

Monica Rüthers

2.1 Geschichte und Methoden der historischen Stadtforschung

Die historische Stadtforschung hat sich in den letzten drei Jahrzehnten stark ausdifferenziert. Heute bedient sie sich der Methoden verschiedener Nachbardisziplinen wie der Geografie, der Soziologie und der Ethnologie/Kulturanthropologie, so dass die Fächergrenzen innerhalb der Stadtforschung verschwimmen. Stadtforschung ist nicht mehr Forschung über Städte, sondern Forschung in und zwischen Städten. Untersucht werden räumliche Ordnungen, Untergründe und Oberflächen von Städten sowie Beziehungen zwischen ihnen. Gleichzeitig hat eine Internationalisierung stattgefunden. Diese hängt nicht nur mit der Internationalisierung der Forschung zusammen, sondern auch mit dem wachsenden Bewusstsein, dass die menschlichen Lebensformen in Städten ein weltweites Phänomen sind und dass Städte in Netzwerke eingebunden sind: Sie stehen in politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und gesellschaftlichen Beziehungen, zwischen ihnen fließen Ströme von Kapital und Waren, Daten und Menschen. Dabei gibt es sehr unterschiedliche Stadttypen, deren Formen von ihrer Größe, Funktion und ihrem kulturellen Umfeld geprägt sind. Kurz gesagt: Die historische Herangehensweise an die Stadt

M. Rüthers (✉)

Osteuropäische Geschichte, Universität Hamburg, Von-Melle-Park 6, 20146 Hamburg, Deutschland

E-Mail: monica.ruethers@uni-hamburg.de

© Springer Fachmedien Wiesbaden 2015

A. Flade (Hrsg.), *Stadt und Gesellschaft im Fokus aktueller Stadtforschung*,

DOI 10.1007/978-3-658-07384-8_2

widmet sich denselben Aspekten wie andere Disziplinen, jedoch in historischer Perspektive.

Dieser Beitrag versucht im ersten Teil eine kurze Standortbestimmung. Schwerpunkt ist die europäische moderne Stadtgeschichtsforschung einschließlich Osteuropas seit den 1970er Jahren. Der zweite Teil skizziert einen Überblick über die Erfolgsgeschichte großer Städte und die Herrschaftsansprüche städtischer Akteure von der Entstehung der ersten Städte bis in die Gegenwart. Im dritten Teil geht es um aktuelle Tendenzen der Stadtentwicklung in historischer Perspektive.

Stadtwachstum, Urbanisierung und Industrialisierung hingen im 19. Jahrhundert eng zusammen. Dies waren die vornehmlichen Interessengebiete während des Aufschwungs der deutschen sozialhistorischen Stadtforschung der 1970er und 1780er Jahre (Matzerath 1989). Hier ging es um Probleme des Stadtwachstums und der Migration, um Verkehr, Wirtschaft, Verwaltung und Politik, um Zuwanderungsströme und Entwicklung der Infrastruktur sowie um spezifische Formen der Vergesellschaftung, um Gesellschaft in der Stadt: Bürgertum, Industrieproletariat, Angestellte, Beamte, innerstädtische Migration und Segregationsprozesse. Diese Forschung blieb häufig auf westeuropäische Städte begrenzt.

Der Begriff Urbanisierung bezeichnet den wirtschaftlichen und demographischen Konzentrationsprozess, der das Wachstum der Städte seit dem Beginn der Industrialisierung im 19. Jahrhundert bis hin zur Deindustrialisierung und Tertiärisierung kennzeichnete. Urbanisierungsgeschichte ist einerseits die Geschichte dieses Prozesses, andererseits auch die Geschichte der urbanen Lebensformen, der städtischen Lebensstile (Zimmermann 1996, S. 11). Die „Krise“ der Stadt, die in Westeuropa seit den 1970er Jahren (Energiekrise, Globalisierung der Kapitalströme, Deindustrialisierung) einsetzte, führte in der historischen Forschung zur Erweiterung der Perspektiven über die (west)europäische Stadt hinaus. So wurde die historische Stadtforschung etwa auf Ostmittel-, Südost- und Osteuropa ausgedehnt.

Seit den 1980er Jahren kamen mit einer neuen Forschergeneration neue Trends auf: Historikerinnen und Historiker lasen Foucault, entdeckten den Diskurs und eigneten sich einen sozialkonstruktivistischen Blick an. Soziologische und anthropologische bzw. ethnologische Zugänge ordneten das Forschungsfeld neu. Post-moderne Theorien brachten die Abkehr von großen Erzählungen. Die Geschichte vernachlässigter gesellschaftlicher Gruppen wie der Frauen und der unteren Schichten, die Alltagsgeschichte, die Mikrohistorie, die sich mit den kleinen und kleinsten Strukturen und Beziehungsnetzen in den einzelnen Lebenswelten befasste, rückten in den Fokus. Eine neue Sichtweise auf die Stadt in den 1980er Jahren begann, die Stadt als Text zu „lesen“. Eine bahnbrechende Studie war „Moskau lesen“ von Karl Schlögel (1984). Er zeigte auf Walter Benjamins Spuren, dass jede Stadt immer auch ein Archiv ihrer selbst ist, eine Schichtung von Ablagerun-

gen vergangener Gesellschaftsentwürfe. Denn stadträumliche Ordnungen bilden einerseits gesellschaftliche Verhältnisse ab und strukturieren sie zugleich mit. So werden Raumordnungen als Teil sozialer Ordnungen und Herrschaftsbeziehungen untersucht.

Gegen Ende der 1980er Jahre wurden die Großstadt-Diskurse um 1900 vermehrt zum Thema, insbesondere die zeitgenössischen Diskurse über die Probleme raschen Stadtwachstums wie Armut, Slums, Kriminalität und soziale Konflikte, oder die nächtliche Unterwelt (Schlör 1991; Walkowitz 1992). Neben der Erfahrungsgeschichte interessierten die Debatten und sozialen Bewegungen, die Lösungsansätze für urbane Problemstellungen propagierten, also Philanthropie und Sozialpolitik. Aber auch Disziplinierungsversuche wie etwa die Hygienebewegung wurden ein Thema der Stadtgeschichte der 1990er Jahre, der Ausbau der städtischen Infrastruktur, der soziale Wohnungsbau und die Stadtplanung. Die Großstadtfeindlichkeit wurde als Unbehagen an der Moderne, als Modernisierungskritik interpretiert.

Seit den 1990er Jahren befasst sich eine zunehmend auch transnational ausgerichtete Stadtgeschichte unter dem Einfluss der postcolonial studies mit dem Imperium und den Formen imperialer und nationaler Machtausübung (Driver und Gilbert 1999). Stadt geriet als Repräsentationsraum der Macht in den Blick, ebenso die Verbindung von Architektur und Macht, die imperial displays, etwa in der Rolle nationaler und internationaler Ausstellungen (Greenhalgh 1988; Rydell und Gwinn 1994). Neben den erst wenig vergleichend untersuchten Formen des Nationalismus in nationalen Architekturen schärfte sich der Blick für den Kommunikationsraum Stadt (Saldern 2006; Becker 2011) und die Produktion und Bedeutung von Bildern der Stadt (vgl. Kap. 8).

2.1.1 Europäische Städte

In der deutschen Stadtgeschichte ist der Begriff der historisch gewachsenen „Europäischen Stadt“ ein zentraler Forschungsbegriff (Siebel 2004; Frey 2011). Die Europäische Stadt ist fest mit dem Fortschrittsparadigma der klassischen Modernisierungstheorien verbunden. Lange Zeit galt: Die Europäische Stadt ist der Ort eines spezifischen urbanen Lebensstils, der sich von der ländlichen oder dörflichen Lebensweise unterscheidet. Stadtbewohner haben arbeitsteilige Berufe, während Landbewohner in der Regel Bauern sind. Städtische Lebensweise ist verbunden mit verfeinertem Benehmen und der Trennung zwischen öffentlichen und privaten Sphären (Siebel 2004, S. 25). Die Stadt ist das Gegenteil vom Land. Hier befindet sich der Marktplatz, der städtische Raum ist architektonisch gestaltet. Die Stadt

im Zeitalter der Industrialisierung ist Ort der Modernisierung und Zuwanderung. Hier nimmt eine komplexe Gesellschaft Form an, finden Aushandlungsprozesse statt, werden Entscheidungen über ökonomische und politische Prozesse getroffen. Diese Sichtweise prägt die Vorstellungen von Stadt, obwohl sich in den Wohllandsländern Europas die städtischen und ländlichen Lebensweisen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts weitgehend angeglichen haben.

In der osteuropäischen Geschichte hat man es mit ganz unterschiedlichen Formen rechtlicher Stadtverfassungen zu tun, da das Forschungsgebiet von Polen bis Zentralasien reicht. Ein wichtiger Faktor ist das unterschiedliche Stadtrecht (Hausmann 2002, S. 97–113; Haumann 1979; Hamm 1976). Im Mittelalter und der Frühneuzeit standen westeuropäische Städte mit ihren klaren Grenzziehungen russischen Städten gegenüber, die solche deutlichen rechtlichen Abgrenzungen vom Umland nicht kannten. Ebenso vielfältig waren die urbanen Topografien und Räume, ihre Architekturen und symbolischen Bedeutungen.

2.1.2 Sozialistische Städte

Während des Sozialismus waren Gesellschaftsmodelle nicht nur kulturell, sondern auch ideologisch definiert. Häuser und Städte wurden als Modelle der aufzubauenden kommunistischen Gesellschaftsordnung betrachtet, und der „Aufbau des Kommunismus“ war eine starke Metapher (Urussova 2004). Durch die Vergesellschaftung des Bodens entfiel ein wichtiges Hemmnis der Stadtplanung, die Privatparzelle. Das machte es möglich, ganze Stadtanlagen ohne Rücksicht auf Grundeigentümer zu planen. In diesem Sinn nahm die sozialistische Stadtentwicklung einen Sonderweg. Historikerinnen und Historiker entdeckten spezifische sozialistische Formen der Stadtentwicklung erst in den 1980er Jahren. Davor widmeten sich die Soziologie und die Geografie dem Thema (Bohn 2009, S. 6). Diese Disziplinen interessierten sich jedoch vor allem für die Gegenwart und nach 1991 für die Auswirkungen der Transformationsprozesse und seit den 2000ern für die Folgen der Globalisierung auf die Städte. Die Typologie einer spezifischen „sozialistischen Stadt“ wurde für sie obsolet, da die Städte sehr rasch zu hybriden Gebilden aus Relikten sozialistischer Planung und kapitalistischen Elementen wurden. Sie befassten sich mit den Kontinuitäten urbaner Infrastrukturen, Dienstleistungen und Verwaltungen während der revolutionären Ereignisse. Manche dekonstruierten sogar den Begriff der post-sozialistischen Stadt aufgrund der Hypothese, eine sozialistische Stadt habe niemals real existiert, sondern lediglich in Diskursen, Ideen, Plänen und Bildern (Andrusz 2000). Aus historischer Perspektive sieht der Fall jedoch anders aus, denn der Begriff der „sozialistischen Stadt“ lässt sich sowohl als

Geschichte eines Konzeptes wie auch als „abgeschlossenes Experiment“ durchaus sinnvoll untersuchen und in eine historische Periodisierung einbauen.

Die Architekturgeschichte zeigte ein wachsendes Interesse am Erbe der „sozialistischen Stadt“, das in ganz Zentraleuropa vertreten ist. Barbara Kreis (1984) hat den Wettbewerb für den Palast der Sowjets in Moskau Anfang der 1930er Jahre als Schlüsselmoment der Ausformulierung einer distinkten stalinistischen Architektursprache analysiert. Cohen et al. (1979) und Bodenschatz und Post (2003) haben den Generalplan für die Rekonstruktion Moskaus von 1935 als Modell für die stalinistische „schöne Stadt“ und als zentrales Element der Entwicklung der real existierenden sozialistischen Städte Europas charakterisiert. Seit 1989/1991 richtete sich das Interesse auf die Nachkriegszeit, den Wiederaufbau und die Abkehr vom stalinistischen Neoklassizismus und Triumphalstil hin zur Nachkriegsmoderne. Die Architekturhistorikerin Elke Beyer arbeitet an einer vergleichenden Studie über sozialistische Zentrumsplanungen der Nachkriegszeit zwischen den späten 1950er und den 70er Jahren. Die historische Forschung zur sozialistischen Stadt setzt diese in Beziehung zu den Debatten um alternative Modernen und Traditionalismus (Kotsonis 2000; Hedin 2004; von Hagen 2004; David-Fox 2006) und versucht, sie mit den Diskursen um Eurasiertum und Globalisierung zu verbinden. Manche Stadthistoriker wie auch Soziologen und Geografen hingen der Modernisierungstheorie an und sahen Zeichen der Konvergenz in den kommunistischen und den westlichen Ländern, die sich hin zu ähnlich gelagerten konsumorientierten Massenkulturen entwickelten. Andere nutzen die Stadtgeschichte, um das Gegenteil zu belegen. So zeigte Kotkin an der Geschichte der Planung und Erbauung der Erzstadt Magnitogorsk die Entstehung multipler, rivalisierender Modernen (Kotkin 1995). In diesem Zusammenhang ist auch die Frage zu sehen, ob Moskau zu Sowjetzeiten eine Weltstadt war und ob und wie sich die Stadt seit 1991 zu einer Global City entwickelt (Brade und Rudolph 2001, 2003; Stadelbauer 1989; Rütters 2013).

In der Forschung zu osteuropäischen Städten gibt es zwei wesentliche Ansätze: Der eine untersucht die Socialist City als distinkten Stadttypus mit seinen eigenen Voraussetzungen und Besonderheiten (Kopp 1970b; Quilici 1976; French und Hamilton 1979; Bater 1980; French 1995). Innere Organisation, Stadtplanung und Ideologie sind dabei die Hauptinteressen (Andrusz 1987; Bodenschatz und Post 2003). Auf der anderen Seite stehen Untersuchungen zu konkreten Städten, also einzelne Stadtgeschichten, die sich zugleich als exemplarische Fallstudien verstehen und damit ebenfalls zur Typologie-Debatte beitragen. Sie legen jedoch mehr Gewicht auf das Ergebnis als auf die Planung und sind stärker an der neuen Kulturgeschichte orientiert. Das gilt etwa für die Studien zu Magnitogorsk (Kotkin 1995), Minsk (Bohn 2008) und Moskau (Colton 1995). In jüngerer Zeit häufen sich For-

schungen zu Industriestandorten wie Ivanovo (Oswalt 2004) oder Naberežnye Čelny (Meier 2011) sowie zu den „geschlossenen“ Städten der Sowjetunion, die der Wissenschaft, der Atomkraft oder der Raumfahrt gewidmet waren (Gerchik 1995; Vasilenko 2006; Schlegel 2009). Stefan Guth in Bern und Anna Veronika Wendland am Herder-Institut Marburg arbeiten zu verschiedenen Atomograde¹. Eine neue Initiative mit der Bezeichnung Second World Urbanity bündelt die laufenden Forschungen und widmet sich den Fragen nach Entwicklung, Verbreitung und Einfluss sozialistischer urbanistischer Modelle über Osteuropa hinaus in die Länder Afrikas, Südamerikas und Asiens (<http://www.secondworldurbanity.org/>).

Die Neulektüre urbaner Oberflächen führte zu Studien über soziale und symbolische Topografien (Slezkine 1994; Schlögel 1998). Häußermann wandte diese Lesart auf Berlin an (2002). Neuere Studien zu Moskau beschäftigen sich mit Lektüren der Stadt an bestimmten Momenten ihrer Geschichte, beispielsweise Moskau 1937 (Schlögel 2008), mit dem Wandel sozialer und städtischer Topografien bestimmter Viertel wie Ostozhenka (Gdaniec 2005) oder des Arbat, der Lubjanka, Novye Čerjomuški, Sucharevka und Tverskaja (Rütters 2007). Zahlreiche Studien beschäftigen sich mit der Gemeinschaftswohnung als charakteristischem urbanem Raum Moskaus und Leningrad/St. Petersburgs (Pott 2009; Gerasimova 1999, 2000; Obertreis 2004; Utechin 2001) oder dem Plattenbau (Harris 2013). Der Mikrorayon² als Weg der Stadterweiterung mit seinen Wohnblöcken stellte den Sowjetbürgern endlich eigene vier Wände in Aussicht und hatte weit reichende soziale Folgen: Hier war man endlich unbeobachtet. Andere Studien widmen sich Räumen der Erholung (Kucher 2007) oder einzelnen Gebäuden wie dem von der Kreml-Elite bewohnten „Haus am Ufer“ (Kozyrev 2000; Koršunov und Terekhova 2002), dem „Palast der Sowjets“ (Hoisington 2003; Chibireva 2002; Gentes 1998; Dmitrieva 1997) oder Infrastrukturen wie der Metro (Neutatz 2003; Jenks 2000; Bouvard 1999). Viel Aufmerksamkeit wurde dem Verhältnis von privaten und öffentlichen Räumen zuteil, auch im Kontext des Wohnungsmangels (Siegelbaum 2006; Crowley 2002; Gerasimova 2003).

Gelten in den westlichen Industrieländern die 1970er Jahre als das Jahrzehnt der Krise auch für die Stadt, sind es in der östlichen Hemisphäre die post-sozialistischen 1990er Jahre. Hier überlagerte sich die verspätete Deindustrialisierung mit dem Strukturwandel nach dem Ende der sozialistischen Planwirtschaften (Lenger 2009, S. 30). Die Revolutionen nach 1989/1991 haben Veränderungen zunächst der Oberflächen und zunehmend auch der Gestalt osteuropäischer Städte eingelei-

¹ Kernkraftwerksstädte

² Der Mikrorayon bildete mit rund 1500 Wohneinheiten eine städtebauliche Einheit mit eigenen Versorgungseinrichtungen (vgl. Lichtenberger 2002, S. 145).

tet. Die Städte wurden die sichtbaren Orte des politischen, gesellschaftlichen und kulturellen Wandels (Ruble 1995). In den 1990er Jahren überzogen Kioske und Plakatwände mit Werbung die Stadtoberflächen. Architektonische Veränderungen folgten. Themen der Stadtgeschichte waren das Erbe des sozialistischen Städtebaus wie auch die Folgen der gleichzeitig ablaufenden Prozesse: Privatisierungen, die Umformung und Neuordnung nationaler und transnationaler Städtesysteme, nachholende Deindustrialisierung und schrumpfende Städte durch Pleiten und Abwanderung (Bartetzky et al. 2005; Dmitrieva 1998; Oswalt 2004).

