚nur‘ als Kunst- und Wohnstadt wahrgenommen werden, da sich für die Stadtverwaltung klar abgezeichnet hatte, dass eine solche Strategie auf Dauer finanziell nicht tragfähig und realistisch sein würde. Zugleich war es aber auch kein wirklich radikaler Kurswechsel. Die Industrien, die angezogen werden sollten, waren nicht große schwerindustrielle, auf hohen Durchsatz von Kohle und Rohstoffen ausgerichtete Betriebe, für die die Standortfaktoren mangels Wasseranschluss (kein schiffbarer Fluss) ohnehin nicht stimmten. Vielmehr ging es Glässing um eine wissenschaftsorientierte bzw. künstlerisch ausgerichtete Industrie – Beispiel ist hier die damals sehr profilierte Darmstädter Möbelindustrie – die von den künstlerischen Impulsen der Mathildenhöhe profitierte und ihren Darmstädter Standort gewissermaßen als ‚Markenzeichen‘ verwerten konnte.²⁵

²⁴ Vgl. Schott, Vernetzung, S. 327-335.

²⁵ Vgl. Artur Uecker, Die Industrialisierung Darmstadts im 19. Jahrhundert, Darmstadt 1928; Dieter Schott, Die Provinz Starkenburg im Zeitalter der Hochindustrialisierung (1871-1914), in: IHK Darmstadt (Hrsg.), Von den Anfängen der Industrialisierung zur Engineering-Region. 150 Jahre IHK Darmstadt Rhein-Main-Neckar, Darmstadt 2012, S. 71-102, hier S. 88-90.

2.2 Der Weltkrieg als externer Schock

Die Initiative der Darmstädter Stadtverwaltung kam allerdings zu spät, um noch vor dem Kriegsausbruch im August 1914 Wirksamkeit zu entfalten. Der Krieg unterbrach als externer Schock den Pfad, Darmstadt als moderne Industriestadt zu profilieren, recht plötzlich und drastisch. Darmstadt teilte das Schicksal fast sämtlicher Städte im Krieg, angesichts der Vielzahl neuartiger Belastungen und Aufgaben zu einer „Stressgesellschaft“ zu werden, wie Thomas Mergel dies bezeichnet.²⁶ In vielen Städten, die keine ausgeprägte rüstungswirtschaftliche Industriestruktur hatten, zeichneten sich während des Weltkriegs Bevölkerungsverluste ab. Die meisten Städte im Kaiserreich waren von der Mobilisierung wirtschaftlicher und finanzieller Kräfte betroffen, zunächst aber noch kaum von direkten militärischen Bedrohungen. In Darmstadt folgte auf die anfängliche Mobilmachungskrise mit erheblicher Arbeitslosigkeit recht bald die Mobilisierung der Betriebe und Arbeitskräfte für die Kriegswirtschaft.²⁷ Aber da es im Krieg kaum Neugründungen von Unternehmen gab und Betriebe wegen der unklaren wirtschaftlichen Perspektiven auch kaum Umsiedlungen zur Expansion anstrebten, fand das neue Industriegebiet nur sehr wenige neue Betriebe. Die geplante Modernisierung des Nahverkehrs ruhte während der Kriegszeit, die Elektrifizierung von Vorortbahnlinien – vor Kriegsbeginn 1914 war noch die Verbindung nach Eberstadt elektrifiziert worden – wurde offensichtlich nicht als kriegswichtig angesehen. In der zweiten Kriegshälfte überschattete dann der allgegenwärtige Mangel an zentralen Ressourcen, vor allem Kohle und Metalle, alle wirtschaftlichen Aktivitäten.²⁸

2.3 Neue Rahmenbedingungen in der Weimarer Republik

Bei Kriegsende führten die Revolution und die damit verbundene Abschaffung der Monarchie zum Wegfall der für Darmstadt so zentralen Residenzstadtfunktion. Die führende Rolle des Hofes in der lokalen Kunst- und Kulturszene war beendet: Die Künstlerkolonie hatte sich aufgelöst, das Hoftheater wurde zum staatlichen Landestheater. Darmstadt blieb zwar Hauptstadt des Volksstaats Hessen, aber die Kompetenzen der Landesregierung waren angesichts

²⁶ Vgl. Thomas Mergel, Stressgesellschaften. Europäische Städte im Ersten Weltkrieg, in: Geschichte in Köln, Bd. 61 (2014), S. 185-205.

