

VON AUTOS UND IHREN STÄDTEN – EIN AUFRISS

Martina Heßler / Günter Riederer

Jede Woche publiziert das Magazin der Wochenzeitschrift DIE ZEIT eine so genannte „Deutschlandkarte“. Sie visualisiert mehr oder weniger sinnvolle Statistiken, darunter beispielsweise Pendlerströme, die gefährlichsten Radwege oder die Häufigkeit von Vornamen. Im Juli 2012 erschien die hier abgebildete Karte „deutscher Autostädte“. Dazu vermerkte die Redaktion:

„Die Karte zieht einen Vergleich: Wo wurde welches Auto vor 30 Jahren hergestellt – und wo heute? Das Resultat: In jedem Ort, in dem damals an Karosserien geschweißt und geschraubt wurde, ist das auch heute noch so. Sogar in den Wartburg- und Trabant-Städten fanden sich Nachfolger. Es ist, als gäbe es Globalisierung und Krise gar nicht.“¹

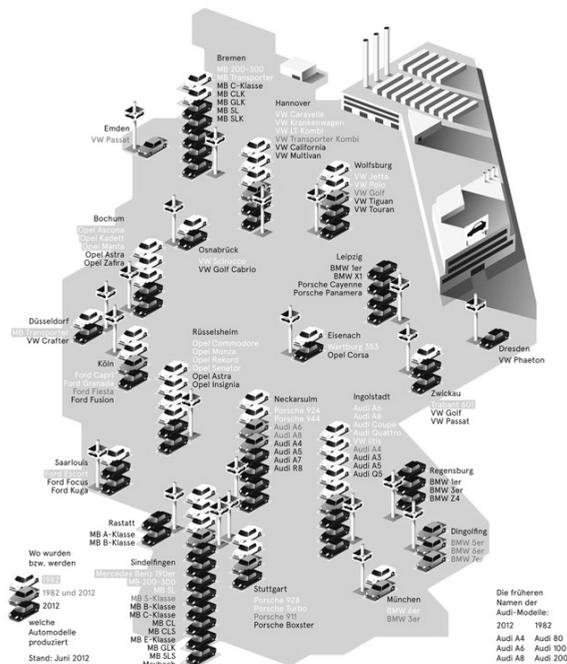


Abb 1: „Deutsche Autostädte“. Quelle: ZEIT-Magazin, 5. Juli 2012, Nr. 28

1 ZEIT-Magazin, 5.7.2012, Nr. 28.

Tatsächlich verweist die Karte auf die Kontinuität der Standorte der Automobilindustrie, die beispielsweise auch das Ende der DDR überdauerten. Autostädte haben inzwischen eine Geschichte, die in einigen Fällen nun schon fast ein Jahrhundert währt. Gleichwohl zeigt der Blick auf die „Deutschlandkarte“ auch, dass Globalisierung und Krise eben doch harte Realitäten für Autostädte darstellen. In Bochum, auf der Karte von 2012 noch zu sehen, wenngleich auch damals schon als Standort von Opel in Gefahr, wird das Werk 2014 geschlossen werden. Dieses und viele andere Beispiele zeigen, dass die Geschichte von Autostädten keine reine Erfolgsgeschichte, sondern vielmehr eine wechselvolle Geschichte ist. Oder genauer: Es ist eine Vielfalt von Geschichten, die über Autostädte zu erzählen sind.

Nimmt man noch einmal den Faden der „Deutschlandkarte“ aus dem ZEIT-Magazin auf, so gerät der Begriff der „Autostadt“ in den Blick. Die Karte macht es sich leicht: Sie benennt alle Standorte der Automobilproduktion als „Autostädte“. Doch wer würde tatsächlich Osnabrück als „Autostadt“ bezeichnen? Für wissenschaftliche Zwecke gilt es den Begriff näher zu bestimmen und zu differenzieren.² So wird im vorliegenden Band nicht jede Stadt, in der Automobilproduktion stattfindet, als Autostadt bezeichnet. Ein zentrales Kennzeichen ist vielmehr die Wahrnehmung, Repräsentationen und Identität der jeweiligen Stadt als „Autostadt“, wie es beispielsweise für Wolfsburg oder Detroit unzweifelhaft der Fall ist. Weiterhin werden, wie auch auf der Karte, nur jene Städte als „Autostädte“ bezeichnet, die Produktionsstätten der Automobilherstellung beherbergen. Gemeint ist also nicht die autogerechte Stadt, sondern Städte der Automobilproduktion. Dennoch geht die Geschichte von Autostädten nicht in einer Sozial- und Wirtschaftsgeschichte auf, die die Städte allein mit dem Blick auf soziale Strukturen und wirtschaftliche Kennziffern beschreiben wollte – wenngleich diese für ihre Geschichtsschreibung zweifellos unabdingbar sind, insofern die ökonomische Basis und die soziale Struktur dieser Städte wesentlich von der Autoindustrie geprägt sind.