2.1.3 Peripherien und Globalisierung

Seit den 2000ern haben zwei neue Trends Einfluss auf die historische Stadtforschung genommen: Die Globalgeschichte (Stolberg 2007) und die Erforschung von Peripherien und Randzonen. In der sozialhistorisch fundierten Stadtgeschichte fielen die Begriffe von Stadt und Gesellschaft zusammen. Die Stadt galt als der Ort, wo sich Kommunikation konzentriert, wo Menschen zusammenkommen, als Ort der bürgerlichen Öffentlichkeit, an dem wichtige Entscheidungen getroffen werden. Doch gegen Ende des 20. Jahrhunderts wurde diese Vorrangstellung hinterfragt. Die Stadt bekam Konkurrenz in Form der Agglomerationen, der so genannten „Zwischenstadt“ (Sieverts 1999, 2003), einer formlosen Verstädterung, die Nicht-Orte (no-place urban realms) generiert. Edgeless Cities sind beschrieben worden, ausufernde Gebilde ohne erkennbare Zentren und Peripherien (Lang 2003; Bruegmann 2005). Zentren erhielten Satelliten in Form von Edge Cities, die sich an den Knotenpunkten von Autobahnen bildeten. Sie setzten sich aus Einkaufszentren und günstigen Büroflächen zusammen, in denen die gut ausgebildeten Hausfrauen aus den Vorstädten zu moderaten Bedingungen Dienstleistungen als Sachbearbeiterinnen erbringen konnten (Lang 2003).

Das wachsende Bewusstsein für Globalisierungsprozesse und ihre Folgen (Osterhammel und Petersson 2004) lenkte das Interesse der Forschung auf Metropolen, Global Cities und Megacities, aber auch auf die Geschichte der Verflechtungen und ökonomischen wie kulturellen Beziehungen zwischen Städten auf verschiedenen Ebenen, national, transnational und global (Feldbauer et al. 1997; Sassen 1997, 2000, 2004; Matejovski 2000; Bronger 2004; Schwentker 2006). Der Ansatz der Globalisierungstheorie spaltet sich in zwei Richtungen: Die eine betont die abnehmende Bedeutung von Raum und Zeit, den Einfluss von Auflösung und Desintegration; Städte lösen sich auf und fransen an den Rändern aus (Castells 2003, 2004; Schroer 2006). Die andere untersucht die Stadt als Ort oder Arena der Globalisierung, an dem sich unternehmensorientierte Dienstleistungen konzen-

trieren und sich die kreativen Klassen versammeln (Sassen 2000). Im Zuge der ökonomischen Globalisierung seit den 1970er Jahren wurde der Produktionsfaktor Kapital immer mobiler. Transnationale und globale Märkte benötigen zentrale Orte, an denen die weltwirtschaftlichen Beziehungen organisiert werden. Der Sektor der Finanzdienstleistungen und der hochentwickelten unternehmensorientierten Dienstleistungen produziert die Werkzeuge, die für die Organisation und das Management von globalen Wirtschaftssystemen erforderlich sind. Dazu gehören alle hochrangigen Funktionen aus den Bereichen Finanzen, Recht, Buchführung, Management, Unternehmensführung und Planung, die für den Betrieb eines international operierenden Unternehmens erforderlich sind. Der „unternehmensorientierte Dienstleistungskomplex“ bezeichnet ein Netzwerk aus Finanzdienstleistern, Rechtsberatern, Steuer-, Bilanz- und Buchhaltungssachverständigen sowie Werbeagenturen, das die Komplexität des Betriebs innerhalb unterschiedlicher Rechtssysteme, Werbekulturen usw. bewältigt. Diese Funktionen werden zunehmend extern „eingekauft“. Die Anbieter konzentrieren sich in hochentwickelten Ländern und hier vor allem in den so genannten Global Cities. „Nationale und globale Märkte sowie global integrierte Organisationen benötigen also zentrale Orte, an denen die Globalisierung realisiert wird“ (Sassen 2000, S. 32). Allerdings steckt die historische Forschung zu diesen Phänomenen und ihrer historischen Gewordenheit noch in den Anfängen. Dabei sind diese transnationalen Prozesse von hoher gesellschaftspolitischer Bedeutung, nicht zuletzt weil sich die globalen Wirtschafts- Beziehungen in erst wenig regulierten Rechtsräumen jenseits nationalstaatlicher Rechtssysteme abspielen.

Transnationale Servicenetzwerke sind nicht mehr von Nationalstaaten und einzelnen Regierungen gesteuert. Städte leiten ihre Bedeutung zunehmend von ihrer Position in diesen Netzwerken ab. Der Wettbewerb findet zwischen Standorten statt, nicht zwischen Ländern und Firmen. Neu ist also, dass sich neben nationalen oder kontinentalen Städtesystemen auch ein transnationales Städtesystem bildet. Dieses System ist polyzentrisch. National definierte Rollen und Funktionen sind für die Beschreibung solcher Prozesse unzureichend. Im Zuge der Globalisierung ist seit dem Ende des 20. Jahrhunderts ein Nord-Süd-Gefälle entstanden. Es gibt reiche Länder des „Zentrums“, des industrialisierten „Nordens“, ferner Länder der Halbperipherie und schließlich periphere Länder in Asien, Afrika, Lateinamerika. Doch die Ranglisten und Definitionen, Typisierungen und Zuordnungen sind diskursiv konstruiert und können sich rasch ändern. Die großen Metropolen der Welt buhlen nicht erst heute in der globalen Städtekonkurrenz um Aufmerksamkeit, versuchen, „Charisma“ zu generieren und Medienpräsenz zu ergattern, wie es sich für Metropolen gehört. Dies geschah bereits im 19. Jahrhundert, beispielsweise durch (Welt-)Ausstellungen, Festivals, Events, Museen und markante Kulturbauten,

aber auch durch bahnbrechende Infrastrukturbauten wie Metros, Bahnhöfe oder Seehäfen. Diese Ökonomie der Aufmerksamkeit und auch des symbolischen wie materiellen Austausches kann in historischer Perspektive Aufschlüsse über Globalisierungsprozesse geben.

In Europa entsteht ein Netz international bedeutsamer Metropolen, die eine herausragende Stellung bei der Entwicklung dieser tertiär-ökonomischen Strukturen einnehmen. Hochentwickelte Metropolregionen, die eine entsprechende Infrastruktur aufweisen können, stellen die bevorzugten Standorte für die Bereitstellung dieser Dienstleistungen dar. In der wissenschaftlichen Literatur werden diese Städte als Global Cities oder Eurocities bezeichnet, je nachdem, auf welche geographischen Räume sich die Wirkungen der Organisations- und Koordinierungsfunktionen hauptsächlich erstrecken. Gemeinsam ist ihnen die relative Separierung vom nationalen Städtesystem. Die Global Cities bilden ein Netzwerk von Städten, für die das unmittelbare Hinterland für die eigene wirtschaftliche Prosperität nicht mehr wichtig scheint.

Beide Tendenzen, der Fokus auf Peripherien und die Wahrnehmung der Globalisierung, wirken aktuell auf die historische Stadtforschung und die Geschichtswissenschaft insgesamt. Globalgeschichte versucht, sich in Abgrenzung von Weltgeschichte als Geschichte der Beziehungen, Verflechtungen und Transfers, beispielsweise zwischen Städten und Städte-Netzwerken, zu definieren sowie die lokalen Aneignungen, Auswirkungen und Umsetzungen von Globalisierungsprozessen zu untersuchen. Dazu gehört auch die Begegnung mit dem Fremden. Die Stadtgeschichte greift aktuelle Analysekriterien und Probleme auf und leitet daraus neue Fragen an die Geschichte der Städte ab. Stadtentwicklungen werden historisch vergleichend und in globaler Perspektive betrachtet. Historikerinnen und Historiker bewegen sich weg vom Eurozentrismus und anderen „Zentrismen“. Sie befassen sich mit ökonomischen und kulturellen Phänomenen. Neben Zentren werden auch Peripherien und Brachen, ihre Funktionen und Bedeutungen in den Blick genommen. Unterschiedliche Stadttypen in verschiedenen Regionen werden unterschieden und exemplarisch untersucht. Der Wandel urbaner Kulturen, ihre lokalen Ausprägungen und globalen Aspekte rücken in den Fokus. Zugleich werden Mikro- und Makro-Geschichte stärker aufeinander bezogen. Dabei wird es zunehmend schwierig, das Fach methodisch und sogar zeitlich abzugrenzen.

2.2 Eine Geschichte der Stadt als Phänomen aus globaler Perspektive

2.2.1 Städte als Lebensform

Städte verkörpern menschliche Kultur und Gesellschaft und begleiteten die Geschichte der Menschheit seit den ersten mittelamerikanischen Städten über China, Nordafrika, Indien und Mesopotamien. Städte wurden durch die Produktion landwirtschaftlicher Überschüsse möglich. Sie brachten eine soziale und kulturelle Ordnung mit sich, die über die Stammes- und Clan-Gesellschaften hinausging und menschliche Gesellschaft formte. Die menschliche Zivilisation hing von der Menge und dem Verteilungsmodus der produzierten Überschüsse ab. Im Zusammenhang mit dieser Umverteilung entstand die Schrift. Ein Wesensmerkmal der Bedeutung von Städten ist die Universalität städtischer Erfahrung trotz aller Unterschiede zwischen den Kulturen. Stadt bleibt Stadt unabhängig davon, wann, wie und wo sie räumlich und zeitlich verortet ist (Kotkin 2005; Lichtenberger 2002; Benevolo 2000).

Städte gibt es seit 5 bis 7.000 Jahren. Sie sind kein europäisches Phänomen, es gab sie in allen Teilen der Erde. Die älteste Stadt entstand vermutlich im Zweistromland. Von hier aus verbreitete sich das Phänomen der Metropolen in den Mittelmeerraum, einschließlich Ur, Agadir (Marokko), Babylon, Ninive, Memphis (Ägypten, bei Kairo), Knossos (Kreta) und Tyra (Syrien). Unabhängig davon entstanden ähnlich komplexe Städte in Indien und China. Nach dem Untergang Roms waren die orientalischen Städte für mehrere Jahrhunderte die fortschrittlichsten und komplexesten urbanen Systeme der Erde. So verschob sich der Schwerpunkt des urbanen Geschehens mehrfach von einer Weltregion zu einer anderen. Schon Herodot beobachtete 500 vor unserer Zeitrechnung, dass große Städte von raschem Aufstieg und Niedergang geprägt sein konnten. Zu seiner Zeit hatten Ur und Ninive bereits an Bedeutung verloren, während Babylon, Athen und Syracus im Zenit standen. Wenige Jahrhunderte später sollten diese wiederum von noch größeren Metropolen wie Alexandria und Rom abgelöst werden.

Was macht Städte groß und bedeutend, was bewirkt ihren Niedergang? Kotkin identifiziert drei wesentliche Faktoren des Erfolgs, nämlich Religion, Handel und Sicherheit. Tempel, Kathedralen, Moscheen oder Pyramiden haben lange Zeit die Landschaft und die Bedeutung großer Städte geprägt. Sie suggerierten, dass Städte auch heilige Orte sind. Zentrale Plätze waren immer auch Marktplätze. Und Städte haben eine Befestigung. Städte vereinen also in der Regel religiöse Funktionen mit einem gut funktionierenden Handelsplatz und einem hohen Grad an Sicherheit durch Befestigung und Sicherheitskräfte. Wo diese drei Dinge zusammentreffen, kann städtisches Leben aufblühen.

2.2.2 Die imperiale Stadt

Eine höhere Stufe gegenüber der Stadt, die von ihrem unmittelbaren Umland lebt und versorgt wird, ist die imperiale Stadt. Die erste imperiale Stadt entstand um 2400 vor Christus in Mesopotamien. Sie wurde vom Herrscher Sargon erbaut, der mehrere umliegende Stadtstaaten eroberte und beherrschte. Diese Herrschaft wurde auch baulich sorgfältig als religiös legitimiert dargestellt. Dazu ließ Sargon in Agade nahe dem späteren Babylon eine neue Herrscherstadt errichten. Dieses Imperium hielt sich jedoch nur vier Generationen lang. Länger dauerte die Blüte der ersten Megacity, nämlich Babylon, das um 1900 vor Chr. aufstieg und 1500 Jahre lang als mesopotamische Metropole herrschte. Auch nach seinem Bedeutungsverlust, zu Herodots Zeiten, blieb Babylon eine heilige Stadt und eine Stadt der Wissenschaft mit 250.000 Einwohnern, weiterhin die damals weltgrößte Stadt. Der Fortbestand solch großer Stadtgebilde hing wesentlich vom Schutz gegen nomadisierende Völker ab. Zahlreiche prosperierende Städte in Indien oder Südamerika wurden durch Nomadeneinfälle vernichtet und ihre Zivilisation zerfiel.

Eine starke Kontinuität urbaner Zivilisation und imperialer Städte hat China aufzuweisen. Hier entstanden erste Städte um 2000 v. Chr. meist als relativ kleine spirituelle Zentren mit Handwerkersiedlungen zur Versorgung des Hofes. Um 1100 brachte das erste vereinigte Imperium und seine Folgedynastien eine lange Phase zentralisierter urbaner Herrschaft hervor mit Städten wie Loyan, Chang'an, Kay-feng, die damals zu den größten der Welt zählten. Benachbarte asiatische Staaten wie Japan und später auch Korea übernahmen das chinesische urbane Modell.

2.2.3 Die Handelsmetropole

Imperiale Städte mit großen Herrschaftsbereichen förderten in allen Teilen der Erde die Entwicklung des Handels. In frühen Zeiten waren die Händler nur Mittler, die Macht blieb in den Händen der Herrscher, der Priester und ihrer Bürokratien konzentriert. Die Wurzeln der Handelsmetropole als solche liegen in Phönizien in der Mitte des 2. vorchristlichen Jahrtausends. Die Phönizier bereisten als Händler die Meere, vor denen sich andere Anrainer fürchteten. Ihre Städte Tyra und Sidon (im heutigen Syrien, südlich von Beirut) wurden nicht größer als 40.000 Einwohner, gewannen jedoch Einfluss durch ihre Handelsverbindungen. 9 bis 800 v. Chr. waren ihre Städte mächtig geworden, mit einer einflussreichen Schicht von Kaufleuten und Handwerkern. Es waren Städte, die durch ihre verfeinerte Lebensart, ihre Stoffe und ihr Kunsthandwerk Trends setzten. Sie entwickelten auch die Grundlagen für das Alphabet. Der Niedergang Phöniziens begann mit dem Auf-

stieg einer seiner Handelskolonien, nämlich Karthago (im heutigen Tunesien). Im 5. Jh. v. Chr. übertraf die Bevölkerung Karthagos diejenige von Tyra und Sidon zusammen. Karthagos Einfluss reichte von Spanien bis Cornwall. Karthago wurde zum neuen Zentrum der phönizischen Kolonien, und die alten phönizischen Städte konnten ohne ihre Verbündeten die Angriffe der Assyrier, Babylonier und Perser nicht länger abwehren. Letztlich wurden der Merkantilismus und der Mangel an politischem Willen zu einer Reichsbildung anstatt einer Ansammlung von unabhängigen Handelsstädten auch Karthago zum Verhängnis.

2.2.4 Entwicklungen in Europa

Während der ersten Zeit des Aufschwungs der Städte war Europa unbedeutend. Die erste europäische Stadt entstand auf Kreta, wohin Ruderschiffe Handelsgüter wie Olivenöl und Zinn brachten, aber auch kulturelle Einflüsse aus Mesopotamien und Ägypten. Die Insellage bot Sicherheit. Knossos wurde zum Handelszentrum mit blühendem Kunsthandwerk und einer kampfstarken Flotte, deren Schiffe zu den phönizischen, ägyptischen und peloponnesischen Häfen ausliefen und die Kykladen, Athen sowie den Nahen Osten ansteuerten. Die größte Blüte erlebte Knossos zwischen 1630 und 1400 v. Chr. Inzwischen hatte sich die städtische Kultur auf das griechische Festland ausgebreitet. Mykene stieg nun auf als Zentrum eines kriegerischen Imperiums der Achäer im östlichen Mittelmeer, aber auch Athen und Theben. Die Zuwanderung mykenischer Achäer und die Zerstörung der Flotte sowie der nordkretischen Häfen trugen zum Niedergang des Stadtstaates Knossos bei. Schließlich führte eine Invasion der Achäer zu Beginn des 14. Jahrhunderts v. Chr. (neben einer Flutwelle um 1400) zum vollständigen Untergang der minoischen Kultur. Im 12. Jh. v. Chr. zerstörten kriegerische Nomadenvölker die griechischen Städte, auch Mykene. Erst 400 Jahre später blühten die griechischen Stadtstaaten wieder auf und brachten ihre berühmte Zivilisation hervor, gefördert durch die intensive Konkurrenz der zahlreichen Kleinstaaten in Bereichen wie Handwerkskunst, Handelsbeziehungen, den Künsten oder sportlichen Wettkämpfen. Hier wurde aktiv über die Rolle des Bürgers innerhalb des Gemeinwesens nachgedacht, während andernorts Philosophen eher mit der Götterwelt beschäftigt waren. Das Ideal der *Communitas* konnte aufgrund der relativ kleinen Größe der Stadtstaaten verwirklicht werden. Nicht alle Einwohner waren auch Bürger, daher gab es selbst in Athen mit seinen 275.000 Einwohnern nur 45.000 Bürger. Im Gegensatz zu den Phöniziern waren Handel und Handwerk bei den Griechen nicht hoch angesehen. Wegen der wenig ergiebigen Umländer ihrer Städte expandierten sie durch militärisch betriebene Kolonisierung der Mittelmeerküsten nach Byzanz, Sizilien und Südfrankreich und exportierten somit auch ihre Urbanität in Richtung Westeuropa.

Ähnlich den Phöniziern fehlte den Griechen eine imperiale Vision. Da sie ihre Kultur als überlegen wahrnahmen, gestaltete sich der Kontakt zu anderen Bevölkerungen in ihren Kolonien schwierig. Der Begründer des Persischen Imperiums, Cyrus, hatte hingegen eine kosmopolitische Vision, nämlich die eines Vielvölkerreiches unter persischer Vorherrschaft. Viele Kleinstaaten und Handelsstädte begrüßten die Sicherheit, die eine Allianz mit den Persern mit sich brachte. Die Griechen schlugen zwar die Perser 480 bei Salamis zurück, bekämpften sich dann jedoch im peloponnesischen Krieg gegenseitig. Griechenland wurde 338 von den Makedoniern besiegt, einer griechischen Kolonie, deren Thronfolger Alexander daran ging, ein Weltreich zu errichten. Alexanders große Planstädte, Antiochia (Phönizien), Seleucia (Babylon) und Alexandria waren für die Stadtentwicklung von Bedeutung. Hier wurden zum ersten Mal jeweils großflächig geplante urbane Infrastrukturen angelegt. Alexandria in Ägypten war als Handelsdrehscheibe zwischen Afrika, dem nahen Osten und der mediterranen Welt geplant. Ein großer Hafen entstand, aber auch eine bedeutende wissenschaftliche Bibliothek.