²⁷ Vgl. Peter Engels, Die südhessische Wirtschaft im Ersten Weltkrieg und in der Weimarer Republik (1914-1933), in: IHK Darmstadt, S. 103-136, hier S. 104-106. Vgl. zur Situation von Darmstadt im Ersten Weltkrieg auch Dieter Schott, Die Heimatfront halten! Die schwierigen Aufgaben der Städte im Krieg, in: MSG H. 1/2018, S. 84-107.

²⁸ Vgl. Peter Engels (Red.), 100 Jahre HEAG. Chronik 1912-2012, Darmstadt 2012, S. 23-25.

der Zentralisierung verschiedener Aufgaben beim Reich während der Kriegszeit und in der Weimarer Republik doch deutlich reduziert. Die Demokratisierung des Wahlrechts auch auf kommunaler Ebene beendete die plutokratische Kommunalverfassung, die während des Kaiserreichs zu einer institutionell garantierten Hegemonie des Bürgertums in Stadtverordnetenversammlung und Magistrat geführt hatte. Angesichts der eher bürgerlichen Sozialstruktur der Stadt blieb allerdings die bürgerliche Mehrheit in der Stadtverordnetenversammlung auch während der Weimarer Republik erhalten, was sich etwa in der Kontinuität des nationalliberal orientierten Oberbürgermeisters Glässing bis 1929 manifestierte.²⁹

Insbesondere der Versailler Vertrag hatte negative Folgen für wichtige bisherige Stützen der Darmstädter Wirtschaft. Wegen der Reduzierung der Streitkräfte auf 100.000 Mann und der Tatsache, dass Darmstadt innerhalb des entmilitarisierten Bereichs 50 km östlich des Rheines liegt, verlor die Stadt ihre Garnisonen, was nur teilweise dadurch kompensiert wurde, dass die wachsende Technische Hochschule sich in den ehemaligen Kasernen ausbreitete.³⁰ Das Verbot der Luftwaffe machte die noch 1914 von Glässing in die militärische Luftfahrt gesetzten Hoffnungen als neuer Wachstumsindustrie hinfällig. Schließlich wirkte sich die linksrheinische Besatzung und die Einrichtung eines rechtsrheinischen Brückenkopfs, der bis in die Vororte Griesheim und Arheilgen reichte, sehr negativ auf die regionale Wirtschaft aus.³¹

Der Krieg und seine sozialen und wirtschaftlichen Folgen hatten den bisherigen Stadtentwicklungsstrategien die Grundlage entzogen. Die Wirtschaftsleistung war massiv zurückgegangen, das vermögende Bürgertum hatte wegen Kriegsanleihen und Inflation sein Geldvermögen weitgehend verloren. Die Reichsfinanzreform von 1920 hatte die Einkommenssteuer beim Reich zentralisiert und das früher praktizierte Zuschlagsrecht der Kommunen beseitigt. Deshalb war eine Pensionopolis-Strategie, die auf Attraktivitätssteigerung einer Stadt durch niedrigere lokale Steuern setzte, finanzpolitisch nicht mehr sinnvoll. Aber auch die 1914 formulierte Strategie einer von Kunst und Wissenschaft geprägten Industriestadt brach sich an der Unsicherheit der wirtschaftlichen Entwicklung, die die Neugründung bzw. Neuansiedlung von Betrieben unterband. Der Mangel an Kohle und Baustoffen einerseits, die umfassende

²⁹ Vgl. Eckhart G. Franz, Vom Biedermeier in die Katastrophe des Feuersturms, in: Ders. (Red.), Darmstadts Geschichte. Fürstenresidenz und Bürgerstadt im Wandel der Jahrhunderte, Darmstadt 1984, S. 289-482, bes. S. 424-452.

³⁰ Vgl. ebd., S. 429f.; Isabel Schmidt, Die ersten hundert Jahre, in: Christof Dipper u.a. (Hrsg.), Epochenschwelle in der Wissenschaft. Beiträge zu 140 Jahren TH/TU Darmstadt 1877-2017, Darmstadt 2017, S. 18-65, hier S. 38-41.

³¹ Vgl. Engels, südhessische Wirtschaft, bes. S. 110f.

Wohnungszwangswirtschaft andererseits führten praktisch zu einem Stillstand der Neubautätigkeit bis 1924. Erst nach der Stabilisierung der Währung kam es langsam zu einer Belebung des Wohnungsbaus. Dessen Probleme bremsen auch andere Branchen wie die Möbelindustrie, die wegen der geringen Zahl neuer Haushaltsgründungen kaum Absatzmöglichkeiten hatte.³² Die sich ab 1924 anschließende Periode relativer Prosperität – bei einer allerdings noch immer hohen Sockelarbeitslosigkeit – war nicht ausgeprägt und lang genug, um eine neue Gründungswelle von Unternehmen bzw. Umsiedlungswünsche zu generieren; ab 1929 verunmöglichte dann die Weltwirtschaftskrise jegliche betriebliche Mobilität.