I. AUTOSTÄDTE UND AUTOMOBILKULTUR

Die Geschichte von Autostädten ist nicht ohne den Blick auf die Bedeutung des Automobils und der Automobilität im 20. Jahrhundert zu verstehen. Rudi Volti hat auf die komplexe Beziehung zwischen Mensch und Automobil hingewiesen und dem Auto eine umfassende identitätsstiftende Funktion zugewiesen: „More than any other artifact of modern technology, the automobile has shaped our physical environment, social relations, economy and culture.“³ Im Kontext des Auto-

2 Vgl. dazu ausführlich den Beitrag von Heßler in diesem Band sowie *Martina Heßler*, Geschichte von Automobilstädten in globaler Perspektive: Plädoyer für eine global orientierte Zeitgeschichtsschreibung, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte, 2011, H. 1, S. 91–100.

3 *Rudi Volti*, *Cars & Culture. The Life of a Technology*, Baltimore 2004, Introduction.

mobils veränderte sich das Freizeit- und Einkaufsverhalten, angefangen von Drive-in-Restaurants, Auto-Kinos und Shopping-Malls über die Fahrt ins Grüne bis hin zu neuen Wohn- und Siedlungsformen, wie die seit den 1950er und 1960er Jahren in den USA und Europa um sich greifende Suburbanisierung.⁴ John Urry sprach von einer „automobile culture“: „the car [...] is a way of life and not just a transport system for getting from one place to another.“⁵ Begriffe wie „car culture“⁶ „automobile age“⁷ oder „auto mania“⁸ signalisieren den hohen gesellschaftlichen Stellenwert des Autos und verweisen zugleich auf eine häufig zu findende emotionale Bindung an das Automobil. McCarthy sprach von einer „love affair“⁹, Wolfgang Sachs von der Liebe zum Automobil.¹⁰ Die Bedeutung des Autos als Statussymbol ist ein Aspekt, der in keiner Darstellung der Geschichte des Automobils fehlt. Das eigene Auto wurde zum Statussymbol und entwickelte sich beispielsweise in der jungen Bundesrepublik im Kontext des Wirtschaftswunders und des „Wir sind wieder wer“ zur Chiffre für Modernität. Ein Auto zu besitzen galt in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, wie auch kürzlich eine Studie über die Automobilisierung in Brasilien unterstrich, als Inbegriff von Fortschritt.¹¹ Das eigene Auto zeigt für alle sichtbar, dass man, wie McCarthy für die 1920er Jahre der USA betonte, zur „community of the successful“ gehörte.¹²

Letzteres spielt zweifellos auch heute im Kontext der globalen Verbreitung des Autos eine wesentliche Rolle. Die Automobilisierung war bis in die 1960er Jahre ein Phänomen der westlichen Industrienationen. In Japan kam 1960 auf 240 Menschen ein Auto, in den späten 1960er Jahren besaß in der Sowjetunion einer von 200 Menschen ein Auto.¹³ Bis 1972 wurden dort mehr LKW als Autos hergestellt.¹⁴ Im Jahr 2007 wurde China der drittgrößte Automobilhersteller nach USA und Japan. Volti verglich die vor wenigen Jahren einsetzende Automobilisierung Chinas und Indiens mit der in Europa in den 1950er Jahren und fragte vor allem nach den Folgen hinsichtlich Klima und Unfalltoten.¹⁵

Die hohe, stetig zunehmende Automobilnutzung und die globale Verbreitung einer Automobilkultur führten dazu, dass sich die Städte weltweit veränderten. Das Auto bestimmte nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend den Städtebau. Un-

4 Vgl. z.B. *Kenneth T. Jackson*, *Crabgrass Frontier: The Suburbanisation of the United States*, New York 1985.

5 *John Urry*, *Mobilities*, Cambridge 2007, S. 115.

6 *James J. Flink*, *The Car Culture*, Cambridge 1975.

7 *James J. Flink*, *The Automobile Age*, Cambridge 1988.

8 *Tom McCarthy*, *Auto Mania. Cars, Consumers, and the Environment*, New Haven 2007.

9 Ebd., S. xiii.

10 *Wolfgang Sachs*, *Die Liebe zum Automobil*, Reinbek bei Hamburg, 1984.

11 *Joel Wolfe*, *Autos and Progress: The Brazilian Search for Modernity*, Oxford 2010.

12 *McCarthy*, *Auto Mania*, S. xvi

13 *Volti*, *Cars & Culture*, S. 130

14 Zu Osteuropa vgl. *Lewis H. Siegelbaum*, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca/London 2008; *ders.* (Hrsg.), *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, Ithaca/London 2011.