Nach Alexanders Tod 323 v. Chr. führten die Ptolemäer das Erbe Alexanders fort. Die Handelsflotten fuhren bis Indien und zum Horn von Afrika. Ptolemäische Bürokraten überwachten eine komplexe und protektionistische Kommandowirtschaft. Die landwirtschaftliche Produktion wurde wesentlich gesteigert. Kleopatra I. war Tochter des Seleukidenherrschers, ihre Ehe mit Ptolemaios im Jahr 195 v. Chr. – Kleopatra war damals 10 Jahre alt – sollte die Beziehungen befrieden. Diese Städte brachten erstmals auch den Frauen Freiheiten und Rechte. Manche erlangten auch politische Macht. Letzte ptolemäische Herrscherin in Ägypten war Kleopatra VII. Ein Jahrhundert nach Alexanders Tod begann das Vielvölkerreich zu bröckeln, Korruption und Konflikte zwischen den Bevölkerungsgruppen nahmen zu.

2.2.4.1 Rom, die erste Megastadt

Rom wurde zu einer Stadt unvorstellbaren Ausmaßes. Mit einer Million Einwohnern war es zwei- bis dreimal so groß wie frühere Großstädte, etwa Babylon. Für rund 500 Jahre funktionierte diese Stadt als Zentrum eines Weltreichs, weil die Römer die dafür notwendigen rechtlichen, wirtschaftlichen und ingenieurtechnischen Grundlagen zu schaffen in der Lage waren. Auf seinem Höhepunkt herrschte das Stadt-Imperium über ein Territorium, das von Britannien bis Mesopotamien reichte und rund 50 Mio. Einwohner hatte. Der Schritt in die urbane Zukunft gelang den Römern, indem sie zwei zentrale Faktoren miteinander verbanden: religiöse Überzeugung und organisierte militärische Stärke. Dabei hatte die Stadt keine spezielle Ausgangslage, einmal abgesehen von einem milden Klima, der Lage an einer Handelsroute (Tiber-Furt) und Salzvorkommen. Die Quelle zum Erfolg lag im Staatsmythos und im Sendungsbewusstsein der Römer.



Abb. 2.1 Das Forum Romanum Mittelpunkt des kulturellen, religiösen und wirtschaftlichen Lebens des römischen Imperiums. (Foto: Flade)

Die Etruskerherrschaft im 7. und 6. Jahrhundert vor Chr. brachte die Römer mit den griechischen und phönizischen Kulturen in Berührung. Nach ihrer Befreiung umfasste der Stadtstaat 40.000 Einwohner. Im Jahr 450 v. Chr. gaben sich die Römer ein Grundgesetz, das alle Bereiche des städtischen Zusammenlebens regelte. Traditionsverbundenheit, Religion und Zusammenhalt waren stark ausgeprägt (Abb. 2.1).

Die Römer besiegten nacheinander die Etrusker und die Griechen und schließlich 146 v. Chr. die Karthager. Der Aufstieg war von Wirren und inneren Konflikten begleitet. Julius Cäsar, der 49 v. Chr. an die Macht kam, brachte Ordnung in das riesige Reich und in die Stadt. Sein Nachfolger Augustus (43 vor bis 14 nach Chr.) baute die Stadt zur Kapitale mit eindrucksvollen Palästen, Tempeln und öffentlichen Gebäuden um. Augustus' Sieg über Kleopatra und Marc Anton 31 v. Chr. bei Actium besiegelte das Ende der hellenistischen Ära im Mittelmeerraum. Rom brachte die Urbanität auf ein neues Niveau und erneuerte auch Städte wie Karthago und Athen. Trotz des Marmors, der Reichsstraßen und der Aquädukte lebten viele Römer in ärmlichen Slums. Es war eine logistische Leistung, die riesige Stadt zu versorgen. Drei Häfen nahmen die dafür vorgesehenen Waren in Empfang, Getreide für die Armen, Luxusgüter für die Reichen und Sklaven für die Arbeit. Große Speicherhäuser, spezialisierte Märkte und ein ausdifferenzierter Detailhandel waren für die urbane Wirtschaft Roms kennzeichnend, ebenso wie die Waren und Spezialitäten aus den verschiedenen Provinzen.

Eine leistungsfähige Verwaltung und ein hoher Grad an Sicherheit waren Voraussetzungen für das Funktionieren des römischen Imperiums. Militärische Vorposten, der Limes, Wälle und Straßen schützten die Städte. Auch römische Außenposten wie Trier oder das britische Verusamium bekamen ein römisches Straßennetz, Badeanstalten und eine Wasserversorgung mit Leitungssystemen für Zu- und

Abwässer. Unter den Römern breiteten sich Handwerkstechniken aus, wurde das Rheinland zur Industriezone. Der Handel erstreckte sich bis Indien und China. Das Bürgerrecht wurde ausgeweitet, im 3. Jahrhundert kam die Hälfte der Senatoren aus den Provinzen.

Ein Grund für den Niedergang war die steigende Abhängigkeit Roms von der Sklaverei. Die römische Mittelschicht von Handwerkern und Händlern erodierte. Wo zuvor die Eroberungen den Bürgern Möglichkeiten sozialen Aufstiegs geboten hatten, war das Reich nun in der Defensive. Die innere Sicherheit nahm ab, was den Fernhandel erschwerte. Die Währung zerfiel. Den Römern fehlte ein Ziel, Zynismus machte sich breit. Brot und Spiele boten oberflächliche und grausame Zeitvertreibe. Epidemien, die Soldaten aus Mesopotamien einschleppten, verbreiteten Untergangsstimmung. Neue Religionen wurden ausprobiert und gewannen Anhänger, darunter auch das Christentum. Die alten Werte zerfielen. Das Christentum war nicht zivilpatriotisch wie es das römische Selbstverständnis gewesen war, und die Verfolgungen durch die Römer schufen einen Antagonismus. Dabei verbreitete sich das Christentum genau durch das römische Städtenetzwerk. Im 5. Jahrhundert, als Augustinus seinen Gottesstaat schrieb, war Rom bereits im Zerfall, und mit Rom auch andere Städte, die an Bevölkerung verloren. 410 fielen die Wisigothen ein, 476 die Germanen (Odoaker). Die öffentlichen Infrastrukturen zerfielen, im 7. Jh. hatte Rom nur noch 30.000 Einwohner. Während Europas Städte im Niedergang begriffen waren, bildete Byzanz die letzte Bastion des klassischen Urbanismus. Konstantinopel nannte sich das zweite Rom.

2.2.4.2 Die Renaissance europäischer Städte

Nach dem Niedergang Roms entwickelte sich die katholische Kirche zur kohäsiven Kraft in Europa. Die Kirche hatte Anteil am Aufschwung der Städte im kulturellen wie im politischen Bereich und erhielt Strukturen aufrecht, die zuvor von Reich oder Städten geprägt waren. Den merkantilen Werten der Stadtbewohner gegenüber war sie kritisch eingestellt und konnte diesen auch keinerlei Sicherheit garantieren. Die Städte mussten sich selber vor marodierenden Horden von Söldnern und Vagabunden schützen und errichteten Mauern und Türme zu ihrer Verteidigung. Kaufleute und Handwerker finanzierten ihre Verteidigung durch Sicherheitskräfte selbst. In dieser neuen Sicherheit genossen sie viel größere Freiheiten als die Bewohner der orientalischen oder asiatischen Städte. Die Städte wurden immer autonomer und mächtiger. Im Norddeutschen Raum entwickelte sich die Hanse als Städtebündnis mit Vormachtstellung im Ostseeraum. Ihre Blütezeit lag zwischen 1250 und 1400. Der Niedergang der Hanse hing mit dem Erstarken der Territorialgewalten (Monarchien) rund um die Ostsee zusammen.

Die Kreuzzüge förderten den Handel mit den Städten des Orients (Seide, Gewürze), und der Niedergang Konstantinopels eröffnete neue Möglichkeiten für die italienischen Städte, vor allem Kontrolle über die Handelsrouten in den Osten. Die Renaissancestädte entdeckten die Stadtentwürfe des römischen Architekten Marcus Vitruvius Pollio wieder, der zur Zeit des Augustus radiokonzentrische Grundrisse mit einem ausgeprägten Zentrum oder Forum in der Mitte und Wohngebieten bis an die Stadtmauern entworfen hatte. Renaissance-Künstler wie Leonardo da Vinci entwickelten die römischen Errungenschaften der Urbanität weiter und verfeinerten sie noch. In der Konkurrenz der Städte stieg zwischen dem 9. und dem 12. Jh. besonders Venedig auf. Die Stadt finanzierte ihre Pracht nicht durch die Herrschaft über andere oder eine religiöse Zentrumsfunktion, sondern aus dem kaufmännischen Erfolg, durch den Handel selbst und auch durch die Finanzierung des Handels sowie durch seine spezialisierten Handwerksbetriebe, die in eigenen Vierteln organisiert waren. Am Beginn des 16. Jh. war Venedig die reichste Stadt Europas mit einem kosmopolitanen Charakter. Die größte Konkurrenz für Venedig war Florenz sowohl in der Textilproduktion wie auch im Finanzwesen. Die Genueser kämpften um die Kontrolle des mediterranen Handels. Die italienischen Stadtstaaten wurden oft despotisch regiert, und verschiedene konkurrierende Fraktionen bekämpften sich gegenseitig. Gemeinsam war ihnen die Abkehr von imperialen und kirchlichen Traditionen. Neue Formen der Politik entstanden, und hier sind vor allem die Medici in Florenz zu nennen, die 1439 an die Macht kamen. Sie waren politische Führer eines neuen Typs. Ihr einziges Ziel bestand darin, für sich und ihre Stadt den größtmöglichen Reichtum zu erlangen. Sie wollten kein Reich erobern und keinen Glauben verbreiten. Sie waren großzügig, tolerant und opportunistisch. Die italienischen Stadtstaaten lebten zur Zeit Dantes bereits von ihrem erbten Reichtum. Die reichen Familien investierten zunehmend außerhalb der Städte, das Geld floss ab und die Handwerker verarmten. Das schwächte die Stadtstaaten. Im 17. Jahrhundert stiegen neue imperiale Zentren auf, die sich nationalstaatliche, größere Ziele gesetzt hatten. Paris, London, Lissabon, Madrid und Wien. Ähnlich wie zuvor die griechischen und phönizischen Handelsstädte bröckelte der moralische Zusammenhalt der Stadtstaaten. Der gemeinsame politische Wille, sich gegen die neue Konkurrenz zu wehren, fehlte.

2.2.4.3 Der iberische Aufstieg

Im 15. Jh. stieg das winzige Portugal mit Heinrich dem Seefahrer und Vasco da Gama zur Seemacht auf und eroberte westafrikanische und später südamerikanische Kolonien. Portugal erlangte vor allem Kontrolle über den Seeweg nach Indien. Der Welthandel entglitt nun den Chinesen und Arabern und gehörte den Spaniern und Portugiesen. Die Eroberung Amerikas im späten 15. und im 16. Jahrhundert

machte die iberischen Monarchen zu Weltherrschern, für die die Italiener arbeiten mussten, wollten sie Anteil am Reichtum erlangen. Lissabon gebärdete sich im 17. Jh. als imperiale Kapitale.

2.2.4.4 Paris, die ultimative europäische Metropole

Zum größten, wohlhabendsten und kohärentesten Kontinentalimperium entwickelte sich Frankreich. Paris war eine römische Siedlung auf einer Seine-Insel, die anschließend als Kirchenstandort überdauerte. Am Ende des 10. Jahrhunderts wurde sie zum Verwaltungszentrum der Kapetinger. Diese gelten als Begründer des französischen Zentralstaates. Im 12. Jahrhundert ließen sie die Straßen pflastern, bauten einen zentralen Marktplatz und legten eine Stadtmauer an. Die Kirche Notre Dame wurde im 12. und 13. Jahrhundert erbaut, Paris wurde mit 150.000 Einwohnern zur größten christlichen Stadt Europas. Lyon war Paris als Handels- und Industriestadt überlegen, aber Paris hatte den Vorteil des Regierungssitzes, der Monarchie, der Universität und des spirituellen Zentrums. 1594 kam Henri IV an die Macht und baute Paris zur Kapitale aus: Straßenzüge wurden bereinigt, der Louvre vergrößert, öffentliche Plätze nach italienischem Vorbild angelegt. Adlige siedelten sich an. Die Bürokratie expandierte. Handwerker zogen zu, um die Nachfrage einer wachsenden Bevölkerung zu bedienen, die sich in hundert Jahren auf eine halbe Million verdoppelte. Die alten Stadtmauern wurden schon 1670 zu eng. Louis XIV zog zwar nach Versailles, aber sein erster Minister Colbert verschönerte Paris durch neue Boulevards, das Hôpital des Invalides, mehrere Triumphbögen und die kreisförmige Place des Victoires. Paris sollte das zweite Rom werden. Das Programm war jedoch ruinös, und auszubaden hatten dies die breiten Bevölkerungsschichten, die von einer Hungersnot bedroht waren. Dennoch war Paris im 17. Jahrhundert zur größten europäischen Kulturhauptstadt geworden. Die Tradition zentralisierter Herrschaft sorgte über die nächsten Jahrhunderte dafür, dass es so blieb. 1851 folgte unter Louis Napoleon bzw. dem Stadtbaumeister Baron Haussmann ein ambitiöser Verschönerungsplan, der Paris mit grandiosen Boulevards ausstattete. Seine *grands travaux*, glanzvolle Fassaden und Parkanlagen, schufen einen ganz eigenen französischen Stil des Städtebaus, der künftig die Architekten von Wien bis Washington, Buenos Aires und Hanoi beeinflusste.

2.2.4.5 Städte des Geldes

In ganz Europa entstanden im 16. und 17. Jahrhundert neue Städte. Erstmals seit der Antike übertraf der Urbanisierungsgrad Europas denjenigen Asiens und des Nahen Ostens. Welche Städte konnten sich in den nun entstehenden Netzwerken positionieren? Prädestiniert waren eigentlich die iberischen Städte, da sie die Handelsrouten der Weltmeere kontrollierten. Die Conquistadores hatten jedoch die

Verbreitung des Glaubens und die Edelmetalle als Ziele, sie handelten wie mittelalterliche Ritter und nicht mit dem Ziel, nachhaltige Ökonomien und Handelsbeziehungen aufzubauen. Mit der Vertreibung der Juden 1492 verlor Spanien einen wesentlichen Bevölkerungsteil, der in Wissenschaft, Kultur und Handel tätig gewesen war. Diese Schicht zwischen Handwerkern, Kirche und Aristokratie fehlte nun. Der Reichtum aus Spanien floss durch das Land hindurch in die Hände italienischer und holländischer Mittelsmänner und Kaufleute. Spanien ruinierte sich durch teure Kriege und Luxus, verlor seine Jugend auf fremden Schlachtfeldern und litt unter Hunger und Epidemien. Die Städte schrumpften.

Dagegen profitierten die nordischen Städte, Antwerpen, Amsterdam und vor allem London, vom aufkommenden Welthandel. Sie wuchsen im 17. und 18. Jh. um das vier- bis siebenfache. Die Unterdrückung der Protestanten im Süden durch die spanischen Herrscher bewirkte deren Flucht in die nördlichen Niederlande. Amsterdam profitierte vom Zuwachs und der gewonnenen Unabhängigkeit. Wie die Handelsstädte des Südens hatte Amsterdam eine sehr vielfältige, religiös und kulturell diverse Bevölkerung. Hinzu kam das protestantische, vor allem calvinistische Ethos: Gott belohnt die Seinen mit Erfolg. Reichtum war der Beweis für moralische Überlegenheit. Die Diversität förderte zugleich Toleranz und Innovationsgeist im Bereich der Luxusgüter wie auch der Technologie. Die wohlhabende Mittelschicht brachte bedeutende Künstler hervor. Der Buchdruck demokratisierte die Kultur in Europa, um 1530 konnte sich ein Arbeiter in Frankreich eine Bibel kaufen. Ein intellektueller Diskurs entstand, an dem auch Juden und Frauen teilhatten. Nirgends war die Geburt dieses neuen Geistes so deutlich wie in London im 16. Jahrhundert. Die Stadt wurde zum Musterbeispiel für kulturelles Leben, für wissenschaftliche und theologische Debatten. Wissen galt hier als höchster Wert. London begann Amsterdam sowohl intellektuell als auch kommerziell zu überflügeln. Die holländischen Kaufleute waren mehrheitlich zu Rentiers geworden und investierten in Land und Vieh statt in neue Unternehmungen. Sie waren eher auf schnelles Geld aus als auf die Verteidigung ihrer Übersee-Kolonien, die klein und daher exponiert waren, wie etwa Neu-Niederland mit der Siedlung Neu-Amsterdam. So behielten sie Surinam wegen seines Zuckers und gaben Neu-Niederland trotz seiner guten Handelslage auf. 1664 wurde die Kolonie von den Briten übernommen, die Neu-Amsterdam bald in New York umbauten.

Ungefähr zur selben Zeit, um 1670, stieg London zur kapitalistischen Welthauptstadt auf. Britannien hatte Ressourcen an Menschen als Soldaten, Seeleuten und Siedlern, und an Rohstoffen wie Zinn, Kohle und Eisenerze. Es gelang der Stadt, diese Voraussetzungen mit kommerziellem Geschick zu verbinden. Seit dem 14. Jahrhundert wuchs die Stadt und zog junge, qualifizierte Menschen an. Heinrich VIII. verkaufte die Ländereien der Kirche, was dem Land großen Reichtum

brachte, auch den mittleren und ärmeren Schichten. Wer Ambitionen hatte, konnte in dieser Zeit aufsteigen und es zu etwas bringen. Engländer waren eine Nation von Seefahrern. Zwischen 1600 und 1800 errichteten sie ein Weltreich, das von China bis Nordamerika reichte und ganz Indien mit einschloss. Im 16. Jahrhundert wuchs London von 60.000 auf 225.000 Einwohner. Nach dem Brand von 1666 wurde die Stadt in vergrößertem Maßstab wieder aufgebaut. 1790 lebten 900.000 Menschen in London.