Im Gesamtergebnis dieser Faktorenkonstellation stagnierte Darmstadt in der Zwischenkriegszeit demographisch; nur durch die recht späte Eingemeindung der Nachbargemeinden Arheilgen und Eberstadt im Jahr 1937 stieg die Bevölkerung noch. Das neue Industriegebiet füllte sich nur recht langsam und vorzugsweise mit Erweiterungsbauten der vorhandenen Betriebe und flächenintensiven, aber in der Wertschöpfung schwachen Lager- und Speditionsbetrieben. Stadträumlich gesehen blieb der Hauptbahnhof ein Solitär außerhalb des eigentlichen städtischen Gefüges.

3. Sonderfall oder typisches Muster? Der Industriehafen Mannheim

Anhand des Beispiels Mannheim lassen sich Fragen nach der Spezifik oder Allgemeinheit dieser Entwicklungen diskutieren. Die badische Handelsstadt sah sich um 1890 in ihrer zentralen wirtschaftlichen Funktion gefährdet. Weil der Oberrhein südlich von Mannheim als ganzjährig nutzbare Großschifffahrtsstraße ausgebaut werden sollte, drohte die mit der Eisenbahn Mitte des 19. Jahrhunderts etablierte Rolle der Stadt als Umschlagsplatz für Massengüter vom Schiff auf die Bahn verloren zu gehen. Die Stadtverwaltung reagierte nach heftigen Debatten mit dem Beschluss, einen Altrheinarm zu einem Industriehafen umzubauen und damit verbunden die Ausrichtung der Stadt von einer Handels- zu einer Industriestadt zu verschieben. Mit großen finanziellen Aufwendungen wurde seit 1897 der Industriehafen angelegt und bildete in dieser Periode den dominanten Kontext für die Stadtentwicklung; So wurde etwa die Elektrifizierung der Stadt und auch die Modernisierung des Nahverkehrs ganz auf die Bedürfnisse des Industriehafens ausgerichtet. Mit dem Großauftrag des städtischen Elektrizitätswerks gelang es die deutsche Niederlassung der Schweizer Firma BBC nach Mannheim zu locken und auch eine Reihe von Eingemeindungen standen im Dienst der Industriehafen-Strategie.³³

³² Vgl. ebd., bes. S. 106-113.

³³ Vgl. Schott, Vernetzung, S. 352-379; Leo A. Tolxdorff, Der Aufstieg Mannheims im Spiegel

Der Industriehafen hatte rasch großen Erfolg: 1907, als Mannheim sein 300. Stadtjubiläum feierte, waren bereits 71 Betriebe auf 56 ha angesiedelt. In diesen Betrieben waren 1.629 Arbeiter beschäftigt. Der Zuwachs gegenüber dem Personalstand der älteren Betriebe, die von einem anderen Standort in Mannheim in den Industriehafen umgezogen waren, betrug immerhin 900. Insbesondere im Bereich der Mühlenindustrie wurde der Industriehafen wegen seiner günstigen Standortbedingungen sehr wichtig und Mannheim zum Zentrum der Großmühlenindustrie in Südwestdeutschland.³⁴

Der Weltkrieg wirkte auch für die Kommunalpolitik Mannheims als massiver Schock. Eine Reihe von Großprojekten, die noch vor 1914 geplant worden waren, wurden ganz von der Tagesordnung gestrichen oder mit erheblicher Verzögerung umgesetzt. Noch massiver als in Darmstadt hatte der Versailler Vertrag gravierende negative Wirkungen, weil die französisch besetzte Zone linksrheinisch unmittelbar angrenzte und während der Inflationsjahre das Hafengebiet auch mehrmals von den Franzosen besetzt wurde. Zudem erlitt Mannheim auch mit der Verlegung der Zentralkommission für Rheinschiffahrt nach Straßburg einen Verlust an überörtlichen Behörden.³⁵ Dennoch änderten diese negativen Effekte nichts Grundsätzliches an der im Zuge der Industriehafen-Entwicklung bereits erfolgten Strukturveränderung: Mannheim blieb das Zentrum der Mühlenindustrie am Oberrhein und bedeutender Industrieschwerpunkt. Die mit dem Industriehafen einst bezweckte Verlagerung des wirtschaftlichen Schwerpunktes weg vom Handel hin auf Industrie war erfolgreich und dauerhaft gewesen.