15 *Rudi Volti*, *A Car for the Great Asian Multitude*, in: *Technology and Culture* 49, 2008, H. 4, S. 995–1001; Zur ‚socialist car culture‘ vgl. *Siegelbaum*, *Socialist Car*.

ter dem Schlagwort von der Schaffung der „autogerechten Stadt“ erfolgte deren zunehmend autogerechter Umbau. Tankstellen und Autohäuser, überbreite Straßen oder Stadtautobahnen waren Produkt einer zunehmend am Auto orientierten Stadtplanung, die die Städte nachhaltig veränderte.¹⁶ Diese Automobilkultur wäre zukünftig genauer zu untersuchen, insbesondere in Städten, die Ort der Automobilproduktion sind, da anzunehmen ist, dass diese dort besonders ausgeprägt ist und Einfluss auf die Stadtentwicklung und die Identitätsbildung als Autostadt hat.¹⁷

II. ZUR LITERATURLAGE

Eigenartigerweise ist zu konstatieren, dass die Forschung zu Industriestädten im 19. und 20. Jahrhundert „Autostädte“ noch nicht als eigenen Typus in den Blick genommen hat. Weder wurden bislang die Besonderheiten dieses Stadttypus analysiert, noch verschiedene Autostädte einem systematischen Vergleich unterzogen, noch ihre globalen, transnationalen Verflechtungen erforscht. Dies ist umso erstaunlicher, da es eine lange Tradition der Industriestadtforschung gibt, die sich mit Textilstädten, Montanstädten oder Chemiestädten beschäftigt hat. Dass Autostädte bislang nicht in vergleichbarer Weise betrachtet wurden, mag an der Orientierung der Industriestadtforschung an Städten liegen, die im 18. und 19. Jahrhundert im Kontext der Industrialisierung entstanden. Autostädte sind dagegen Städte des 20. und 21. Jahrhunderts.¹⁸

Gleichwohl waren einzelne Autostädte wie beispielsweise Detroit oder Wolfsburg bereits vielfach Thema der Forschung. Wolfsburg stellt dabei als eine der wenigen Stadtneugründungen im 20. Jahrhundert unter den deutschen Autostädten einen Sonderfall dar. Die Stadt wurde im Jahr 1938 als „nationalsozialistische Mustergemeinde“¹⁹ gegründet und erlebte nach 1945 ein enormes Wachstum, dass sie zum Symbol des bundesdeutschen Wirtschaftswunders werden ließ. Diese Wandlung war zum einen Thema von Publikationen, die sich mit der Stadtplanung und den verschiedenen städtebaulichen Leitbildern, die sich im Wolfsburger Stadtbild ablesen lassen, beschäftigten.²⁰ Wesentlich ungewöhnlicher ist

16 Vgl. z.B. *Barbara Schmucki*, Der Traum vom Verkehrsfluß. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich, Frankfurt/Main 2001; jüngst der Ausstellungskatalog des Hamburger Museums für Arbeit: *Sven Bardua/Gert Kähler*, Die Stadt und das Auto. Wie der Verkehr Hamburg veränderte, München/Hamburg 2012. Für die Sowjetunion vgl. *Elke Beyer*, Planning for Mobility: Designing City Centers and New Towns in the USSR and the GDR in the 1960s, in: *Siegelbaum*, Socialist Car, S. 71–91.

17 Vgl. den Beitrag von *Heßler* in diesem Band.

18 Vgl. ausführlich hierzu ebd.

19 *Marie-Luise Recker*, Die Großstadt als Wohn- und Lebensbereich im Nationalsozialismus. Zur Gründung der „Stadt des KdF-Wagens“, Frankfurt am Main 1981.

20 Vgl. z.B. *Dietrich Kautt*, Wolfsburg im Wandel, Wolfsburg 1983; *ders.*, Stadtentwicklung in der Polarität städtebaulicher Leitbilder: Das Beispiel Wolfsburg, in: *Die Alte Stadt*, 15, 1988, H. 2, S. 155–171. *Christian Schneider*, Stadtgründungen im Dritten Reich. Wolfsburg und Salzgitter, München 1979.

zum anderen aber die Tatsache, dass die Stadt seit dem Ende der 1950er Jahre Gegenstand soziologischer Begleituntersuchungen war, die in ihrer Kontinuität über nun 50 Jahre einzigartig sein dürften und für die Geschichtswissenschaft wiederum bereits wertvolles Quellenmaterial darstellen.²¹