2.2.4.6 Anglo-Amerikanische urbane Revolution: Der Aufstieg der Industriestädte

London hatte nicht nur das Königsschloss und die Kathedralen, sondern schuf auch die Institutionen, die zur Verwaltung eines Weltreiches nötig waren. Das legte die Basis für die nächste Stufe der Stadtentwicklung. Diese wurde durch die Revolution in der Produktionstechnologie angestoßen, auch Industrialisierung genannt. Dabei halfen der Zugang zu Wasserwegen, die Entwicklung der Kohleverhüttung als Energiequelle und ein günstiges Klima für Unternehmertum. Im späten 18. Jahrhundert entstanden in Britannien die ersten Städte, die mit der Massenproduktion von Waren zusammenhingen. England als Kolonialmacht trug wesentlich zur Erschließung von Rohstoffvorkommen auch außerhalb Europas für das industrielle Zeitalter bei. Englands erste Industriestadt war Manchester, während London den Handel abwickelte und das Finanzwesen steuerte. Die neuen Städte der Industrie schufen enormen Reichtum, jedoch mit hohen Kosten für die Menschen, die hier lebten und arbeiteten. Um 1850 prägten die Zeichen des neuen Zeitalters die Landschaft und die Städte: Eisenbahnlinien und Brücken, Tunnelsysteme und riesige Fabriken mit hohen Schornsteinen. Optimismus machte sich breit, als immer mehr Briten von den Segnungen der Technik profitierten. Die arbeitsteilige Gesellschaft entstand. Auch Arbeiter konnten sich Güter kaufen, die zuvor den Eliten vorbehalten waren. Um die dunklen Seiten des Systems zu mildern, entstanden sozialreformerische Bewegungen. Der Reichtum äußerte sich auch in öffentlichen Gebäuden, in Bibliotheken, Universitäten und Krankenhäusern.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Britannien der industrielle Spitzenreiter. Nach 1850 übernahmen die USA die Führung. Die nordamerikanischen Städte begannen durch Immigration, Investitionen aus Europa, den allgemeinen Anstieg der Kaufkraft und der Nachfrage und durch die Entwicklung der Produktionsstätten, vor allem der Massenproduktion von Konsumgütern, rasant zu wachsen. Aus sechs großen Städten um 1850 wurden 38 große Städte um 1900.

2.2.4.7 Konservative Erneuerung in Europa

In Europa entwickelten sich Städte wie Manchester, St Petersburg und Barcelona zu modernen Logistik-, Dienstleistungs- und Industriestandorten. Sie wiesen alle

Kennzeichen von Modernität auf und fungierten als Symbole in den Urbanisierungsdebatten. Die Metropolen verkörperten zwischen 1890 und dem Ersten Weltkrieg den neuen Stadttyp, sie waren die Zentren des organisierten Kapitalismus und der modernen Gesellschaft, die ihn hervorgebracht hatte. Den Konservativen war der Moloch Großstadt unheimlich, während die Sozialisten ihn als höchste Manifestation des Kapitalismus bekämpften. Beide Pole setzten sich gleichermaßen die „Desurbanisierung“ zum Ziel. 1898 schlug der englische Büroangestellte Ebenezer Howard sein Gartenstadtmodell vor. Es sollte das Wachstum der Großstadt durch die Anlage kleiner, autonomer Wohnbezirke mit hohem Anteil an Grünflächen beschränken. Die Befürworter der Metropole, die Urbanisten, wollten die Funktionsfähigkeit der Großstadt erhöhen, indem sie nicht ihr Wachstum beschränkten, sondern die Funktionszusammenhänge neu ordneten und dadurch weniger Verkehr und bessere Kommunikation erzielten. Es waren Konzepte der „dezentralisierten Konzentration“.

Um 1890 wurden im deutschsprachigen Raum die Bauzonenpläne eingeführt. Stadtplanung beschäftigte sich nicht mehr mit einzelnen Einheiten oder Stadterweiterungen, sondern Ziel der Planung war nun die Stadt als Ganzes (Blau und Achleitner 1999, S. 62). Ingenieurstechnische Regulierungspläne zerlegten die Stadt in ihre Einzelteile und Nutzungen – Wohn- und Geschäftsviertel, Straßen, Häuserblöcke, öffentliche Plätze, Erholungsflächen etc. – und fügten sie dann zu einem neuen rationalen, erweiterbaren Stadtraster zusammen. Ein ganz anderes Konzept vertraten die Wiener Kritiker Camillo Sitte und Otto Wagner. Beide sahen die Stadt als architektonisches und kulturelles Ganzes, das aus Tradition, Zweck und Gewohnheit entstanden war. Obwohl ihre Ansätze unterschiedlich waren (Sitte konzentrierte sich auf kleine Plätze, Ansichten, Aussichten und das „Stadtbild“, während Wagner sich vor allem mit der dynamischen Expansion der modernen Großstadt befasste), versuchten beide, die Bedingungen des modernen Großstadtlebens mit dem traditionellen Konzept des gewachsenen Stadtraums zu vereinen.

In Deutschland erfolgte die Industrialisierung (wie übrigens auch in Japan) vergleichsweise spät, aber umso stürmischer. Deutlich wurde das besonders nach der Einigung des Reiches im Jahr 1871 an der Entwicklung der neuen Hauptstadt Berlin. Aus Berlin als der langweiligen preußischen Kasernenstadt wurde die pulsierende Metropole, umgeben von großen Industriegebieten mit rauchenden Kaminen. Am Ende des 19. Jh. lebten hier 1,5 Mio. Menschen. Berlin gefiel sich in der Rolle als jüngste und dafür modernste europäische Metropole, als amerikanische Stadt, als Chicago an der Spree. Verbunden war das Wachstum mit den üblichen Schattenseiten: Slumartigen Arbeiterwohnvierteln, Kriminalität und einem großen informellen Sektor. Um 1900 war Berlin eines der Zentren sozialistischer Agitation. Das Unbehagen an diesen Entwicklungen löste Ängste und Fremdenfeindlich-

keit aus, die sich vor allem gegen Juden richteten. Diese galten als Großkapitalisten ebenso wie als die Ordnung gefährdende Kommunisten, in beiden Fällen als wirtschaftliche und moralische Bedrohung für den Mittelstand.

Neo-traditionalistische Ideen hatten Konjunktur. Der nationalsozialistische Theoretiker Gottfried Feder forderte die Dezentralisierung in Form kleiner Städte, umgeben von agrarischen Zonen. Feder schlug eine Anpassung an landschaftliche Gegebenheiten vor mit organischen Siedlungen von jeweils 20.000 Einwohnern. Die Deutschen starteten wie die Japaner in den 1930er Jahren eine Kampagne gegen alles Fremde oder Fremdartige in Kunst, Musik und Kultur: gegen „degenerierten“ Jazz und Literatur. Nach seinem Machtantritt verwarf Hitler die meisten von Feders Theorien und Programmen. Die Nationalsozialisten wollten und konnten nicht zurück zum Dorf, vielmehr sollte Berlin zur Hauptstadt einer alternativen Moderne werden. Regionalzentren waren in Krakau und Linz geplant. Berlin aber sollte in den Rang der Weltstädte aufsteigen, und das wurde bereits zu den olympischen Spielen von 1936 deutlich. In deren Folge plante Albert Speer die Hauptstadt Germania in den Maßstäben des Alten Rom oder Babylon. Wesentliche Elemente waren weite Boulevards und zeremonielle Zentren, einschließlich einer gigantischen Kuppelhalle für 125.000 Menschen und eines Adolf Hitler Platzes für eine Million Menschen. Nicht alle Pläne Feders wurden ausgesetzt. Für die neuen Lebensräume im Osten planten die Nationalsozialisten ein System von inselartigen, deutsch dominierten Industriestädten, umgeben von landwirtschaftlichen Siedlungen und traditionalistischen Dörfern. Wie auch die japanischen Großmachtträume endeten diese Pläne 1945 in Ruinen. Deutsche wie japanische Städte wurden schließlich unter amerikanischer, in Ostdeutschland unter sowjetischer Aufsicht wieder aufgebaut.

2.2.5 Große Städte des Islam

Auf den Niedergang Roms folgte die Epoche der großen Städte des Islam. Von Mekka aus verbreiteten die Kalifen nach Mohammeds Tod 632 seine Lehre. Diese wirkte auf die Gestalt der Städte. Moscheen waren Zentren urbanen Lebens (Abb. 2.2).

661 zog das Kalifat von Medina nach Damaskus. Bagdad wurde zur bedeutendsten islamischen Stadt, um 900 wahrscheinlich die größte Stadt der Welt. Es entstand nur 30 km entfernt von Ktesiphon, der persischen Hauptstadt, die ihrerseits Seleucia, die Hauptstadt des seleukidischen Imperiums nach dem Makedonierreich Alexanders, ersetzt und absorbiert hatte.



Abb. 2.2 Die Moschee im Zentrum der islamischen Stadt. (Foto: Flade)

Kairo, gegründet im 10. Jahrhundert, expandierte in den folgenden drei Jahrhunderten von der administrativen Kalifatsstadt zur kosmopolitischen Metropole. Es wurde zum bedeutenden Handelszentrum und traf starke Sicherheitsvorkehrungen. Die islamischen Städte und Handelszentren übten Einfluss auf die Nomadenvölker Kleinasiens wie Türken und Mongolen aus. So konnten sie die Verbindung nach Zentralasien und Indien herstellen.

2.2.6 Das Reich der Mitte

China war weder wirtschaftlich noch kulturell auf Expansion ausgelegt, zumindest nicht außerhalb des Raumes China-Japan-Korea. Im Gegensatz zur Stadt-zentrierten islamischen Kultur war die chinesische Kultur agrarisch. Die großen chinesischen Städte galten als fortschrittlich und gut geplant, unterschieden sich aber nicht wesentlich vom dicht besiedelten Umland. Sie waren nur etwas dichter, hatten aber keinen den europäischen oder islamischen Städten vergleichbaren Einfluss auf ihr Umland. Chinas Städte waren Verwaltungszentren des Reiches. Handel und Handwerk spielten nur nachgeordnete Rollen. Politik, nicht Handel, prägte das städtische Leben. Erst in der zweiten Hälfte des 1. Jahrtausends unter der Tang-Dynastie, die die traditionellen Einschränkungen des Handels aufhob, gewannen Handelsstädte an Gewicht. China wurde zur transkontinentalen Handelsmacht.

Chinesische Seeleute handelten über die Weltmeere, die Flotte umfasste im 12. Jh. 52.000 Mann. Chinesischer Einfluss machte sich in ganz Asien bemerkbar. Die großen chinesischen Hafenstädte entwickelten sich zu multinationalen Handelsmetropolen (Guangzhou/Kanton, Fuzhou, Zhangzhou). Die Mongolenherrschaft, die im 13. Jh. von China bis Moskovien reichte, brachte die chinesische urbane Kultur noch weiter ins Ausland, nun entstanden chinesische Handelskolonien in fremden Städten. Die Mongolen herrschten über ein Vielvölkerreich und waren religiös relativ tolerant. Buddhismus, Taoismus, Islam und Christentum existierten friedlich miteinander. Auch Muslime und Christen konnten unter ihnen aufsteigen.

Um 1600 begann der Niedergang der großen Städte des Ostens. Dafür gab es mehrere Gründe. Die Geringschätzung der Peripherie erwies sich als gefährlich. So galt Europa den Chinesen als zivilisatorisch und technologisch unterlegen, uninteressant und nicht weiter beachtenswert. Aus diesen Überlegenheitsgefühlen heraus wurden wesentliche Entwicklungen übersehen – bis ins 18. Jahrhundert, als sich eine europäische Überlegenheit und ein hegemonialer Anspruch zu manifestieren begannen. Ferner waren autokratische Herrschaftsformen ein Nachteil, denn sie machten die Städte von der Lebensspanne ihrer Dynastien abhängig. Selbst prosperierende Städte wie das spanische Cordoba gingen unter, wenn das Herrscherhaus gestürzt wurde. Lange andauernder Reichtum führte zu Nachlässigkeit auf dem Gebiet der Verteidigung, so dass die mongolischen Eroberer 1258 in Bagdad auf wenig Widerstand stießen. Die Mongolen töteten den letzten Kalifen und seine Familie sowie einen Großteil der Bevölkerung. Die Stadt blieb in Ruinen und wurde nie wieder zur Drehscheibe der Welt. Ähnliches traf auf die chinesischen Städte zu. Die frühen Dynastien waren wehrhaft, doch mit der Zeit breiteten sich Korruption und Schwäche aus. Diese Schwäche nach einigen Generationen von Macht und Reichtum war kein asiatisches oder islamisches Phänomen. In Europa stiegen im Mittelalter die Handelsstädte auf, und in ihnen eine Schicht von Kaufleuten und Handwerkern, die eine vitale Alternative zur Feudalherrschaft darstellten. China wandte sich unter dem Einfluss neokonfuzianischer Gelehrter dem Inneren zu und seine Handelsstädte verloren an Bedeutung. Der Überseehandel fiel in die Hand der Europäer. Die europäischen Kaufleute, die mit ihren Schiffen in den Küstenstädten Afrikas, Indiens und Asiens auftauchten, erschienen als kleine Händler aus einem rückständigen Teil der Welt. Doch im Laufe des 16. und 17. Jh. wurden sie zahlreicher, ihre kleinen Schiffe wurden schneller und konnten weiter fahren. Am Ende des 17. Jh. hatten niederländische, portugiesische und spanische Seefahrer den Handel mit den Gewürzländern Südasiens ebenso unter ihre Kontrolle gebracht wie bald darauf den lukrativen Handel mit afrikanischen Sklaven, Elfenbein und Gold. Städte wie Kairo oder Istanbul verloren ihre Funktion als Umschlagplätze und spürten den wirtschaftlichen Niedergang. Kleine Handelskolonien in China,

Indien und Afrika wuchsen zu großen wirtschaftlich bedeutenden Städten. Schrittweise verloren die Hauptstädte im Binnenland die Kontrolle über den Handel. Die Dominanz europäischer Handelsstädte begann.

2.2.7 Industrialisierung weltweit – Japan

Die Industrialisierung als Prozess erfasste immer mehr Länder und löste eine Welle der Urbanisierung aus. Im späten 19. Jh. entstanden auf allen Kontinenten neue städtische Zentren, in Südamerika, Afrika, Australien und vor allem Asien. Dieses Wachstum wurde durch die Verwaltungen und den Handel sowie den Export von Rohstoffen vorangetrieben. Die industrielle Expansion blieb begrenzt durch die Handels- und Zollpolitik der Kolonialmächte, unterentwickelte Transportwege und Infrastrukturen. In Kontinentalasien und Afrika war die menschliche Arbeitskraft so billig und die Kaufkraft so gering, dass eine dezentralisierte einfache Agrarproduktion dem Maschinengebrauch vorgezogen wurde. Andere Regionen waren dagegen fortschrittlich. Japan, Deutschland und Russland hatten zu Beginn des 20. Jahrhunderts umfassende Industrialisierungsprogramme und damit auch wachsende Industriestädte. Tokyo, Osaka, Berlin und St. Petersburg konkurrierten nun direkt mit New York, Manchester und London, nicht nur lokal, sondern auf einem globalen Markt.

Japans Eintritt ins industrielle Zeitalter geschah plötzlich und schnell. Japan wurde im Zuge der Errichtung eines landesweiten Verwaltungssystems im 8. Jh. entsprechend den wichtigsten Handelsrouten in acht Großregionen unterteilt. Diese Einteilung wurde im Lauf des Mittelalters von Territorial-Fürstentümern (Daimyaten) überlagert, die alten Provinznamen blieben aber im kulturellen und religiösen Brauchtum verankert und sind noch heute ein wichtiger Bestandteil regionaler Identitäten. Hokkaidō war bis ins 19. Jh. weitgehend unerforscht und hauptsächlich von nicht-japanischsprachigen Ureinwohnern, den Ainu, bewohnt. Bevor sich in Japan das Konzept einer Hauptstadt nach chinesischem Vorbild durchsetzte, bezog jeder Tenno eine neue Residenz. Erst Ende des 8. Jahrhunderts etablierte sich Heian-kyō, das heutige Kyoto, als permanenter Sitz des Tennos und der Zentralregierung. Die alten Residenzen befanden sich jedoch zumeist zwischen den heutigen Städten Kyoto, Osaka und Nara. Diese Region erhielt daher die Bezeichnung Kinai, kaiserlicher oder Hauptstadt-Distrikt (www.univie.ac.at/rel_jap/an/Metalog:Geographie).

Im Jahr 1853 landete Colonel Matthew Perry mit seinen „schwarzen“ kohlegetriebenen Schiffen und einer militärischen Übermacht, die die Japaner zutiefst schockierte. Er erzwang die Öffnung und ein 1858 unterzeichnetes Handelsab-

kommen (Harris-treaty) mit den USA. Zuvor hatten 200 Jahre lang nur China und Holland Handel mit Japan treiben dürfen (oldphotosjapan.com/en/photos/42/osaka-1890s-e..). Nach dem Sturz der Tokugawas 1868 begann eine radikale Modernisierung des Landes. Die Meiji Restauration verfolgte eine Aufholpolitik, um den Anschluss an die führenden Industrieländer zu schaffen. Infrastrukturen wurden ausgebaut und westliche Technologien importiert. Zuvor war Kontakt zum Ausland verboten gewesen. Wie in Britannien und den USA brachte die Industrialisierung ein rasches Stadtwachstum. In den 1920ern wurde Osaka mit seinen vielen mittleren Fabriken das Manchester des Ostens genannt. Die Bevölkerung vervielfachte sich zwischen 1875 und 1920. Nagoya wandelte sich von der Festungsstadt zum industriellen Zentrum. Hier befand sich die Grundlage eines späteren Weltkonzerns, Toyota. Zur ersten aller japanischen Städte wurde Tokyo, das Kyoto als Herrschaftssitz ablöste. Das gab der Stadt Legitimität als spirituelles und wirtschaftliches Zentrum der Nation. Viele wichtige Betriebe verlegten ihre Zentrale in die Hauptstadt. Auch nach dem verheerenden Erdbeben von 1923 (100.000 Tote, 1 Million Obdachlose) behielt Tokyo seine Position. In den 1930er Jahren hatte Tokyo ein eindruckliches Stadtzentrum mit Hochhäusern, Warenhäusern und einem ausgeklügelten Verkehrssystem. Asien hatte eine Stadt, die es mit New York und London aufnehmen konnte.