4. Vergleich Darmstadt - Mannheim

Was waren – vergleichend gefragt – nun die Faktoren für den klaren Erfolgsraumpolitischen Pfadentscheidungen im Fall Mannheim und das relative Scheitern im Fall Darmstadt? Sehr wichtig ist offenbar der Zeitpunkt solcher raumwirksamer Pfadlegungen. In Mannheim konnte sich das Interesse expansionswilliger Betriebe in anderen Teilen der Stadt dank der Hochkonjunktur seit 1895 produktiv auswirken, aber auch von auswärts kamen Betriebe ebenso wie Neugründungen in den Industriehafen. In Darmstadt fiel die PR-Initiative der Stadtverwaltung in eine Zeit, in der es für Betriebe im Zeichen der Kriegswirt-

seiner Eingemeindungen (1895-1930), Stuttgart 1961.

³⁴ Vgl. Schott, Vernetzung, S. 373-379.

³⁵ Vgl. Christof Popp, Die Weimarer Republik, in: Ulrich Nieß/Michael Caroli (Hrsg.), Geschichte der Stadt Mannheim. Band III 1914-2007, Heidelberg/Obstadt-Weiher/Basel 2009, S. 50-209.

schaft fast unmöglich war, eine Betriebsverlegung zu schultern. Vielmehr lässt sich eine weitgehende Stagnation und Immobilität von Betrieben beobachten.

Ein zweiter Faktor ist die Attraktivität der Standorte. Für transportkostensensitive Branchen, wie etwa Mühlen, war der Mannheimer Industriehafen, dessen Grundstücke zudem noch vergleichsweise preiswert angeboten wurden, sehr attraktiv. Eine vergleichbare Attraktivität hinsichtlich der Transportkosten konnte Darmstadt nicht anbieten und die ‚weichen‘ Standortfaktoren im Hinblick auf künstlerische und wissenschaftliche Attraktivität des Standorts Darmstadt konnten in der Zeit des Weltkriegs und der von Verarmung geprägten Nachkriegszeit ihre Wirkung offenbar nicht entfalten.

Betrachtet man die Entwicklung in längerfristiger Perspektive, so ergibt sich allerdings ein etwas anderes Bild. Rund 30 Jahre nach der ursprünglichen Formulierung von Glässings Strategie einer ‚stadtverträglichen‘ Industrialisierung knüpfte nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs die recht erfolgreiche Strategie der Stadt, den ehemaligen Exerzierplatz südlich des Bahnhofs zu einem modernen Industriepark mit ‚rauchfreier Industrie‘ zu entwickeln, wieder an die Visionen Glässings von 1914 an. Der Wiederaufbau AG, einer gemischt-wirtschaftlichen Gesellschaft die zunächst vorrangig auf umsiedelnde Betriebe aus Ostdeutschland abzielte, gelang es in Kooperation mit der Stadt, das Gelände mit zukunftssträchtigen Betrieben vorrangig aus dem Druck- und Verlagsbereich zu besiedeln. Bis Ende der 1950er Jahre entstand auf dem ehemaligen Exerzierplatz ein modernes, stilistisch in der Formsprache der Zeit gehaltenes Industriegelände, auf dem rund 10.000 Arbeitsplätze geschaffen worden waren.³⁶ Der Erfolg dieser Strategie war ein wichtiger Baustein für die vergleichsweise rasche Überwindung der schweren Krise der Stadt infolge eines verheerenden Bombenangriffs vom 11. September 1944, dem ca. 12.000 Menschen zum Opfer gefallen waren, sowie durch den Verlust der Hauptstadtfunktion an das unzerstörte Wiesbaden im neuen, von den Amerikanern geschaffenen ‚Groß-Hessen‘.