Auf internationaler Ebene ist die Forschungslage übersichtlich: Für Detroit existieren einige Überblicksdarstellungen,²² mehrere wichtige Studien, die aus politikwissenschaftlicher Perspektive Fragen nach dem „urban regime“ in Detroit oder der „governance“ stellen²³ sowie Publikationen zum Niedergang, von denen die Studie von Thomas Sugrue als herausragend bezeichnet werden kann.²⁴ Weiter liegen Forschungen zu Birmingham vor, insbesondere im Kontext von Revitalisierungsstrategien, allerdings selten explizit unter dem Label der „Autostadt“.²⁵ Restrukturierungskonzepte in Turin waren Teil einer vergleichenden Studie zu Städten im Strukturwandel.²⁶ Die sowjetische Stadt Toljatti wiederum geriet jüngst in der umfassenden Studie von Lewis Siegelbaum mit dem Titel „Cars for Comrades“ in den Blick.²⁷ Siegelbaum lieferte damit eine wichtige Pionierarbeit, da auch sozialistische Autostädte bislang nicht Thema der Forschung waren. Er widmet sich der im Vergleich zu westlichen Staaten späten Automobilisierung der Sowjetunion und dabei auch den Orten der Autoproduktion. Toljatts Aufstieg als Stadt der Autoproduktion seit den 1970er Jahren hing mit einem spektakulären Technologieimport von Fiat zusammen, den Siegelbaum als „deal of the century“ bezeichnet. Die Stadt beschreibt er, vor allem nach 1989, als eng an das Werk ge-

- 21 *Hermann Hilterscheid*, *Industrie und Gemeinde. Die Beziehung zwischen der Stadt Wolfsburg und dem Volkswagenwerk und ihre Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung*, Berlin 1977; *Ulfert Herlyn* u. a., *Stadt im Wandel. Eine Wiederholungsuntersuchung der Stadt Wolfsburg nach 20 Jahren*, Frankfurt 1982; *Annette Harth* u.a., *Wolfsburg: Stadt am Wendepunkt. Eine dritte soziologische Untersuchung*, Opladen 2000; *Ulfert Herlyn/Wolf Tessin*, *Faszination Wolfsburg 1939-2000*, Opladen 2000; *Annette Harth* u.a., *Stadt als Erlebnis: Wolfsburg. Zur stadtkulturellen Bedeutung von Großprojekten*, Wiesbaden 2010.
- 22 *David Lee Poremba*, *Detroit in its World Settings: A three Hundred Year Chronology, 1701-2001*, Detroit 2001; *ders.*, *A Motor City History*, Charleston u.a. 2001; *ders.*, *Detroit: 1930-1969*, Charleston 2003.
- 23 *Alan DiGaetano/John S. Klemanski*, *Urban Regime Capacity: A Comparison of Birmingham, England, and Detroit, Michigan*, in: *Journal of Urban Affairs*, 15, 1993, S. 367–384; *Alan DiGaetano*, *Urban Governance and Industrial Decline: Governing Structures and Policy Agendas in Birmingham and Sheffield, England, and Detroit, Michigan, 1980-1997*, in: *Urban Affairs Review*, 34, 1999, S. 546–577; *Joe T. Darden* u.a., *Detroit: Race and uneven development*, Philadelphia 1987.
- 24 *Thomas J. Sugrue*, *The Origins of the Urban Crisis*, Princeton 1995.
- 25 Vgl. z.B. *Harald Bodenschatz*, *Urban Renaissance in Birmingham und Manchester*, in: *ders./Ulrike Laible* (Hrsg.), *Großstädte von morgen. Internationale Strategien des Stadtumbaus*, Berlin 2008, S. 44–65; *Andrew Beer/Holli Evans*, *The Impacts of Automotive Plant Closure. A Tale of Two Cities*, London/New York 2010.
- 26 Vgl. *Anne Power/Jörg Plöger/Astrid Winkler*, *Phoenix Cities. The fall and rise of great industrial cities*, Bristol 2010.
- 27 *Lewis H. Siegelbaum*, *Cars for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Ithaca/New York 2008.

koppelt. Es gäbe wenig in Toljatti, was nicht mit dem Werk in Verbindung stehe.²⁸ Wissen wir somit ansatzweise etwas über die Geschichte sowjetischer Autostädte, so wurden asiatische Städte bislang ebenso wenig erforscht wie skandinavische.²⁹

Auffällig ist, dass die bestehenden Studien zu einzelnen Autostädten wenig gemeinsame Perspektiven aufweisen; vielmehr sind die Fragestellungen aus der jeweiligen spezifischen Situation der Stadt heraus formuliert. Dies bringt zweifellos wichtige Erkenntnisse für deren jeweilige Geschichte. Allerdings birgt dies über die Geschichten einzelner Städte hinaus Potentiale für die Industriestadtforschung, die aus einer systematischen Erforschung von Autostädten erfolgen könnten und die noch nicht ausgeschöpft wurden.³⁰ Dazu gehören zweifellos eine globale Perspektive sowie die Frage nach den Spezifika der jeweiligen Branche und deren Auswirkungen auf die Stadt.³¹