Doch die Hässlichkeit der schnell gewachsenen Industriestädte, der Schmutz, die Luftverschmutzung und die Lebensbedingungen, die um 1920 als immer störender empfunden wurden, vertrugen sich schlecht mit den traditionellen, eng auf die Schönheit der Natur bezogenen japanischen Werten. Der Wandel wurde als Angriff unpersönlicher und gefährlicher westlicher Einflüsse auf die traditionellen Werte und vornehmen Lebensweisen des alten Japan empfunden. Die „eisernen Monster“, wie sie Natsume Soseki 1916 nannte, verschlangen die farbigen alten Symbole traditionellen japanischen urbanen Lebens – Mauern, Tempel, große Zentralmärkte – und ersetzten sie durch rauchende Fabriken und graue Bürogebäude aus Beton. Daneben ist aber zu bedenken, dass die neuen Technologien den Lebensstandard der Menschen gehoben hatten, Elektrizität, Eisenbahn und Straßenbahnen das Leben vereinfachten, einfache Handwerker und verarmte Samurai zu neuen Führern der industriellen Unterschicht aufsteigen konnten und Bücher, Zeitungen und bald auch das Radio Informationen und Wissen für breite Schichten der Bevölkerung zugänglich machten. Um 1860 drückte sich diese Ambivalenz darin aus, dass sich die Landkarten immer noch auf die mythologischen und historischen Bedeutungen der verzeichneten Orte beriefen, während die gleichzeitig erscheinenden Eisenbahnkarten die Poetik beiseite ließen und sich auf die Landschaftsvermessung konzentrierten.

Die wirtschaftliche Rezession der 1920er und 30er Jahre ließ viele Japaner an der Gültigkeit westlicher Modelle zweifeln. Die Führungsschicht ging mehr und mehr dazu über, die Bedürfnisse der städtischen Industriegesellschaft mit einer sehr traditionalistischen, häufig offen fremdenfeindlichen Haltung zu verbinden. Die Gegensätze zwischen Moderne und Tradition sollten in einer Ideologie des „Hauses“ und des erweiterten Familiennetzwerkes aufgehoben werden. Dieses traditionelle hierarchische Denken in Familienstrukturen wurde auf andere gesellschaftliche Bereiche übertragen und stärkte die Autorität von Eltern, Firmeninhabern, militärischen und politischen Führern und letztlich des Kaisers. Westliche Modelle der Konfliktbewältigung erschienen für japanische Verhältnisse ungeeignet. Die japanischen Eliten versuchten, die Nation in einem Geist zu vereinen. Um dieses Modell in einer zunehmend diversifizierten Gesellschaft umzusetzen, war ein hoher Grad von Reglementierung und Repression nötig. Gewerkschaften wurden gleichgeschaltet oder aufgelöst. Die Obrigkeit startete eine Kampagne gegen schädliche westliche Einflüsse wie Mode, Jazz, Hollywoodfilme oder die Frauenemanzipation. Große Städte wie Tokyo und Osaka, in denen westliche Einflüsse am deutlichsten sichtbar waren, wurden „gesäubert“. Analog dazu träumten Japans Stadtplaner von einer konservativen Erneuerung der Städte im Sinn traditioneller Lebensweisen. Mit dem wachsenden Imperium pflanzten sie Städte in der Mandchurei, in Korea oder andernorts im wachsenden Einflussbereich. In Nagoya und Tokyo sollten graue Wohnblöcke durch Grünanlagen und Satellitenstädte ersetzt werden. Uzo Nishiyama, einer der einflussreichsten Planer, ging von einer Vision der Nachbarschaft aus. Arbeit und Wohnen sollten wieder verbunden werden wie im traditionellen Dorf.

2.2.8 Russland als dritter Weg

Russland war im Vergleich zu Japan und Deutschland mit der Industrialisierung noch später dran. Peter der Große, der 1689 an die Macht kam, bereiste Europa und verbrachte Zeit in London und Amsterdam. Er wollte sein Land modernisieren und nach Westen öffnen. 1703 gründete er an der Mündung der Newa die neue Hauptstadt St. Petersburg als Handelshafen und Regierungssitz. Hier sollte sich die kommerzielle Kraft der Holländer mit der glanzvollen Architektur Italiens und Versailles verbinden. Petersburg sollte alles sein, was das traditionelle Moskau mit seinen goldenen Kuppeln, seinen Holzhäusern und seinem Traditionsbewusstsein nicht war. Petersburg wuchs rasch und wurde zum kulturellen Zentrum, doch das industrielle Wachstum ließ auf sich warten. Dies begann erst nach der Abschaffung der Leibeigenschaft 1861. Auch jetzt standen hinter den Investitionen meistens

ausländische, oft deutsche Unternehmer und Kapital. Was fehlte, war eine besitzende Mittelschicht, die sich zwar langsam entwickelte, aber von den Formen der Mitbestimmung und sozialem Ansehen ausgeschlossen blieb. Die starre ständische Struktur verhinderte eine dynamischere Entwicklung und blieb bis 1917 erhalten. Die Unzufriedenheit mit den Verhältnissen in Verbindung mit den Kriegsfolgen führte im Februar 1917 zu Hungerrevolten und im Oktober schließlich zur Machtübernahme durch die Bolschewiki.

Die Sowjets wollten das Land möglichst schnell modernisieren. Ihr utopisches Ziel war der Kommunismus: Eine herrschaftsfreie Gesellschaft, in der alle nach ihrem Vermögen mitwirkten und alle genug zum Leben bekommen sollten. Erreichen wollten sie dieses Ziel durch Industrialisierung und durch höchste Effizienz bei der Organisation der Arbeitsprozesse. Frederick Taylor und Henry Ford waren die Vorbilder. Man wusste aber nicht, wie lange das dauern würde, denn nach Krieg, Revolution und Bürgerkrieg lag das Land in Scherben, auch die größten Städte Moskau und Petrograd waren entvölkert. 1917 lebten nur 18 % der Menschen in Städten, und 80 % waren Analphabeten. 1921 wurde Lenins Plan zur Elektrifizierung des ganzen Landes durch große Kraftwerksbauten lanciert. Hinzu kam eine breit angelegte Alphabetisierungs- und Bildungskampagne, die ausgesprochen erfolgreich war. Um die Wirtschaft anzukurbeln, wurden privatwirtschaftliche Initiativen erlaubt. Nach Lenins Tod 1924 übernahm Stalin die Macht. Ende der 1920er Jahre hatte Moskau zwei Millionen Einwohner. 1928 begann die Kollektivierung der Landwirtschaft mit dem Ziel, industrialisierte Großbetriebe zu schaffen. 1929 begann mit dem ersten Fünfjahrplan die forcierte Industrialisierung des Landes. Erzabbau und Eisenkombinate wurden aus dem Boden gestampft. Dafür wurden ganze Städte neu geplant und gebaut.

Die Industrialisierung ging mit einer Verstädterung des Landes einher. Moskau wurde 1918 an Stelle des feudalen Petrograd zum Regierungssitz der Sowjetmacht. 1935 trat ein Generalplan für die Rekonstruktion Moskaus in Kraft. Gemäß diesem Plan sollte die Stadt auf dem alten radiokonzentrischen Grundriss maßstäblich vergrößert und verschönert werden, um zur Welthauptstadt des Kommunismus zu werden. Eine Metro, Häfen und Hochhäuser gehörten zu dem Plan. Das innere der Stadt sollte von weiten Plätzen und Magistralen geprägt sein. Eine Zeremonialachse führte zum zentralen Platz vor einem riesigen „Palast der Sowjets“, der zum höchsten Gebäude der Welt werden sollte. Er sollte an der Stelle der Christus-Erlöser-Kathedrale aus dem Jahr 1874 errichtet werden, die deswegen bereits 1931 gesprengt worden war. Damit wurde auch symbolisch ein sakraler Ort eingenommen. Das kosmopolitische Petrograd wurde 1924 in Leningrad umbenannt. Schon seit 1917 wurde das Zentrum proletarisiert und damit sowjetisiert. Die Adligen, Wissenschaftler, Beamten und Intellektuellen im Zentrum wurden vertrieben oder

mussten ihre herrschaftlichen Wohnungen mit Arbeiterfamilien teilen. Wenigen gelang es, die Zimmer mit Verwandten und Bekannten zu besetzen. In den 1930er Jahren sollte unter Stalin ein neues sowjetisches Stadtzentrum im Süden geschaffen werden. Hier im ehemaligen Industrie- und Arbeitergebiet entstand der repräsentative Moskovskij Prospekt und ein gigantisches Stadtparlament, während die städtischen Eliten durch die stalinistischen „Säuberungen“ dramatisch dezimiert wurden. Doch nachdem die Leningrader Bevölkerung im Krieg die 900 Tage währende Blockade abgewehrt hatte, war an eine Abwertung des alten Zentrums nicht mehr zu denken, und der Süden blieb einfach eine Stadterweiterung mit großen Verwaltungsbauten.

Die sowjetischen Städte durchlebten unterschiedliche Phasen. In den 1920er- und 30er Jahren kamen enorm viele Menschen vom Land in die Städte, was kulturell gesehen nicht nur zu einer Verstädterung der Bevölkerung, sondern eher noch zu einer Verdörflichung der Städte führte (Hoffmann 1994). Dörfliche Gewohnheiten überdauerten in den Städten. In den 1930er Jahren gab es eine großangelegte Kampagne zur Kultivierung der Bürger. Auch die erwähnten Gemeinschaftswohnungen stellten ein Instrument der urbanen Sozialisation und der sozialen Kontrolle, aber auch der Nivellierung der Gesellschaft dar. Die Industrialisierung litt unter den vielen unqualifizierten Arbeitskräften und einer sehr hohen Fluktuation. Ein sowjetischer urbaner Lebensstil entwickelte sich erst nach 1945, als Zuwanderer aus kleineren in größere Städte kamen. Mit der Urbanisierung diversifizierten sich die städtischen Lebensstile. Das wurde unter anderem befördert durch die 1956 lancierte Wohnungsbaukampagne unter Nikita S. Chruščev. Zwischen 1955 und 1972 zogen 132 Mio. Sowjetbürger in eine neue Wohnung (Harris 2013). Diese Wohnungen in industrieller Massenbauweise waren zwar sehr klein, hier lebte aber jede Familie für sich. Die riesigen Neubauviertel aus Plattenbauten legten sich um die sozialistischen Städte und gaben ihnen eine neue Prägung. Erst 1959 lebten in der Sowjetunion gleich viele Menschen in Städten wie auf dem Land. Ein dauerhaftes Problem der sowjetischen Industriegesellschaft blieb die sehr niedrige Produktivität. Das hing mit fehlenden Leistungsanreizen zusammen und mit der durch die Planwirtschaft bewirkten „Tonnenideologie“: Bei der Bemessung der Produktionserfolge der Betriebe zählte nicht Qualität, sondern Menge. Zugleich wurde der Grundbedarf an Essen, Wohnung und Kleidung vom Staat durch subventionierte günstige Preise garantiert. Das belastete die sozialistischen Systeme immer stärker. Die sowjetische Industrialisierung und Urbanisierung erfolgte in hohem Maß auf Kosten der Umwelt. Ein Grund für diese Tatsache liegt in einem traditionellen Bewusstsein der Größe des Landes: Wenn die Ressourcen an einer Stelle verbraucht sind, zieht man weiter. Ein anderer Grund war die unbegrenzte Technikgläubigkeit der Sowjetmacht. Bekräftigt durch die Erfolge in der Raumfahrt und der Nukle-

artechnologie lebten die bereits unter Stalin entworfenen Pläne zur Umgestaltung von Natur und Klima bis in die späte Brežnev-Zeit fort.

2.2.9 Die moderne Metropole in den USA

1907 schrieb der Pastor Dana Bartlett „Die bessere Stadt“, ein Buch, das dem aufstrebenden Los Angeles gewidmet war. Er entwarf eine Vision, in der alle Zugang zum Meer, zu Grünflächen und Bergen haben sollten. Industriegebiete sollten an die Peripherie verlegt werden. Die Menschen sollten nicht in Wohnblöcken leben, sondern in kleinen Einfamilienhäuschen mit Garten. Diese weitläufige Konzeption von Stadt kam bei den wirtschaftlichen und politischen Eliten von Los Angeles gut an. Sie wollte aus ihrer Stadt eine Art geplantes Paradies machen. 1908 trat hier der erste umfassende Zonenplan der USA in Kraft, der eine dezentralisierte Stadtentwicklung mit mehreren kleinen Zentren und verteilten Industriezonen vorsah. Grundlage für eine solche Planung war der Pacific Electric Railway. Später kam die Verbreitung des Automobils hinzu. 1923 verkündete der Leiter des Planungsamtes, das Modell von Los Angeles sei den Städten des amerikanischen Ostens bei weitem überlegen und zeige den Weg in die Zukunft. In den 1930er Jahren machten Einfamilienhäuser 93 % der Wohnhäuser der Stadt aus, und die Stadt hatte weltweit die größte flächenmäßige Ausdehnung. In mancher Hinsicht versagte die Planung, so gab es etwa kaum Parks und öffentliche Räume. LA war der Vorreiter der suburbanen Lebensweise und Stadtform.

Der Aufstieg des suburbanen Modells bedeutete einen Bruch mit der traditionellen Stadtentwicklung, in der im Zentrum von alters her wichtige Funktionen, hohe Dichte und öffentliche Plätze als Merkmal galten. Die Industrialisierung erhöhte den Druck auf die Städte und verdichtete sie noch mehr: Um 1800 waren die europäischen Städte doppelt so dicht besiedelt wie im Mittelalter. Auch während der Industrialisierung blieben die Vorstädte eher den Unterschichten und Randständigen vorbehalten. Eine Reaktion auf das Wachstum der Städte war die Reorganisation des inneren Zentrums wie in Paris. Eine schicke Wohnung im Zentrum von Paris ist bis heute der Traum jedes aufstiegsorientierten Franzosen. Eine andere Reaktion fand man in London, das um 1910 die weltgrößte Stadt war. Hier erweiterte sich die Stadt ins Umland, und Vorstädte begannen sich um das Zentrum zu legen. Sowohl die wohlhabenden Bürger wie die kleinen Angestellten versuchten, ins Grüne zu ziehen. Diesem Trend kam die Gartenstadt-Vision von Ebenezer Howard entgegen. In der Folge wurden tatsächlich Planstädte angelegt, die erste war Letchworth 1903. In London förderten die lokalen Bahnen die Entstehung von Vorstädten. In den USA war es eher die Automobilisierung.

Die Epoche der Suburbs (Vorstädte) in den USA begann in den 1950er und 60er Jahren mit dem Auszug der Mittelschichten aus den Städten in die Vorstädte. Dazu trug die Gesetzgebung wesentlich bei, die Kriegsveteranen mit günstigen Krediten versorgte und überhaupt staatliche Garantien für Hypotheken gab. In den USA konnten sich diese Siedlungen nur zusammen mit einem ausgeklügelten Straßensystem entwickeln. Die Suburbs boten eine Fluchtmöglichkeit aus den bevölkerten Zentren und auch aus den alten ethnischen Einwanderer-Gemeinschaften. Hier konnte man Bekanntschaften schließen und sein Leben führen, ohne sich um überkommene soziale Konventionen kümmern zu müssen.

Das Modell der Suburbs setzte sich weltweit durch, etwa in Südamerika oder Australien. In England lebte die Gartenstadt-Idee nach dem 2. Weltkrieg fort und blühte in den 1980er Jahren im New Urbanism nochmals auf. In Westeuropa entstanden nach dem 2. Weltkrieg auch durch den Marshall-Plan moderne Massenkongressgesellschaften, die sich am American way of life orientierten. Wesentliches Merkmal war die Automobilisierung, die das Flächenwachstum der Städte förderte. Deutschland ist hier paradigmatisch in der Entwicklung von Stadtviertel zentriertem Wachstum: Zwischen 1970 und 1997 sank die Bevölkerung im Zentrum Frankfurts, während sie in den Vorstädten wuchs. Die Arbeitsplätze folgten der Entwicklung an die Peripherie. In Hamburg verlief die Entwicklung ähnlich.

2.2.9.1 Kritik an der Suburbanisierung

Die intellektuellen Eliten und die Stadtplaner wetterten gegen den millionenfachen Auszug aus den Städten. Die Vorstädte galten als Verschandelung der Landschaft und als kulturelle Wüsten, als Anti-Stadt (Lewis Mumford), die dem alten Zentrum die Lebenskraft raube. Kritik galt auch der wachsenden Kluft zwischen den überwiegend weißen Vorstädten und den von Afroamerikanern bewohnten Innenstädten. 1970 waren 95% der Vorstadtbewohner weiß. In den 1960er Jahren lebten in den Städten der Ostküste und des Mittleren Westens 51% der Schwarzen in den Innenstädten, mit 30% der Weißen. Besonders ausgeprägt war das in den Industriestädten. Soziale Spannungen waren die Folge, die wiederum zum Auszug von Weißen in die Vorstädte führten. Einen Ausweg sahen die Planer in der Verdichtung der Innenstädte und in neuen Hochhäusern. In den 1960er und 70er Jahren hatten Le Corbusiers Ideen Einfluss auf die Städte der USA. Nun entstanden enorme Bürogebäude und Zentren wie das World Trade Center, erbaut zwischen 1966 und 1977, das Tausende von kleinen Geschäften im alten electrical district verdrängte und die New Yorker West Side zerschnitt. Diese Maßnahmen konnten aber den Auszug aus den Städten nicht aufhalten.

2.2.9.2 Neue Trends nach 1970

Seit den 1970er Jahren war die Entwicklung in den amerikanischen Städten gespalten. Industriestädte wie Detroit zerfielen mit der Deindustrialisierung und dem Aufstieg der Schwellenländer. Andere Städte leben von ihren globalen Steuerungsfunktionen und ihrem kulturellen Kapital. Dies war ein weltweites Phänomen: Auch Nagoya und Osaka oder Manchester verschwanden in der Bedeutungslosigkeit, im Gegensatz zu Tokyo oder London. Mit der Globalisierung, die auch ihre konkreten Orte braucht, an denen sich die „kreativen Klassen“ versammeln, setzten neue Entwicklungen ein.