Nochmals rund 50 Jahre später, in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre, kehrte die Darmstädter Stadtentwicklung, ausgelöst von De-Industrialisierungsprozessen, wieder modifiziert zur ursprünglichen Planung zurück. Nach Brachfallen einer Reihe von Produktionsstätten westlich des Bahnhofs, vor allem des ehemaligen Bosch-Geländes, startete die Stadt Darmstadt einen ambitionierten Stadtplanungsprozess, u.a. unter Beteiligung von Daniel Libeskind, aus dem das Konzept eines planmäßigen Umbaus der westlichen Areale von Industrie-

³⁶ Dies beruht auf Informationen aus einer beim Verfasser derzeit von Frau Katja Glock angefertigten Dissertation zum Thema ‚Die Darmstädter Wiederaufbau GmbH und ihr Beziehungsnetz. Motor wirtschaftlicher, sozialer, kultureller und politischer Entwicklungen in Darmstadt, 1949-1972‘.

gebieten in attraktive Standorte für Büros und Hightech-Firmen hervorging. Seit Ende der 1990er wurde dieses Konzept recht erfolgreich umgesetzt.³⁷ Im Kontext dieser ‚Weststadt‘- Strategie scheinen die ‚weichen‘ Standortfaktoren, wie kulturelle Attraktivität und hohe Bedeutung der Wissenschaft in der Stadt, mit denen Darmstadt nun wiederum und durchaus in inhaltlicher wenn auch nicht expliziter Anknüpfung an die Strategie des frühen 20. Jahrhunderts wirbt, äußerst attraktiv. Zugleich wurde die Profilbildung der Stadt durch die erfolgreiche Einwerbung des Namenszusatzes ‚Wissenschaftsstadt‘ 1997 deutlich akzentuiert.³⁸ Im Zusammenhang mit der Weststadt-Strategie wurde Anfang der 2000er Jahre auch der Hauptbahnhof grundlegend modernisiert und nach Westen hin zu den neu entstandenen Gewerbe- und Bürovierteln, zunehmend auch mit Wohnnutzung kombiniert, geöffnet und erweitert.

5. Fazit: Wirkungen des Krieges

Mit Blick auf die Wirkungen des Krieges für die Pfadabhängigkeit der Darmstädter Stadtentwicklung zeigt sich eine Ambivalenz. Zunächst wirkte der Ausbruch des Ersten Weltkriegs und die lange folgende Phase wirtschaftlicher Unsicherheit als externer Schock, der es Unternehmen erschwerte oder verunmöglichte, auf neue Raumangebote, wie sie die Stadtverwaltung im neu erschlossenen Industriegebiet geschaffen hatte, zu reagieren. Der Krieg immobilisierte die Betriebsstruktur.

Als zweite Wirkungsebene ist die Veränderung des institutionell-politischen Kontextes zu nennen. Die tendenzielle Verarmung der geldbesitzenden Mittel- und Oberschicht einerseits, die Veränderung der kommunalen steuerpolitischen Spielräume und die Demokratisierung der Kommunalwahlrechtsbestimmungen entzog einer ‚Pensionopolis‘-Strategie den sozialen wie politischen Boden.

Auf einer dritten Ebene ist die Veränderung bzw. Aufhebung bisheriger Stadtfunktionen durch letztlich vom Krieg bzw. seinem Ausgang induzierte politische Umbrüche zu nennen. So beendete die Abschaffung der Monarchie die bisherige Funktion Darmstadts als Residenzstadt, die die ‚Pensionopolis‘-Strategie ebenfalls wesentlich unterstützt hatte. Das Ende des Zweiten Weltkriegs führte dann zum Verlust der Hauptstadt-Funktion. Beide Vorgänge erhöhten den Druck auf die Stadtverwaltung, alternative Pfade zur Sicherung der Prosperität der Stadt zu entwickeln, wobei die Fähigkeit der jeweiligen Verwaltung, diese auch umzusetzen, unterschiedlich ausgeprägt war.

³⁷ Kai Hartmann, Weststadt Darmstadt. 20 Jahre Stadtumbau, Darmstadt 2017.

³⁸ Dieter Schott, TH/TU und die Stadt Darmstadt. Von der Koexistenz zur Kooperation, in: Dipper u.a. (Hrsg.) Epochenschwelle, S. 376-388, hier S. 383-385.

In gewisser Weise wirkte die Schwäche der Zwischenkriegszeit, die sich im Fehlen einer nachhaltigen industriellen Basis nach 1945 zeigte, nunmehr als Chance: der Krieg bzw. sein Ausgang setzte Flächen für neue Nutzungen frei, was neben dem Verlust bisheriger Funktionen (Garnisonsstadt) auch Optionen für neue raumpolitische Strategien wie die Anlage des Verlagsviertels unter Nutzung ehemaliger Kasernen und der Flächen des Exerzierplatzes schuf. Zudem gab es keine starken Akteure, die mit ihren Flächenbeanspruchungen und wirtschaftlichem Profil einer Neuorientierung entgegengestanden hätten.