Der vorliegende Band will in dieser Hinsicht Anstöße geben, stellt aber angesichts der Komplexität der Thematik nur einen Anfang dar. Allein die Auswahl der Städte muss in einem Sammelband beschränkt bleiben. Weitere Restriktionen in der Auswahl der behandelten Städte ergeben sich durch die Forschungslage. Gleichwohl bemüht sich der Band um eine internationale Perspektive. Die behandelten Städte umfassen sozialistische Städte wie Eisenach, Naberežnye Čelny und das chinesische Changchun, die beiden US-amerikanischen Städte Flint und Detroit, die französische Autostadt Boulogne-Billancourt, das britische Birmingham sowie die bundesrepublikanischen Städte Ingolstadt, Rüsselsheim und Wolfsburg. Aus internationaler Perspektive sind Autostädte damit keineswegs umfassend repräsentiert. Bislang fehlen beispielsweise Forschungen zu skandinavischen oder weiteren osteuropäischen, nicht sowjetischen Städten, die japanische „Toyota-Stadt“ ist lediglich in ersten Anfängen untersucht,³² auch zu Turin gibt es kaum Literatur, die die Stadt als Autostadt beschreiben würde.

In diesem Band sind Autostädte verschiedener Größe Thema: Dazu gehören – wie Clemens Zimmermann in seinem Beitrag zeigt – kleinere Städte wie Rüsselsheim, das in einer dynamischen Metropolregion liegt und einem harten innerregionalen Wettbewerb ausgesetzt ist. Zwei Beiträge widmen sich mittleren Städten wie Wolfsburg und Ingolstadt, die beide in einem eher ländlichen, strukturschwachen Gebiet liegen. Ein Aufsatz analysiert eine „echte“ Großstadt wie das in

28 Ebd., S. 122; vgl. auch die Dissertation von *Esther Meier*, Massenmobilisierung in der Ära Brežnev? Das Großprojekt KamAZ/Naberežnye Čelny (noch unveröffentlicht) sowie ihren Beitrag in diesem Band.

29 Vgl. zu Changchun in diesem Band den Beitrag von *Stein* sowie *Susanne Stein*, „Ein Wald rauchender Fabrikschornsteine“. Rückblicke auf die chinesische „Produktionsstadt“ der 1950er Jahre, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte*, 2012, H. 1, S. 69–86; für Toyota-Stadt siehe *Katja Schmidpott*, Neue Perspektiven der historischen Industriestadt-forschung in Japan, in: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte*, 2012, H. 1, S. 87–103.

30 Zum Stand der neueren Industriestadt-forschung vgl. *Martina Heßler/Clemens Zimmermann*, Perspektiven historischer Industriestadt-forschung. Neubetrachtungen eines etablierten Forschungsfeldes, in: *Archiv für Sozialgeschichte* 51, 2011, S. 661–694.

31 Vgl. dazu den Beitrag von *Heßler* in diesem Band.

32 Vgl. *Schmidpott*, Neue Perspektiven.

jüngster Zeit im Zusammenhang mit den „schrumpfenden Städten“ stets zitierte Detroit. Auffällig ist, dass, soweit diese ersten Ergebnisse Schlussfolgerungen zulassen, die Größe der Stadt kaum Auswirkungen auf den Grad der strukturellen Verflechtungen mit der Automobilindustrie, die Frage der Identität oder der wirtschaftlichen Situation hat. Wichtiger ist dagegen, dass es sich bei den meisten der Städte, die hier in den Blick geraten, um monoindustrielle Städte handelt, deren Prägung durch und Verflechtung mit der Autoindustrie hoch ist.

Der Band verbindet mit den verschiedenen Beiträgen folgende vier Fragestellungen: das Verhältnis von Werk und Stadt, die Frage nach der Gründung und Etablierung von Autostädten, das Problem der Schrumpfungs- und Transformationsprozesse sowie die Frage nach der Zukunft von Autostädten. Insgesamt ist der Band interdisziplinär angelegt, indem er historische, wirtschaftsgeographische und soziologische Beiträge vereint.

III. ZUM VERHÄLTNIS VON WERK UND STADT

Das Verhältnis von Werk und Stadt stellt eine klassische Fragestellung der Industriestadtforschung dar, die bereits vielfach behandelt wurde und die auch für die Geschichte von Autostädten zentral ist.³³ Die Beiträge des Bandes zeigen auffällige Ähnlichkeiten im Verhältnis von Werk und Stadt, die auch für andere Industriestädte zu beobachten sind, so zum Beispiel die strukturelle Verflechtung, die sich vor allem in Krisenzeiten der Automobilindustrie als problematisch offenbart und die Städte in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten bringt. Die strukturelle Verflechtung zeigt sich aber auch anhand verschiedener kommunaler Politikfelder, wie beispielsweise Tessin für Wolfsburg, Zimmermann für Rüsselsheim und Schlemmer für Ingolstadt zeigen. Auch Bernhardt und Engler betonen die sozialpolitischen Interventionen des Automobilwerks im sozialistischen Eisenach. Sie sprechen von einer „Verbetrieblichung der Stadt“ sowie von einer „fordistischen Politik im 20. Jahrhundert unter sozialistischen Vorzeichen“.³⁴