Seit den 1990er Jahren macht sich in westlichen Metropolen ein Trend zurück in die Zentren als Wohnraum bemerkbar. Er geht einher mit der Erschließung und Verdichtung innerstädtischer Brachen. Typisch sind Umnutzungen von Bahnhofsin-
dustrie- oder Gewerbe- oder Lagerflächen zu Lofts, die zur Neugestaltung und Aufwertung ganzer Viertel führen. Beispiele sind die Londoner Docklands, die Hamburger Hafencity, aber auch Teile Manhattans wie die Lower East Side, SoHo und zuletzt Harlem. In der Geschichte der Stadtdiskurse ist diese Entwicklung mit dem negativ besetzten Begriff der Gentrifikation besetzt. Diese verläuft meist nach einem bestimmten Muster: Zentrumsnahe Wohnviertel, die entweder günstigen Wohnraum bieten, weil sie von einkommensschwachen Schichten bewohnt werden oder aber brachliegende Gewerbeflächen, die in Wohnraum oder Ateliers umgenutzt werden können, ziehen Studierende, Künstler, Kreative und Intellektuelle an. Ihre Gegenwart wertet die Gegend auf. Bald bieten erste Cafés ihren Latte Macchiato an, dann eröffnen Galerien. Buchhandlungen, Bio-Läden und Boutiquen mit den Erzeugnissen lokaler Kreativer folgen. Das Viertel gewinnt an Anziehungskraft, die Mieten steigen, es wird renoviert. Ein Verdrängungsprozess setzt ein, die Studenten und Kreativen, die den Prozess in Gang gesetzt haben, jammern über den Verlust an Authentizität und ziehen weiter – in das nächste Viertel mit günstigen Mieten. Der Prozess beginnt von vorne. In historischer Perspektive relativieren sich solche Prozesse allerdings, denn Städte und Stadtteile sind dynamische soziale Gebilde, die sich laufend verändern. Die Gentrifizierung war letztlich auch eine Folge der Anstrengungen, die Mittelschichten aus den Vorstädten zurück in die Zentren zu locken.

2.2.10 Afrika und das postkoloniale Dilemma

Die urbane Bevölkerung der Schwellenländer wuchs zwischen 1960 und 2000 von 20 auf 40 %. Seit 2008 leben weltweit mehr Menschen in Städten als auf dem Land. Das äußert sich auch in den sich wandelnden Dimensionen der Städte. 1950

gab es nur zwei Städte mit mehr als 10 Mio. Einwohner: New York City und London. 2015 werden es 25 sein. Die Megacities der Schwellenländer stellen eine neue urbane Revolution dar. Diese Entwicklung in den Schwellenländern hat ihre Wurzeln in der europäischen Kolonisation Asiens, Lateinamerikas und Afrikas. Mit der Kolonisierung entstand ein Europäischer Mikrokosmos, ein Netzwerk von europäisch dominierten Städten in Asien und Afrika: Jakarta, Singapur, Bombay, Kalkutta, Shanghai, Hong Kong, Kapstadt, Johannesburg und Lagos. Diese Kolonialzentren funktionierten ähnlich wie die römischen Kolonialstädte Trier, Antiochia, Alexandria und Marseille. Lokale Handels-Diasporas, ob arabisch, libanesisch, chinesisch oder indisch, hatten Teil am Wachstum dieser Städte, aber nicht in dem Maß wie die Angehörigen der Kolonialherrschaft selbst. Kalkutta, gegründet 1690 von einem Agenten der East India Company, wuchs zur größten Stadt des Subkontinents und war 140 Jahre lang Hauptstadt. Kalkutta war der Inbegriff der Kolonialmetropole, empfing Unternehmer aus Britannien und schickte Seide, Jute, Baumwolle, Reis, Zucker und viele andere Güter zurück. Neben der lokalen Kaufmanns-Schicht herrschte eine kleine europäische Elite selbstsicher über die riesige Stadt. Die glanzvolle Esplanade und großartige Neubauten wie der Gerichtshof, die Standard Bank oder das Great Eastern Hotel bezeugten die Stabilität der Herrschaft. Ähnlich dominierten Shanghai, Hong Kong und Lagos die regionalen Ökonomien, verwaltet und regiert von einer britischen Elite und bevölkert von Einheimischen oder Migranten aus anderen Kolonien. Diese Zentren wuchsen rascher als die traditionellen Städte, Kano und Timbuktu, Peking und Delhi. Europäischer Einfluss, vor allem Englands und Frankreichs, wurde auch in Städten außerhalb des Kolonialbereichs spürbar, so in Alexandria und vor allem in Kairo. In den 1930er Jahren waren über 16 % der Bevölkerung Kairos Ausländer. Die Stadt bekam weite Avenuen und breite Straßen, die Schneisen durch die alten Viertel legten. Europäische Ideen der Stadtplanung nahmen Einfluss, so entwickelten sich etwa suburbane „Gartenstädte“ und breite Einkaufsstraßen. Im Ergebnis entwickelten sich zwei Kairos, ein europäisches, modernes, säkularisiertes Handelszentrum und eine ärmere, traditionellere Stadt, eng verbunden mit den islamischen religiösen und sozialen Traditionen. So erging es vielen Städten, auch in den Kolonialzentren: eine kleine, reiche und privilegierte Minderheit lebte neben einer Mehrheit, die häufig in größter Armut hauste, in unhygienischen Verhältnissen, Kriminalität, Korruption und Sklaverei.

Das Ende der Kolonialreiche und die Dekolonisation in den 1950er und 1960er Jahren brachte ein neues Dilemma für die neuen Herrscher über die Städte. Wie sollten sie mit den Doppelstrukturen und der Ungleichheit umgehen? Zudem waren die neuen Führungseliten meistens im Westen ausgebildet worden und herrschten über eine traditionsverwurzelte Gesellschaft. Die neuen Eliten zogen zumeist

in die eleganten Viertel der Europäer und hofften, ihre Städte und Länder könnten mit den europäischen und nordamerikanischen Städten in Wettbewerb treten. Sie übernahmen die großen Staatsbetriebe und bauten ihre Bürokratien aus. In diesen Städten herrschte Goldgräberstimmung. Nicht nur Unternehmereliten und Ingenieure wurden davon angezogen, auch Migranten vom Land und aus den Kleinstädten. Die Bevölkerungen der postkolonialen Städte wuchsen rasant. Dieses Wachstum aber – und das ist etwas Neues in der Geschichte der Stadtentwicklung – ging nicht mit wirtschaftlichem Wachstum und zunehmendem politischen Einfluss einher. Die Migranten kamen in die Städte, aber sie fanden keine Arbeit. Die politischen Verhältnisse waren vielfach instabil. Diese Städte wuchsen also ohne Wohlstand und blieben abhängig von Entscheidungen großer Konzerne, die anderswo auf der Welt getroffen werden. Die Mittel zum Ausbau der Infrastruktur fehlen, der Müll wird nur zur Hälfte beseitigt, die Luftverschmutzung steigt. In dieser Situation entstanden die Slums, Favelas und Bidonvilles, die heute einen wesentlichen Teil des Stadtwachstums in den Schwellenländern ausmachen. Für die verarmte Landbevölkerung Brasiliens etwa bedeutet das Leben in der Favela Zugang zu Lebensmittelhilfe und Aussicht auf Schwarzarbeit. Kennzeichnend ist die räumliche Fragmentierung solcher Städte, die sich etwa in der Ummauerung von Stadtvierteln zeigt.

Afrika war weltweit am wenigsten urbanisiert. Zwischen 1960 und 1980 verdoppelte sich der Anteil der Stadtbewohner auf 40%. Abnehmende Agrarexporte und das Fehlen von größeren Industrien, Epidemien und politische Instabilität haben afrikanische Städte schlecht auf demografisches Wachstum vorbereitet. Am deutlichsten werden die Probleme in Lagos, dessen Bevölkerung sich in den 40 Jahren nach dem Ende der britischen Herrschaft 1960 verneunfachte. Eine Minderheit lebt in gepflegten Stadtvierteln, die meisten leben in Slums in illegal errichteten Hütten. Wer kann, siedelt sich in Gartenstädten im Umland an. Das ist in Kapstadt, Durban und Johannesburg in Südafrika deutlich zu sehen, wo Weiße und sozial mobile Schwarze suburban wohnen. Wie in Nordamerika sind auch hier die Arbeitsplätze bereits dorthin verlegt worden.

2.3 Aktuelle Fragen und Diskurse

2.3.1 Metropolen, Megacities und Weltstädte

Der Begriff Megacity umschreibt heute die weltweit größten städtischen Agglomerationen, die sich in einem dynamischen Entwicklungsprozess befinden. Sie entwickeln sich sprunghaft, fragmentiert und polyzentrisch und bringen komplexe sozialräumliche Strukturen hervor (Schwentker 2006, S. 11).

Historiker, Kulturgeographen, Stadtsoziologen und Stadtplaner verstehen unter dem Begriff der Megastadt verschiedene Dinge. Unterschiedliche Faktoren werden hinzugenommen, weggelassen oder anders gewichtet. Bevölkerungszahl und Ausdehnung spielen immer eine Rolle. Die quantitative Dimension der Megastadt schwankt. Eine zahlenmäßige Definition wie die der UN mit 8 Mio. als Untergrenze lässt beispielsweise die alte europäische Metropole London ganz herausfallen aus der Liste der Megastädte. Um 1920 erschien eine Stadt mit zwei Millionen Einwohnern durchaus bereits als Megastadt, heute jedoch nicht mehr. Deutlich ist die Abgrenzung zur „Metropole“ mit mindestens einer Million Einwohner. Die Megacities des 21. Jahrhunderts haben 13 bis 20 Mio. Einwohner und mehrere Zentren, oder sie bestehen gar nur noch aus Agglomerationen und Netzwerken (no-place urban realms). Beispiele dafür sind die Greater Los Angeles Metropolitan Area mit 13 Mio. Einwohnern oder das Rhein-Ruhrgebiet mit ca. 11 Mio. Einwohnern, in Japan die Greater Osaka Area und Keihanshin (Osaka-Kobe-Kyoto, über 17 Mio. Einwohner) sowie Randstad Holland (Amsterdam-Rotterdam) mit rund 7 Mio. Dies sind keine abgrenzbaren Städte mehr, sondern so genannte metropolitan areas. Sie alle entwickeln und verändern sich relativ rasch. So kann man Megastädte mit einem Hauptzentrum wie Tokyo, Mexiko City oder Los Angeles abgrenzen von so genannten polyzentrischen Ballungsgebieten (Rhein-Ruhrgebiet, Randstad Holland), doch auch diese Unterscheidung ist willkürlich. In diesen urbanisierten Zonen gelten die Unterschiede von Stadt und Land nicht mehr. Sie weisen hohe Konzentration von Menschen, Kapital und Entscheidungsmacht bzw. Steuerungsfunktionen auf. Sie nehmen daher eine starke Vormachtstellung benachbarten Regionen gegenüber ein.

Die Megacities des 21. Jahrhunderts haben die überschaubaren Metropolen abgelöst. Die Definition der Megastadt lässt sich nur vom Untersuchungsgegenstand her bestimmen. Historisch gesehen sind die quantitativen Merkmale ungeeignet, sie erlauben es nämlich nicht, die Wachstumsbedingungen am Anfang der Entwicklung zu erfassen. Historiker nehmen meistens 4 oder 5 Mio. als Untergrenze an, nehmen dabei eine „urbane Agglomeration“ in den Blick, und betrachten eher die Dynamik. Neben Größendefinitionen für Großstadt, Metropole oder Megacity gibt es auch Definitionen in der Zeit: Vormoderne, Moderne und Postmoderne hatten ihre eigenen städtischen Lebensweisen. Die Metropolen des späten 19. und 20. Jahrhunderts, waren mit ihren 1 oder 2 Mio. Einwohnern überschaubar, hatten ein Zentrum und damit auch eine Peripherie. Metropolen der Vormoderne waren kultische oder politische Zentren. Metropolen der Moderne waren kulturelle Zentren, mother cities (Leach 2002, S. 1). Metropolen in wirtschaftsgeografischer Definition werden nach hierarchischen Systemen bestimmt: „Wirtschaftsgeografie ordnet Städte nach ihrer funktionalen Reichweite und klassifiziert sie nach der

Anwesenheit höchstzentraler Institutionen“ (Häußermann 2000, S. 75). Doch diese Kriterien übersehen den zentralen Punkt der Einzigartigkeit, des unverwechselbaren Charakters einer Metropole.

2.3.2 Duale Städte und der informelle Sektor

Große Städte sind mit einem Dilemma konfrontiert. Arbeitsintensive Dienstleistungen, der so genannte unternehmensorientierte Dienstleistungskomplex, sind im Zentrum der Stadt lokalisiert, die Produktion hingegen an der Peripherie. Unternehmenszentralen tendieren dazu, gehäuft aufzutreten und profitieren von den Konzentrationen in den Zentren großer Städte: Infrastruktur, Personal, Annehmlichkeiten, Informationsdichte, Kommunikationsmöglichkeiten. Die Produktion wird ausgelagert, zunehmend an die Peripherien von Städten der Schwellenländer. Industriestädte gerieten so in die Krise. In post-industriellen Städten wächst der informelle Sektor. Die Attraktivität der Innenstädte für Unternehmen und gut bezahlte Arbeitskräfte beruht auf der Verfügbarkeit billiger Dienstleistungen. Die Rahmenbedingungen dafür bieten innerstädtische Slums (etwa in den USA) oder der soziale Wohnungsbau in Europa. Beide stellen billigen Wohnraum für billige Arbeitskräfte zur Verfügung.

Für Weltstädte wird die als typisch erscheinende Spaltung in zwei parallele Städte (dual cities) diskutiert (Feldbauer et al. 1997, S. 16). Wenn sich Metropolen zu Weltstädten entwickeln, entwickeln sie ähnliche Züge, werden aber nicht zu homogenen Gebilden. Die Integration in globale Netzwerke von Wissenschaft, Kultur, Gesellschaft, Ökonomien und Märkten ist auf bestimmte räumliche, soziale oder ökonomische Bereiche begrenzt. In diesen Städten entsteht ein neues Zentrum rund um Dienstleistungen für global agierende Unternehmen. Zugleich verschieben sich die Gleichgewichte der ökonomischen Sektoren der Stadt. Dienstleistungs- und Finanzsektor gewannen seit den 1970er Jahren gegenüber der Produktionsindustrie an Bedeutung. Ihre hohen Profite setzten diese unter Druck. Der expandierende international orientierte Sektor mit seinen gut bezahlten Angestellten, Luxusrestaurants und Hotels existiert parallel zu lokalen Ökonomien. Die lokalen Bevölkerungen können sich die steigenden Mieten für Läden und Wohnungen nicht mehr leisten. Paradoxerweise benötigen die großen Unternehmen und ihre Angestellten auch Reinigungspersonal und einfache Dienstleistungen des Alltags wie Wäschereien. Weil die lokalen Anbieter mit den Mieten und Löhnen der globalen Unternehmen nicht konkurrieren können, verschwinden sie aus den Zentren. Ihre Funktionen werden von Migranten übernommen, die zu extrem niedrigen Löhnen arbeiten und informell organisiert sind. Saskia Sassen betrachtet daher den

informellen Sektor als integralen Teil der ökonomischen Struktur von Weltstädten. Die scheinbare Teilung reflektiert lediglich die zwei Seiten eines ökonomischen Systems (Sassen 2000, S. 40, 2004).

Wir haben es gleichzeitig mit einer Globalisierung und mit einer Lokalisierung zu tun, beide treten als Prozesse der sozialräumlichen Differenzierung in Erscheinung. Kohäsion, der Zusammenhalt sozialer Gruppen, wird zum Machtfaktor, um Interessen durchzusetzen. Konkurrenz herrscht vor allem um den knapper werdenden urbanen Raum. Gated communities und die Privatisierung des öffentlichen Raums in Geschäftszentren oder Malls schränken die Meinungsfreiheit ein und unterliegen häufig durch Privateigentümer nach sozialen Kriterien definierten Zutrittsregulierungen. Andere Beobachter weisen jedoch darauf hin, dass durch Deindustrialisierung und Entmilitarisierung immer wieder gesperrte Zonen öffentlich zugänglich und nutzbar gemacht werden. Auf der anderen Seite fallen Grauzonen wie innerstädtische Slums oder Plattenbauviertel aus der Stadt heraus, sie werden zur „Dritten Welt in der Ersten“. Dies wird in den Ländern am deutlichsten, in denen wie in den USA der Sozialstaat abgebaut wurde. Aber auch in Frankreich finden sich ethnische Ghettos.

Der vergleichende Zugang dieses Beitrags aus historischer Perspektive macht deutlich, dass diese Phänomene weder neu noch auf die Global Cities beschränkt sind: Das Beispiel von Kairo hat gezeigt, dass im Zuge der Entkolonialisierung ebenfalls Prozesse historisch gewachsener „doppelter Städte“ zutage traten. Das Phänomen der dualen Stadt lässt sich aber auch in sozialistischen Großstädten beobachten. In Moskau beispielsweise gab es bereits zu Sowjetzeiten eine privilegierte Schicht der Nomenklatura mit ihrer eigenen Währung (Konvertrubel), Geschäften (Berjoska), Schulen, Straßenspuren (Čajka-Spur, benannt nach der Marke der staatlichen Luxuslimousinen) und Wohnbezirken. Daneben existierten abgesperrte internationale Orte wie z. B. Hotels und Handelszentren. Seit 1991 entwickelten sich mehrere völlig unterschiedliche Ökonomien, die nebeneinander existieren: die postsowjetischen Normalbürger, Rentner und Studierende unter dem Existenzminimum, die neuen Geschäftsleute und Unternehmer, die Kriminellen, eine langsam entstehende postsozialistische Mittelschicht. Alle Gruppen hatten oder haben jeweils ihre eigenen Versorgungsinfrastrukturen wie Freiluft- oder Supermärkte, Geschäfte und Restaurants.

Im Ergebnis findet eine Polarisierung und Fragmentierung der städtischen Gesellschaften statt, es gibt aber auch Gegenbewegungen. Der informelle Sektor wird einerseits als Ort einer chancenlosen underclass gedeutet. Andere sehen ihn als Ausgangspunkt für Aufstiegsmöglichkeiten. Zu den multiplen Städten wie auch zum sogenannten informellen Sektor gibt es noch keine vergleichende historische Forschung.

2.3.3 Wie entstehen Orte globaler urbaner Kultur?

Einzelne Städte weisen sehr unterschiedliche Lebensformen auf. Vieles deutet aber darauf hin, „dass sich über die Welt ein immer umfassenderes Netz international standardisierter Kulturformen legt, deren eklektizistische Mischung möglicherweise trotz der gleichzeitigen kulturellen Fragmentierung und Lokalisierung die Ausformung einer Weltkultur bzw. von Globalkulturen zumindest erahnen lässt. Orte globaler Kulturformen sind internationale Flughäfen oder Hotelketten (Augé 1992). Den Megastädten kommt in diesem Prozess der Vernetzung und Globalisierung die entscheidende Rolle zu. Mehr noch als in der Gegenwart scheinen sie bereits in der nahen Zukunft zu den eigentlichen Kristallisationspunkten zu werden, in denen nicht nur globaler Austausch betrieben wird, sondern an die sich die globale Kulturproduktion in erster Linie richtet“ (Feldbauer et al. 1997, S. 18). Wie entwickelten sich Orte und Formen globaler Kultur in der Vergangenheit, wer waren die Akteure?