Es geraten aber auch wichtige Unterschiede in den Blick. So ist in Rüsselsheim eine weitaus weniger enge Bindung des Werks an die Stadt zu beobachten

33 Vgl. *Heßler/Zimmermann*, Perspektiven.

34 Dies verweist auf die Diskussion um die „fordistische Stadt“ und ihre Bedeutung im 20. Jahrhundert. Dies birgt wichtige neue Perspektiven für die Industriestadtforschung. Vgl. dazu den jüngst erschienen Aufsatz von *Adelheid von Saldern*, *Fordist Elements of the Industrial City in Germany and the United States*, in: *Clemens Zimmermann* (Hrsg.), *Industrial Cities. History and Future*, Frankfurt/New York 2013, S. 213–234. Im vorliegenden Band verweisen verschiedene Autoren auf die Bedeutung des Fordismus als Gesellschaftssystem, ohne allerdings die Frage nach einer fordistischen Stadt explizit aufzunehmen. So spricht Clemens Zimmermann für Rüsselsheim von einem „als „fordistisch“ zu charakterisierenden Stadtentwicklungsregime“ in Rüsselsheim und den Schwierigkeiten der Stadtregierung und der Bevölkerung, sich von diesem zu verabschieden. Anne Volkmann und Uwe-Jens Walther erwähnen den „sozialregulativen Kern des Fordismus“, der die Stadt Flint prägte. Sie sehen Flint als ein Beispiel dafür, „wie umfassend das Prinzip des Fordismus nicht nur ökonomisch und gesellschaftspolitisch, sondern auch kulturell wirksam war und bis heute nachwirkt“.

als in Wolfsburg, was nahe liegender Weise damit zusammenhängt, dass Rüsselsheim anders als Wolfsburg nicht die Konzernzentrale beheimatet. Über die Beschreibung der Abhängigkeiten der Stadt von der Automobilindustrie hinaus wären zukünftig die Akteurskonstellationen in den Städten genauer zu beschreiben. Insbesondere wäre zu fragen, inwieweit die in der Forschung zumeist betonte einseitige Abhängigkeit der Stadt von der Autoindustrie eine adäquate Beschreibung darstellt oder ob dieses Verhältnis nicht komplexer ist. Tessin schildert beispielsweise drei Phasen des Verhältnisses von Stadtpolitik und Unternehmen, wobei er die letzte Phase seit 1999 mit der Gründung einer public-private-partnership als Phase „grundlegender Veränderung“ bezeichnet.³⁵ Gerade diese Phase, die keineswegs konflikt- und machtfrei ablief, wirft die Frage auf, inwieweit das Verhältnis Werk und Stadt viel stärker als ein wechselseitiges zu beschreiben ist, in dem auch das Unternehmen gleichermaßen auf die Kooperation städtischer Akteure angewiesen ist. Des Weiteren müsste die stark auf das Verhältnis Werk und Stadt konzentrierte Forschung mit dem Blick auf weitere Akteure, seien es Gewerkschaften, politische Opposition, vor allem aber auch die Bürger oder, wie der Beitrag von Bailey zeigt, die Einflüsse nationaler Akteure, erweitert werden.

IV. GRÜNDUNG, ETABLIERUNG UND ENTWICKLUNG VON AUTOMOBILSTÄDTEN

Auch wenn alle im Band behandelten Städte heute als Autostädte wahrgenommen werden und sich selbst als solche bezeichnen, so war diese Identität nicht immer von Anfang an gegeben. In einigen Städten wuchs sie langsam über die Jahre. Die wenigsten Städte waren, wie beispielsweise Wolfsburg, eine Stadtneugründung zum Zweck der Automobilproduktion. Wolfsburg als Neugründung während des Nationalsozialismus stellt eine extreme Variante dar; aber auch für die von Esther Meier behandelte Stadt Naberežnye Čelny war die Gründung des Lastwagenwerks KamAZ das Motiv der Stadtgründung auf „freiem Feld“. Die in den 1970er Jahren errichtete Stadt galt, ähnlich wie Wolfsburg, als „Stadt der Zukunft“. Mit den beiden Zwillingstädten Toljatti und Naberežnye Čelny entstanden in der Sowjetunion zwei Autostädte neu, während zur gleichen Zeit im Westen Autostädte mit Krisen und Schrumpfungprozessen konfrontiert waren.

Die meisten Städte, die uns heute als Autostädte bekannt sind, bestanden aber bereits, bevor sich die Autoindustrie ansiedelte. Von den im Band behandelten sind das Rüsselheim, Ingolstadt, Eisenach, Birmingham, Detroit, Flint, Boulogne-Billancourt und Changchun. Bernhardt und Engler betonen, dass Eisenach, im Unterschied zu anderen sozialistischen Autostädten, „eine altindustrielle Autostadt“ sei. Interessant ist hier vor allem, wie sich die moderne Identität als Autostadt mit der historischen Tradition der Stadt, also mit dem Kulturerbe Wartburg, Luther und Bach verbindet. Eisenach ist damit ein Beispiel für eine Autostadt, die verschiedene Identitäten hat. Stein zeigt in ihrem Beitrag wiederum, wie die

³⁵ Vgl. Tessin in diesem Band.

„Neukodierung Changchuns als sozialistische Industrie- und Autostadt“ zu Beginn der 1950er Jahre mit der Ansiedlung eines Automobilwerks einherging. Nicht immer verlief der Prozess aber so unproblematisch. Loubet beispielsweise analysiert in seinem Beitrag am Beispiel von Boulogne-Billancourt die schwierigen Beziehungen zwischen der Stadt und dem Peugeot-Werk. Für die Kommune brachte die Automobilproduktion nicht nur positive Entwicklungen, sondern führte zu zahlreichen Spannungen: Loubet verweist in diesem Zusammenhang beispielsweise auf die Probleme des Wohnungsmarkts, auf den zunehmenden Verkehr oder Umweltbelastungen. Eine Identität als „Autostadt“ konnte sich auch wegen der unmittelbaren Nähe zur Hauptstadt Paris nur zögerlich entwickeln. Viele, darunter vor allem die auswärtigen Beobachter, nehmen Boulogne-Billancourt gar nicht als „Autostadt“ war. Auch in Ingolstadt bildete sich die Identität als Autostadt erst langsam heraus. Wie Thomas Schlemmer in seinem Beitrag betont, blieben sich Stadt und Automobilwerk in den ersten beiden Jahrzehnten ihrer Entwicklung fremd. Die Auto-Union siedelte sich zwar nach dem Zweiten Weltkrieg in Ingolstadt an, doch fehlte dort eine industrielle Tradition genauso wie Arbeitskräfte, die vom Land rekrutiert werden mussten. Dies habe, so Schlemmer, zu einer Distanz zwischen Stadt und Werk geführt. Erst in den 1970er Jahren habe sich eine Identität als Autostadt ausgebildet.

V. SCHRUMPFUNGS- UND TRANSFORMATIONSPROZESSE

Industriestädte werden derzeit vor allem mit Schrumpfungprozessen assoziiert. Sie scheinen ein historisches Phänomen geworden zu sein und gelten – zumindest in der westlichen Welt – als ein Stadttypus, der langsam verschwindet. Inbegriff dieses mit dem Schlagwort des „*urban decline*“ bezeichneten Prozesses ist Detroit, eine Autostadt, deren einstige Vorbildfunktion längst verloren gegangen ist. Und tatsächlich waren und sind einige Autostädte, vor allem britische und US-amerikanische, mit dramatischen Prozessen der Schrumpfung, der Krise und des Niedergangs konfrontiert. Krisen der Autoindustrie im Kontext des globalen Wettbewerbs ließen die Finanzbasis der Städte wegbrechen. Im Falle Detroits hatte der Niedergang, wie Sugrue aufzeigte, bereits in den 1950er Jahren mit der Abwanderung von Automobilfabriken in das Umland von Detroit und der Automatisierung der Fertigungsprozesse begonnen.³⁶ Die Rassenunruhen, insbesondere der *riot* 1967, führten zu einer Flucht der weißen Bevölkerung in die suburbs. Weitere Krisen der Automobilindustrie folgten, bis hin zum Bankrott von Chrysler und GM im Jahr 2007 und der Insolvenz der Stadt im Jahr 2013. Im vorliegenden Band gerät Detroit allerdings nicht als das „klassische“ Symbol für den Niedergang von Autostädten in den Blick, sondern die unweit von Detroit gelegene Autostadt Flint. Anne Volkmann und Uwe-Jens Walther beschreiben, wie Flint mit der Automobilindustrie aufstieg, Wohlstand und Wachstum genoss und schließlich seit den 1970er Jahren mit der zunehmenden Automatisierung und der

36 Vgl. Sugrue, *Origins*.

Verlegung der Produktion in das Ausland einem spektakulären Niedergang ausgesetzt war. Im Beitrag über Flint wird vor allem die anhaltende Wachstumsorientierung der städtischen Akteure deutlich, die erst sehr spät einen Masterplan für die schrumpfende Stadt entwarfen, und auch dies teils nur halbherzig. Ähnlich deutet auch Zimmermann späte Versuche der Neuorientierung in Rüsselsheim an. Hier wurde erst im Jahr 2000 ein neues Leitbild, nämlich das der Wissenschaftsstadt, entworfen.