2.3.4 Ist Größe ein Problem?

Es ist Vorsicht geboten, wenn Kulturpessimismus am Phänomen der großen Stadt festgemacht wird: Die Stadt ist nicht allein Akteurin, sondern die Menschen sind es. Ist Größe ein Problem oder bietet Anonymität Chancen, welche das Dorf oder die Kleinstadt eben nicht bereithalten? Gerade die Größe barg für die Menschen seit Entstehung der Städte Faszination durch ihre Vielfalt und Dynamik. Das Städtewachstum des 19. Jahrhunderts und die damit auftretenden Probleme lösten in der Geschichte der europäischen Stadt einerseits Angst und Abwehr aus. Andererseits sahen und nutzten viele auch die neuen Möglichkeiten und Freiheiten. Um 1900 betonte der Soziologe Emile Durkheim (1858–1917) den engen Kontakt und die Kommunikationschancen der Großstadt durch ihre hohe Dichte und verwendete in seinen Studien zur komplexen arbeitsteiligen Gesellschaft Stadt synonym mit Moderne, während er die einfache traditionale Gesellschaft dem Land zuwies. Verstädterung brachte sozialen Wandel, aber auch Desintegrationsprozesse mit sich, die etwa die Suizidgefahr steigerten. Der Neurologe Wilhelm Erb (1840–1921) schrieb „Über die wachsende Nervosität unserer Zeit“ (1893), die durch das unruhige Großstadtleben befördert werde. Der Soziologe Georg Simmel bezeichnete die Großstadt 1903 als den Ort der Geldwirtschaft, der Warenpräsentation, der Arbeitsteilung und der Rationalität, die den Habitus des „blasierten Großstädtlers“ hervorbringe (Simmel 1903). Die große Stadt war bedrohlich und oberflächlich, bot aber auch die Chance zur Individualisierung. Der „Großstadtmensch“ galt als

neuer Typus (Wirth 1938). Robert Ezra Park entwarf ihn als kosmopolitischen, aber auch heimatlosen marginal man, dessen Archetyp der jüdische Mensch sei (Park 1928; Murzyn-Kupisz und Purchla 2009). Otto Weininger identifizierte den „weibischen“ Juden als Vertreter der Moderne und des Kapitalismus, als degenerierten, hysterischen Großstädter (Weininger 1917). Hier verbanden sich Modernisierungsgängste mit traditionellen Klischees, wissenschaftliche Diskurse mit Frauenfeindlichkeit und modernem Antisemitismus. Die Begegnungen blieben trotz engen physischen Kontakts flüchtig, die Bindungen wurden segmentiert. Als Folge drohten soziale Unsicherheit und Unruhe. Anonymität stand dörflicher Vertrautheit gegenüber und wurde zum Teil des Mythos Großstadt. Vergessen gingen dabei die Nachbarschaft, der Hof, das Theater und die Kneipe als Orte gestaffelter Kommunikationsräume und Öffentlichkeiten. Bürgerliche und Arbeiter-Kulturen entstanden. Innovative Verhaltensweisen und Neuerungen wie Warenhäuser wurden zu neuen Orten moderner Verhaltensformen, an denen „die Entgrenzung bisheriger ständischer und klassenspezifischer Schranken stattfand“ (Zimmermann 1996, S. 37).

Im Verständnis der europäischen Stadt bildete sich eine mit Bedeutungen aufgeladene Polarität heraus, diejenige von öffentlich und privat. Öffentliche Räume sind für Markt und Politik da, aufgeladen mit den Idealen der bürgerlichen Öffentlichkeit. Die Stadt galt als Ort stilisierten, distanzierten Verhaltens, die Wohnung als Hinterbühne, privater Raum der Familie, Intimität, Emotionalität und Körperlichkeit (Siebel 2004, S. 27). Zivilisation ließ sich so als Prozess der „Einhausung“ beschreiben, als Rücknahme des Öffentlichen hinter die Mauern des Privaten.

2.3.5 Ist der öffentliche Raum in Gefahr?

Die Edge cities der USA kennen keine „öffentlichen Räume“. Manche Beobachter argumentieren, dass in den USA die Shopping Malls mit ihren reichhaltigen und komplexen Angeboten längst an die Stelle der Downtown getreten seien. Aus Sicht europäischer Beobachter ersetzen solche Räume jedoch keinen öffentlichen Raum, weil hier die Redefreiheit Beschränkungen unterworfen ist, also politische oder soziale Bewegungen in diesen Räumen keine Versammlungs- und Redefreiheit genießen. Skeptisch machen Zugangskontrollen, Sicherheitskräfte und Überwachungskameras, die solche Räume zu ebenso segregierten Räumen machen wie die Gated communities der gehobenen Mittelschicht (Lichtenberger 2002, S. 123–128). In den USA ermöglichten rechtliche Grundlagen des „Common Interest Development“ private Steuerhoheiten. Hier vollzog sich die Entwicklung hin zu walled cities top-down. In Europa hingegen sind die rechtlichen Grundlagen völlig

anders. Als problematisch gilt der Rückzug in ein immer größeres Privatopia, in hoch kontrollierte und gesteuerte Einheiten, die viel Kapital binden. Die Gefahr des Rückzugs der Bessergestellten in solche Räume wird in der Desorganisation und im zunehmenden Zerfall der Räume darum herum gesehen. Lichtenberger schildert „die Zusammenbindung von gating und malling in Privatopia. Es handelt sich um das neue Ghetto einer nach Lebensstilen differenzierten, postindustriellen amerikanischen Gesellschaft, welches dem Vorgang einer Primären Ghettobildung folgt, d. h. sich selbst aus der „Stadt“ ausschließt und sich von dieser mittels „privater Lokalbehörden“ legislativ-administrativ zu emanzipieren bestrebt ist“ (Lichtenberger 2002, S. 122).

Die Literatur hat das Thema bereits in den 1990er Jahren aufgegriffen. Zwei soziale Dystopien in Form von soziologisch informierter Science-Fiction-Literatur seien hier erwähnt, die diese Tendenz der Mittelschicht, sich hinter Mauern zu verschanzen, weiterdenken. Der erste Roman ist „Snow Crash“ von Neal Stephenson, erschienen 1992. Hier hat sich der Staat völlig zurückgezogen, alle Funktionen sind privatisiert. Es gibt nur noch sozial segregierte Gated communities und totale Kontrolle. Die Randständigen treiben auf einem großen Floß über die Weltmeere. Hier trifft man auch auf die Idee für Second Life, nur dass diese virtuelle Realität The Street heißt. Der zweite Roman „Oryx and Crake“ stammt von Margaret Atwood aus dem Jahr 2003. In dieser Endzeitphantasie hatten vor der Apokalypse Konzerne die Welt unter sich aufgeteilt. Die Menschen gehörten entweder zu einem compound, einem geschlossenen Unternehmens-Campus mit eigenen Wohnvierteln und Schulen, oder sie waren niemand. In den Brachen zwischen den compounds herrschte Anarchie und Bürgerkrieg.

Eine neue Bedrohung in der Literatur zur Stadt ist das digitale Gespenst: Wenn bald alle von zu Hause aus arbeiten, werden Städte verschwinden, sich im Cyberspace auflösen (Lindner 2000; Sieverts 2003). Doch Verfallsgeschichten sind immer schon Teil der Stadtgeschichten. „Der öffentliche Raum als jederzeit für Jedermann zugänglicher Raum hat (...) noch nie in irgendeiner Stadt existiert. Er ist immer auch exklusiver Raum. Verschiedene Städte in verschiedenen historischen Epochen unterscheiden sich vor allem darin, wer auf welche Weise aus welchen Räumen draußen gehalten wird: Heute sind es Obdachlose, Drogenabhängige und Gruppen ausländisch wirkender männlicher Jugendlicher. Im neunzehnten Jahrhundert waren es die Frauen und das Proletariat. (...). Das Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit in der Stadt wandelt sich laufend, und dieser Wandel betrifft alle vier Dimensionen: die funktionale, die juristische, die soziale und die materiell-symbolische“ (Lichtenberger 2002, S. 27–28).

Der spatial turn lenkte den Blick auf urbane Räume als sozial konstruierte Kommunikationsräume. Bis heute sind Städte die Orte politischer Rituale und

Entscheidungen. Doch die Räume der Performanz sind umkämpft. Die Medien bieten alternative Räume an: Talkshow statt Parlament, YouTube und Twitter statt Straße. Doch vorläufig dienen virtuelle Räume der Vor- und Nachbereitung. So lebt der flash mob von der Realisierung einer Vision, von der Körperlichkeit im urbanen, nicht im virtuellen Raum (in dem er dann wiederum verbreitet wird). Auch in der Gegenwart besetzen Menschen urbane Plätze, den Inbegriff des öffentlichen Raums, um politische Forderungen zu äußern und durchzusetzen.

2.3.6 Bilder von Stadt als Visionen von Gesellschaft

Seit es Städte gibt wurde versucht, gesellschaftliche Probleme durch gute Stadtplanung und in der Moderne auch durch Leitbilder zu lösen. Sozialutopisten wollten neue, vollkommene Gesellschaften durch die Anlage perfekter Städte schaffen (Hall 1988). Leitbilder und Planungen formulieren Normen und Vorstellungen von Gesellschaft, legen die Größe von Städten fest, bestimmen die Nutzung zentraler Plätze, regeln den Verkehr und die Beziehungen von Stadt und Land, entwerfen städtische Lebensweisen. Doch letztlich hinkt jede Planung der gesellschaftlichen Entwicklung hinterher. Wünschenswert wäre eine vergleichende Geschichte der Städtediskurse: Wie haben sich die grundlegenden Konzepte, Modelle, Theorien und Leitbilder im Laufe der Zeit gewandelt? Was wurde in verschiedenen Epochen und Kulturen an großen Städten problematisiert? Welche Prinzipien und Werte standen hinter den sich wandelnden Stadtleitbildern (Becker 1998)?

Die cultural turns haben die Aufmerksamkeit auf die mythischen Bedeutungen und den „Charakter“ von Städten gelenkt. Städte werden nicht mehr nur als Texte gelesen, sondern immer häufiger werden ihre Oberflächen auch als Bilder verstanden und in Kontexten visueller Medien analysiert. Diese Texte und Bilder beziehen sich auf Bedeutungen und Zuschreibungen, die Atmosphäre von Städten. Für das öffentliche Image einer Stadt sind weiche Faktoren wichtig. Jede große Stadt versucht sich einen einzigartigen Charakter zuzulegen und diesen nach außen darzustellen. Dieser Charakter kann sich aus unterschiedlichen Elementen zusammensetzen, etwa einer unverwechselbaren Skyline und „ikonischen“ Bauten, und ist üblicherweise historisch begründet, wandelbar und medial konstruiert und verbreitet. Um die Prozesse solcher Identitätskonstruktionen zu untersuchen, können Historiker TV-Serien, Werbung und das Kino als Quellen heranziehen (Vogt 2001). Serien wie ‚Miami Vice‘, ‚Streets of San Francisco‘, ‚Tatort‘, ‚Sex in the City‘ und andere Produktionen werden visuell in Großstädten verortet. In solchen Produktionen wurde die Stadt zur Kulisse und Akteurin gemacht, der Bedeutungen und Handlungsmöglichkeiten eingeschrieben sind. Im Kino hat das eine lange Tra-

dition (Mennel 2008), hier boten Stadtvisionen immer wieder die Möglichkeit für Gesellschaftspanoramen, Utopien wie Dystopien (Metropolis, 5th Element, Blade Runner). Wenn es zutrifft, dass gerade neuere TV-Serien „die Gesellschaftsromane unserer Zeit“ sind (Vogt 2005), würde sich eine historisch informierte Analyse der hier vermittelten (oder entworfenen) Stadtbilder als mediale Stilisierungen besonders lohnen. Für die so genannten establishment shots werden häufig Vogelperspektiven verwendet. Historisch und ikonografisch lassen sich diese Verfahren zurückverfolgen bis zu den Stadtansichten des Mittelalters (Roeck et al. 2013). Damals war es alles andere als selbstverständlich, eine Stadt abzubilden. Mittelalterliche Städte waren chaotische, übelriechende Gebilde. Erst als die Stadtplanung einsetzte, begannen italienische Architekten des Spätmittelalters, ästhetische Bilder der „schönen Stadt“ zu entwerfen. Die Stadtansicht wurde zum Symbol des Lokalstolzes, Macht und Einfluss ehrgeiziger Städte sollten sich in ihrer Erscheinung zeigen. Das führte zu einer häufig idealisierenden Darstellungsweise, die sich als Kommunikationsmedium und Propaganda-Instrument etablierte und beispielsweise im Generalplan zur Rekonstruktion Moskaus von 1935 wiederfinden lässt: Leitbilder werden als Bilder von Stadt popularisiert. Heute spielen ikonische Bauten und Stadtsilhouetten, aber auch „historische Viertel“ in der Städtekonkurrenz eine wichtige Rolle.

2.3.7 Geschichte als Inszenierung: Die Stadt als Event

Geschichte wird häufig als Leitplanke herangezogen, um Erklärungen für aktuelle Probleme zu finden und Lösungen für die Zukunft zu gestalten. Für Städte kann Geschichte aber auch zum Problem werden. Manche Städte werden von ihrer eigenen Geschichte (heritage, patrimoine, kulturelles Erbe) „verschlungen“: Festivalisierung, Event-Industrie und Städtetourismus sind die Folgen des globalen Stadtmarketings, dem die deindustrialisierten Städte des 21. Jahrhunderts ausgesetzt sind (Bittner 2001). In Europa spielen Städte-Branding und Städtetourismus bei der „Theatralisierung“ von Hauptstädten und kulturell bedeutsamen Mittelstädten wie Krakau, Prag oder Venedig eine wichtige Rolle. Venedig und Prag sind nur noch Kulissen ihrer selbst, sie sind zu eigentlichen städtischen Themenparks geworden und ziehen globale Investoren an. Geschichte als Geschichtstheater spielt die bei der aufwändigen Renovierung ehemals jüdischer Viertel und ihrer Bespielung durch Kulturfestivals (Šiaučiūnaitė-Vervickienė und Lempertienė 2007). Angesichts solcher Phänomene wird Größe zum Vorteil, denn große Städte haben eine Vielfalt von Funktionen und ein dynamisches Eigenleben jenseits von Tourismus, Events und Theatralisierung. Sie werden nicht so schnell zur Kulisse.

Das gilt ähnlich für Gentrifizierungsprozesse – in großen Städten gibt es bessere Ausweichmöglichkeiten, während Klein- und Mittelstädte irgendwann durch und durch gentrifiziert sind.

Große Städte haben ganz andere Diskurse und Probleme als kleine oder Mittelstädte, aber alle gehören zu Gruppen und Netzwerken und sind von ökonomischen und kulturellen Globalisierungsprozessen betroffen. Stadtgeschichte wird heute als komplexe Gesellschaftsgeschichte zwischen Norm und Handeln, Vision und Realität betrieben.

Literatur

- Andrusz, G. (1987). The built environment in Soviet theory and practice. *International Journal of Urban and Regional Research*, 11(4), 478–499.
- Andrusz, G. (Anthropolis, Hrsg.). (2000). A Polemic on Post-Socialist Cities. <http://www.anthropolis.de/andrusz.htm>. Zugriffen: 30. Dec. 2009.
- Augé, M. (1992). *Non-lieux: Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Seuil.
- Bartetzky, A., Dmitrieva, M., & Troebst, S. (Hrsg.). (2005). *Neue Staaten – neue Bilder? Visuelle Kultur im Dienst staatlicher Selbstdarstellung in Zentral- und Osteuropa seit 1918*. Köln: Böhlau.
- Bater, J. H. (1980). *The Soviet city: Ideal and reality*. London: SAGE Publications.
- Becker, H. (1998). Leitbilder. In H. Häussermann (Hrsg.), *Grossstadt. Soziologische Stichworte* (S. 124–135). Opladen: Leske & Budrich.
- Becker, I. C. (Hrsg.). (2011). *Die Stadt als Kommunikationsraum. Reden, Schreiben und Schauen in Großstädten des Mittelalters und der Neuzeit*. Ostfildern: Thorbecke.
- Benevolo, L. (2000). *Die Geschichte der Stadt*. Frankfurt a. M.: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Bittner, R. (Hrsg.). (2001). *Die Stadt als Event*. New York: Campus-Verlag.
- Blau, E., & Achleitner, F. (Hrsg.). (1999). *Mythos Großstadt, Architektur und Stadtbaukunst in Zentraleuropa 1890–1937*. München: Prestel (Ausst.-Katalog).
- Bodenschatz, H., & Post, C. (Hrsg.). (2003). *Städtebau im Schatten Stalins. Die internationale Suche nach der sozialistischen Stadt in der Sowjetunion 1929–1935*. Berlin: Braun.
- Bohn, T. M. (2008). *Minsk – Musterstadt des Sozialismus. Stadtplanung und Urbanisierung in der Sowjetunion nach 1945*. Köln: Böhlau.
- Bohn, T. M. (2009). Von der „europäischen Stadt“ zur „sozialistischen Stadt“ und zurück? Zur Einleitung. In T. M. Bohn (Hrsg.), *Von der „europäischen Stadt“ zur „sozialistischen Stadt“ und zurück? Urbane Transformationen im östlichen Europa des 20. Jahrhunderts* (S. 1–20). München: Oldenbourg.
- Bouvard, J. (1999). Symbolische Architektur in der Stalin-Ära. Die Moskauer Metro. In A. Pribersky & B. Unfried (Hrsg.), *Historisch-anthropologische Studien* (Symbole und Rituale des Politischen. Ost- und Westeuropa im Vergleich, Bd. 4, S. 119–133). Frankfurt a. M.: Lang.