Während die Forschung zu schrumpfenden Städten häufig die Bemühungen um den Strukturwandel der Städte untersucht, also die Strategien der Neuorientierung und Transformation, die üblicherweise in Versuchen der Eventisierung, Festivalisierung der Stadt bzw., wie auch am Beispiel Rüsselsheim zu sehen, der Umorientierung hin zu einer Wissenschaftsstadt bestehen,³⁷ geraten Fragen nach den sozialen Auswirkungen oder insbesondere nach den Bevölkerungsgruppen, die nicht von der *urban renaissance* profitieren, viel zu selten in den Blick. Häufig sind es Migrantengruppen und schlecht qualifizierte Arbeitskräfte, die nicht von städtischen Revitalisierungsbemühungen profitieren. Alltagsgeschichtliche Studien, die diese Prozesse in den Blick nehmen, fehlen bislang gänzlich. Mit den unterschiedlichen Wirkungen von Restrukturierungsmaßnahmen auf regionaler und lokaler Ebene in Birmingham beschäftigen sich Bailey, Bentley, de Ruyter, Hall und MacNeill. Sie fragen nach den sozialen und ökonomischen Auswirkungen von Werksschließungen, hier konkret der Werksschließung von MG Rover in Longbridge. Sie untersuchen insbesondere die Reaktionen von politischer Seite und machen deutlich, dass regional erfolgreiche Initiativen Probleme auf lokaler Ebene nicht gleichermaßen lösen können.

VI. ZUKUNFT

Detroit gilt, wie oben schon erwähnt, als Inbegriff des „urban decline“, als Schreckgespenst städtischer Negativentwicklungen. Tituliert als „murder town“ – in Anspielung auf die mit Wohlstand konnotierte „motor town“ –, konfrontiert mit Leerstand, urbanen Brachen, fehlendem Geld selbst für elementare Infrastrukturen, wurde Detroit inzwischen sogar zum Ziel von „Katastrophentouristen“. Bildbände dokumentierten den Niedergang der Stadt, die Rede ist vom „Ruin Porn“, der den Verfall in ästhetisch schöne Bilder umsetzt. Der amerikanische Literaturwissenschaftler John Patrick Leary hat dieses Phänomen unter dem Schlagwort des „Detroitism“ kürzlich genauer untersucht.³⁸ In einem Essay, der diesen Band abschließt, entwirft der *Detroit* Journalist John Gallagher ein anderes Bild von Detroit. Er zeichnet eine positive Zukunft, konzipiert Detroit als Modell des 21. Jahrhunderts. Denn anstatt auf den Zerfall zu schauen, auf die Krisen,

37 Hierzu die vergleichenden Arbeiten von *Power, Plöger, Winkler*, *Phoenix Cities*.

38 *John Patrick Leary*, *Detroitism. What does „ruin porn“ tell us about the motor city, ourselves, other American cities?* in: *Guernica. A magazine of art and politics*, online zugänglich unter: http://www.guernicamag.com/features/leary_1_15_11/ [zuletzt aufgerufen am 14.02.2014]

Probleme und den Niedergang, betont er das, was sich neu bildet in Detroit, was aus Leerstand und Ruinen erwächst und was ihm als eine hoffnungsvolle, lebenswerte Zukunft jenseits der Autostadt erscheint. Detroit werde auf diese Weise zum Experimentierfeld für neue Ideen der Stadtentwicklung. Gallagher sieht vor allem das mittlerweile populäre „urban gardening“ in Detroit als Basis einer nachhaltigen, grünen Stadt: „Detroit can grow into the greenest, most environmentally sustainable city in the world.“ Gleichfalls betont er neue Formen der Selbstorganisation, die teils an Postwachstumskonzepte erinnern. Vor allem mit seinen Fotografien zeigt er ein anderes Detroit – ein Detroit von Künstlern, Menschen auf Farmen, neuen Fahrradwegen, renaturierten Flüssen.

Die Tagung zu Autostädten, aus der dieser Sammelband hervorgeht, endete mit einer Podiumsdiskussion, an der John Gallagher, Stadtbaurätin Monika Thomas aus Wolfsburg, Kurt Röder, der Leiter der Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung in Rüsselsheim sowie Julius von Ingelheim, der Vorstandsvorsitzende der Wolfsburg AG, teilnahmen. Die letzte Frage war die nach der Zukunft von Autostädten, nach einer Vision, die die Vertreter der Städte für ihre Stadt in 50 Jahren hatten. Einig waren sich alle, dass die industrielle Autostadt im heutigen Sinne so nicht mehr existieren werde. Einig waren sich aber alle auch darin, dass ihre Städte in 50 Jahren gut dastehen werden. Alle glaubten zudem, dass sie weiterhin „Autostädte“ sein würden, wenn auch in anderer Weise, mit neuen Mobilitätskonzepten und einer diversifizierten Wirtschaftsstruktur. Nur einer glaubte nicht mehr an die Autostadt. John Gallagher überlegte vielmehr, ob Autostädte dann nicht gänzlich der Vergangenheit angehören würden, so wie wir es von vielen Industriestädten in der westlichen Welt derzeit glauben. Trotzdem war er sich sicher: Detroit werde weiter bestehen und: „Detroit will be a better place.“