- Brade, I., & Rudolph, R. (2001). Global city Moskau? Die russische Hauptstadt an der Schwelle zum 21. Jahrhundert. *Osteuropa*, 51(9), 1067–1086.
- Brade, I., & Rudolph, R. (2003). Die Moskauer Peripherie. Transformation und globale Integration. *Osteuropa*, 53(9–10), 1400–1415.
- Bronger, D. (2004). *Metropolen, Megastädte, Global Cities. die Metropolisierung der Erde*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Bruegmann, R. (2005). *Sprawl. A compact history*. Chicago: University of Chicago Press.
- Castells, M. (2003). *The internet galaxy. Reflections on the internet, business, and society*. Oxford: Oxford University Press.
- Castells, M. (2004). *The network society. A cross-cultural perspective*. Cheltenham: Elgar.
- Chibireva, N. (2002). Airbrushed Moscow. The Cathedral of Christ the Saviour. In N. Leach (Hrsg.), *The Hieroglyphics of space. Reading and experiencing the modern metropolis* (S. 70–79). London: Routledge.
- Cohen, J.-L., Michelis, M. de, & Tafuri, M. (1979). *URSS 1917–1978. La Ville, l'architecture*. Paris: L'Esquerre.
- Colton, T. (1995). *Moscow. Governing the socialist metropolis*. Cambridge: Belknap Press of Harvard University Press.
- Crowley, D. (2002). Moving Warsaw. The public life of private spaces 1949–1965. In D. Crowley & S. E. Reid (Hrsg.), *Socialist spaces. Sites of everyday life in the Eastern Bloc* (S. 181–206). Oxford: Bloomsbury Academic.
- David-Fox, M. (2006). Multiple Modernities vs. Neo-Traditionalism. On recent debates in Russian and Soviet history. *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, 54(4), 535–555.
- Dmitrieva, M. (1997). Christus-Erlöser-Kathedrale versus Palast der Sowjets. Zur Semantik zeitgenössischer Architektur in Moskau. In E. Cheauré (Hrsg.), *Osteuropaforschung* (Kultur und Krise: Russland 1987–1998, Bd. 39, S. 121–136). Berlin: Berlin-Verlag.
- Dmitrieva, M. (1998). Der neue visuelle Raum in Moskau. Entstehung eines postsowjetischen Stils. In W. Eichwede (Hrsg.), *Das Neue Russland in Politik und Kultur* (S. 156–173). Bremen: Edition Temmen.
- Driver, F., & Gilbert, D. (Hrsg.). (1999). *Imperial cities. Landscape, display and identity*. Manchester: Manchester University Press.
- Feldbauer, P., Husa, K., Pilz, E., & Stacher, I. (Hrsg.). (1997). *Mega-Cities. Die Metropolen des Südens zwischen Globalisierung und Fragmentierung*. Wien: Brandes & Apsel.
- French, R. A. (1995). *Plans, pragmatism and people. The legacy of Soviet planning for today's cities* (Pitt series in Russian and East European studies, Bd. 26). London: University College London Press.
- French, R. A., & Hamilton, F. E. I. (Hrsg.). (1979). *The socialist city. Spatial structure and urban policy*. Chichester: Wiley.
- Frey, O. (Hrsg.). (2011). *Die Zukunft der europäischen Stadt. Stadtpolitik, Stadtplanung und Stadtgesellschaft im Wandel*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Gdaniec, C. (2005). *Kommunalka und Penthouse. Stadt und Stadtgesellschaft im postsowjetischen Moskau*. Münster: LIT.
- Gentes, A. (1998). The life, death and resurrection of the Cathedral of Christ the Savior, Moscow. *History Workshop Journal*, 46, 63–95.
- Gerasimova, E. (1999). The Soviet Communal Apartment. In J. Smith (Hrsg.), *Beyond the limits. The concept of space in Russian history and culture* (S. 107–131). Helsinki: Finnish Literature Society.

- Gerasimova, E. (2000). Sovetskaja kommunal'naja kvartira kak social'nyj institut. Istoriko-sociologičeskij analiz, Petrograd-Leningrad 1917–1991. *Dissertation, St. Petersburg State University. St. Petersburg.*
- Gerasimova, E. (2003). Public Spaces in the Communal Apartment. In G. T. Rittersporn, M. Rolf, & J. C. Behrends (Hrsg.), *Zwischen partei-staatlicher Selbstinszenierung und kirchlichen Gegenwelten. Sphären von Öffentlichkeit in Gesellschaften sowjetischen Typs* (S. 185–193). Frankfurt a. M.: Lang.
- Gerchik, K. B. (1995). *Legendarnyj Baikonur*. Moskau: Veles.
- Greenhalgh, P. (1988). *Ephemeral vistas. The expositions universelles. Great exhibitions and world's fairs 1951–1939*. Manchester: Manchester University Press.
- Hagen, M. v. (2004). Empires, borderlands, and diasporas. Eurasia as Anti-Paradigm for the Post-Soviet Era. *The American Historical Review*, 109(2), 445–468.
- Hall, P. (1988). *Cities of tomorrow. An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Oxford: Blackwell.
- Hamm, M. (1976). *The city in Russian history*. Lexington: The University Press of Kentucky.
- Harris, S. E. (2013). *Communism on tomorrow street. mass housing and everyday life after Stalin*. Washington: Woodrow Wilson Center Press; Johns Hopkins University Press.
- Haumann, H. (1979). Die russische Stadt in der Geschichte. *Jahrbücher für Geschichte Ost-europas*, 27, 481–497.
- Hausmann, G. (2002). Fortschritt oder Kolonialismus? Stadtordnung und Städte an der nicht-russischen Peripherie. In G. Hausmann (Hrsg.), *Gesellschaft als lokale Veranstaltung. Selbstverwaltung, Assoziierung und Geselligkeit in den Städten des ausgehenden Zarenreichs*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Häußermann, H. (2000). Es muss nicht immer Metropole sein. In D. Matejowski (Hrsg.), *Metropolen. Laboratorien der Moderne* (Schriftenreihe des Wissenschaftszentrums Nordrhein-Westfalen, Bd. 5, S. 67–79). Frankfurt a. M.: Campus-Verlag.
- Häußermann, H. (2002). Topografien der Macht. Der öffentliche Raum im Wandel der Gesellschaftssysteme im Zentrum Berlins. In A. V. Wendland & A. R. Hofmann (Hrsg.), *Stadt und Öffentlichkeit in Ostmitteleuropa 1900–1939. Beiträge zur Entstehung moderner Urbanität zwischen Berlin, Charkiv, Tallinn und Triest* (S. 81–96). Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Hedin, A. (2004). Stalinism as a civilization. New perspectives on communist regimes. *Political Studies Review*, 2(2), 166–184.
- Hoffmann, D. L. (1994). *Peasant metropolis. Social identities in Moscow 1929–1941*. Ithaca: Cornell University Press.
- Hoisington, S. S. (2003). „Ever Higher“. The evolution of the project for the palace of Soviets. *Slavic Review*, 62(1), 41–68.
- Jenks, A. (2000). A metro on the mount. The underground as a Church of Soviet civilization. *Technology and Culture*, 41(4), 697–724.
- Kopp, A. (1970a). *Changer la vie, changer la ville. de la vie nouvelle aux problèmes urbains, U.R.S.S. 1917–1932*. Paris: Union générale d'éditions.
- Kopp, A. (1970b). *Town and revolution. Soviet architecture and city planning 1917–1935*. London: Thames and Hudson.
- Koršunov, M., & Terechova, V. (2002). *Tajny i legendy Doma na Naberežnoj*. Moskau: Slovo.
- Kotkin, S. (1995). *Magnetic mountain. Stalinism as a civilization*. Berkeley: University of California Press.

- Kotkin, J. (2005). *The city. A global history*. London: Modern Library.
- Kotsonis, Y. (2000). Introduction: A modern paradox. Subject and citizen in nineteenth- and twentieth-century Russia. In D. L. Hoffmann (Hrsg.), *Russian modernity* (S. 1–17). New York: Macmillan.
- Kozyrev, S. (2000). The house on the embankment. *Russian Studies in History*, 38(4), 21–27.
- Kreis, B. (1984). *Moskau 1917–35. vom Wohnungsbau zum Städtebau*. Düsseldorf: Marzona.
- Kucher, K. (2007). *Der Gorki-Park. Freizeitkultur im Stalinismus 1928–1941*. Köln: Böhlau.
- Lang, R. E. (2003). *Edgeless cities. Exploring the elusive metropolis*. Washington DC: Brookings Institution.
- Leach, N. (Hrsg.). (2002). *The Hieroglyphics of space. Reading and experiencing the modern metropolis*. London: Routledge.
- Lenger, F. (2009). Stand und Perspektiven der europäischen Urbanisierungsforschung zu 20. Jahrhundert. In T. M. Bohn (Hrsg.), *Von der „europäischen Stadt“ zur „sozialistischen Stadt“ und zurück? Urbane Transformationen im östlichen Europa des 20. Jahrhunderts* (S. 21–33). München: Oldenbourg.
- Lichtenberger, E. (2002). *Die Stadt. von der Polis zur Metropolis*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Lindner, R. (2000). Das Verschwinden der konkreten Orte. In D. Matejowski (Hrsg.), *Metropolen. Laboratorien der Moderne* (Schriftenreihe des Wissenschaftszentrums Nordrhein-Westfalen, Bd. 5, S. 321–323). Frankfurt a. M.: Campus-Verlag.
- Matejowski, D. (Hrsg.). (2000). *Metropolen. Laboratorien der Moderne* (Schriftenreihe des Wissenschaftszentrums Nordrhein-Westfalen, Bd. 5). Frankfurt a. M.: Campus-Verlag.
- Matzerath, H. (1989). Lokalgeschichte, Stadtgeschichte, Historische Urbanisierungsforschung. *Geschichte und Gesellschaft*, 15, 62–88.
- Meier, E. (2011). On the streets of a truck-building city. Naberezhnye Chelny in the Brezhnev era. In L. H. Siegelbaum (Hrsg.), *The socialist car. Automobility in the Eastern Bloc* (S. 105–123). Ithaca: Cornell University Press.
- Mennel, B. C. (2008). *Cities and cinema*. London: Routledge.
- Murzyn-Kupisz, M., & Purchla, J. (Hrsg.). (2009). *Reclaiming memory. Urban regeneration in the historic Jewish quarters of Central European cities*. Krakau: International Cultural Centre.
- Neutatz, D. (2003). „Schmiede des neuen Menschen“ und Kostprobe des Sozialismus. Utopien des Moskauer Metrobaus. In W. Hardtwig (Hrsg.), *Utopie und politische Herrschaft im Europa der Zwischenkriegszeit* (Schriften des Historischen Kollegs, Bd. 56, S. 41–56). München: Oldenbourg.
- Obertreis, J. (2004). *Tränen des Sozialismus. Wohnen in Leningrad zwischen Alltag und Utopie 1917–1937*. Köln: Böhlau.
- Osterhammel, J., & Petersson, N. (2004). *Geschichte der Globalisierung. Dimensionen – Prozesse – Epochen*. München: Beck.
- Oswalt, P. (Hrsg.). (2004). *Shrinking Cities. Complete Works 1, Analyse/Analysis* (WORKING PAPERS, I.1). Berlin: Arch+ Verlag GmbH. http://www.shrinkingcities.com/file-admin/shrink/downloads/pdfs/I.1_Studies1.pdf.
- Park, R. E. (1928). Human migration and the marginal man. *American Journal of Sociology*, 33(6), 881–893.
- Pott, P. (2009). *Moskauer Kommunalwohnungen von 1917 bis 1997. Materielle Kultur, Erfahrung, Erinnerung*. Zürich: Pano.

- Quilici, V. (1976). *Città russa e città sovietica. caratteri della struttura storica. ideologia e pratica della trasformazione socialista*. Milano: Gabriele Mazzotta editore.
- Roeck, B., Stercken, M., Walter, F., Jorio, M., & Manetsch, T. (Hrsg.). (2013). *Schweizer Städtebilder. Urbane Ikonographien* (15.–20. Jahrhundert). Zürich: Chronos.
- Ruble, B. A. (1995). *Money sings. the changing politics of urban space in post-Soviet Yaroslavl*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rüthers, M. (2007). Auf dem Weg nach Leningrad. Der Moskowskij Prospekt. In M. Acke-ret, F. B. Schenk, & K. Schlögel (Hrsg.), *St. Petersburg. Eine historische Topographie* (S. 159–172). Frankfurt a. M.: Campus-Verlag.
- Rüthers, M. (2013). Moskau – von der imperialen zur globalen Stadt? In M. Aust (Hrsg.), *Globalisierung imperial und sozialistisch. Russland und die Sowjetunion in der Globalgeschichte 1851–1991* (S. 225–257). Frankfurt a. M.: Campus-Verlag.
- Rydell, R. W., & Gwinn, N. (Hrsg.). (1994). *Fair representations. World's fairs and the modern world* (European Contributions to American Studies, Bd. 27). Amsterdam: VU University Press Amsterdam.
- von Saldern, A. (Hrsg.). (2006). *Stadt und Kommunikation in bundesrepublikanischen Umbruchzeiten*. Stuttgart: Steiner.
- Sassen, S. (1997). *Cities in a world economy. Metropolen des Weltmarkts. Die neue Rolle der Global Cities*. Frankfurt a. M.: SAGE Publications.
- Sassen, S. (2000). Über die Auswirkungen der neuen Technologien und der Globalisierung auf die Städte. In D. Matejowski (Hrsg.), *Metropolen. Laboratorien der Moderne* (Schriftenreihe des Wissenschaftszentrums Nordrhein-Westfalen, Bd. 5, S. 29–50). Frankfurt a. M.: Campus-Verlag.
- Sassen, S. (2004). Die Verflechtungen unter der Oberfläche der fragmentierten Stadt. In W. Siebel (Hrsg.), *Die europäische Stadt* (S. 373–384). Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Schlegel, S. (2009). Alltag im ‚Objekt‘ Geheimhaltung, Druck und Privilegien in den ‚verbotenen‘ Städten des sowjetischen Nuklearkomplexes. In T. M. Bohn (Hrsg.), *Von der „europäischen Stadt“ zur „sozialistischen Stadt“ und zurück? Urbane Transformationen im östlichen Europa des 20. Jahrhunderts* (S. 377–395). München: Oldenbourg.
- Schlögel, K. (1984). Moskau lesen. Berlin: Siedler.
- Schlögel, K. (1998). Kommunalka – oder Kommunismus als Lebensform. Zu einer historischen topographie der Sowjetunion. *Historische Anthropologie*, 6(3), 329–346.
- Schlögel, K. (2008). *Terror und Traum. Moskau 1937*. München: Hanser.
- Schlör, J. (1991). *Nachts in der großen Stadt. Paris, Berlin, London 1840–1930*. München: Artemis & Winkler.
- Schroer, M. (2006). *Räume, Orte, Grenzen. Auf dem Weg zu einer Soziologie des Raums*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Schwentker, W. (Hrsg.). (2006). *Megastädte im 20. Jahrhundert*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- Šiaučiūnaitė-Vervickienė, J., & Lempertienė, L. (Hrsg.). (2007). *Jewish space in Central and Eastern Europe*. Newcastle: Cambridge Scholars.
- Siebel, W. (Hrsg.). (2004). *Die europäische Stadt*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Siegelbaum, L. H. (2006). Cars, cars and more cars. The Faustian bargain of the Brezhnev era. In L. H. Siegelbaum (Hrsg.), *Borders of socialism. Private spheres of Soviet Russia* (S. 83–105). New York: Palgrave Macmillan.
- Sieverts, T. (1999). *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Wiesbaden: Vieweg.

- Sieverts, T. (2003). *Cities without cities. An interpretation of the Zwischenstadt*. London: Spon.
- Simmel, G. (1903). Die Großstädte und das Geistesleben. In T. Petermann (Hrsg.), *Die Grossstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung* (Jahrbuch der Gehe-Stiftung Dresden, Bd. 9, S. 185–206). Dresden: von Zahn & Jaensch.
- Slezkine, Y. (1994). The USSR as a communal apartment, or how a socialist state promoted ethnic particularism. *Slavic Review*, 53(2), 414–452.
- Stadelbauer, J. (1989). Die Entwicklung von Moskau zur Weltmetropole. *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 131, 189–228.
- Stolberg, E. M. (2007). Globalgeschichte. Digitales Handbuch zur Geschichte und Kultur Russlands und Osteuropas. <https://www.vifaost.de/texte-materialien/digitale-reihen-und-sammlungen/handbuch>. Zugegriffen: 17. Jan. 2015.
- Urussowa, J. (2004). *Das Neue Moskau. Die Stadt der Sowjets im Film 1917–1941*. Köln: Böhlau.
- Utechin, I. (2001). *Očerki kommunal'nogo byta*. Moskau: OGI.
- Vasilenko, S. (2006). Die Stadt hinter Stacheldraht. Kapustin Jar/Russland. In K. Raabe & M. Sznajderman (Hrsg.), *Last & Lost. Ein Atlas des verschwindenden Europas* (S. 196–220). München: Suhrkamp.
- Vogt, G. (2001). *Stadt im Kino. Deutsche Spielfilme 1900–2000*. Marburg: Schüren.
- Vogt, J. (2005). Tatort – der wahre deutsche Gesellschaftsroman. Eine Projektskizze. In J. Vogt (Hrsg.), *Medien Morde. Krimis intermedial* (S. 111–129). München: Fink.
- Walkowitz, J. R. (1992). *City of dreadful delight. Narratives of sexual Danger in Lat-Victorian London*. Chicago: University of Chicago Press.
- Weininger, O. (1917). *Geschlecht und Charakter* (16. Aufl.). Wien: Braumüller.
- Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *The American Journal of Sociology*, 44(1), 1–24. <http://www.sjsu.edu/people/saul.cohn/courses/city/s0/2768119%5B1%5DWirth.pdf>.
- Zimmermann, C. (1996). *Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung* (2. Aufl.). Frankfurt a. M.: Fischer Taschenbuch Wissenschaft.

Prof. Dr. Monica Rüthers lehrt seit 2010 Europäische Geschichte mit Schwerpunkt Osteuropa an der Universität Hamburg. Sie schloss 1989 ihr Studium der Geschichte und Germanistik in Basel ab, blieb als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Historischen Seminar und promovierte 1995 über den Wandel ostjüdischer Lebenswelten im 19. Jahrhundert. Danach wandte sie sich der Städteforschung zu, leitete das Projekt Stadtgeschichte Kreuzlingen im 20. Jahrhundert und veröffentlichte als Mitherausgeberin einen kulturhistorischen Moskau-Führer. 2005 habilitierte sie sich mit einer stadt- und architekturhistorischen Studie zur Entwicklung Moskaus zwischen 1917 und 1964 (Moskau bauen von Lenin bis Chruščev). Weitere Publikationen zu Moskau als imperiale Stadt und Global City, Forschungen zur visuellen und materiellen Kultur der Sowjetunion. Mitglied des Netzwerks secondworldurbanity.

Stadt und Gesellschaft im Fokus aktueller
Stadtforschung
Konzepte-Herausforderungen-Perspektiven
Flade, A. (Hrsg.)
2015, VIII, 289 S. 53 Abb., Softcover
ISBN: 978-3-658-07383-1