

## **Das Luftbild als Gegenstand soziologischer Erkenntnis. Eine exemplarische Analyse mit der objektiven Hermeneutik**

Vortragmanuskript für die 9. Arbeitstagung der AG objektive Hermeneutik in Frankfurt am Main, September 2000

In der Soziologie gilt – bei allen dieser Erhebungsmethode eingeräumten Schwierigkeiten – die Befragung immer noch als „Königsweg“ der Sozialforschung. Auch in der Stadt- und Gemeindeforschung wird häufig der Weg der Befragung eingeschlagen, um über die Summe der Interviewees auf die Struktur Rückschlüsse zu ziehen. Über diesen Weg kann zwar Typenbildung betrieben werden, die Möglichkeit eine Stadt als Totalität zu erfassen wird allerdings vergeblich. Demgegenüber soll im Vortrag die Stadt im Sinne der objektiven Hermeneutik, als autonome Lebenspraxis und damit eigenständige Handlungs- und Entscheidungsinstanz verstanden werden, also nicht nur als die Summe von Häusern und Menschen. So wird hier von einer dem Ort innewohnenden Logik, einer emergenten Rationalität ausgegangen, die nicht von einer einzelnen Bevölkerungsgruppe bewusst geplant wurde, sondern sich über eine langfristige Eigenlogik des Ortes entwickelt hat. Hier soll gezeigt werden, welchen Nutzen die Analyse von Luftbildern einer Stadt für diese m.E. elementare stadt- und siedlungssoziologische Fragestellung haben kann. Grundlegende Annahme ist dabei, dass sich über die vertikale Aufsicht entscheidende Schlussfolgerungen für Gemeindeuntersuchungen ergeben, die über andere Daten nicht bzw. nicht in dieser Deutlichkeit erreicht werden können. Das Luftbild, das ich für diesen Zweck ausgewählt habe, bildet die ostthessische Stadt Bebra ab. Ziel ist es, über die extensive Auslegung des Luftbilds eine Fallstruktur der Stadt zu entfalten. Die Analyse wird hier nur verkürzt dargestellt; gegenüber der ursprünglichen Interpretation, die Teil meiner soziologischen Diplomarbeit<sup>1</sup> ist, sind einige Argumentationsketten stark gerafft.

---

<sup>1</sup> Möglichkeiten der Aufschlüsselung siedlungssoziologischer Sachverhalte anhand karto- und fotografischen Datenmaterials durch Methoden der objektiven Hermeneutik, Frankfurt am Main 1998, Download der korrigierten Fassung von 2005 unter <http://homepage.hispeed.ch/iwienke/>.

## **Der Einstieg in die Analyse**

Anders als sprachliche Protokolle, Musikstücke oder Filme besitzen Bilder keine Sequenz im eigentlichen Sinn. Es existiert keine festgelegte „Leserichtung“. Rein pragmatisch stellt sich deshalb die Frage, an welcher Stelle man am sinnvollsten mit der Analyse eines Luftbilds ansetzt. Da hier die Stadt als Ganzes betrachtet werden soll, ist es naheliegend an den Anfang der Analyse ein Bildelement zu stellen, von dem man Relevanz für die gesamte Stadt erwartet. Im Fall Bebra fällt die Auswahl – wie sich gleich zeigen wird – nicht schwer.

Die Schwierigkeit bei der Auswahl des Bildelements ergibt sich allerdings nur für den Einstieg in die Bildanalyse. Die nächsten Schritte sollten sich aus den Ergebnissen der ersten Sequenz ergeben, denn nur so sind die Möglichkeiten einer Erschließung der Gesamtstruktur eines Siedlungsgefüges gegeben. Eine standardisierte Festlegung sozusagen einer „Leserichtung“ etwa, durch eine Staffelung nach Auffälligkeitsgrad, ließe die Analyse sonst zu einer Aneinanderreihung isolierter Aspekte werden.

## **Die Analyse**

### **Die Bahnanlagen**

*Quer durch die Siedlung verläuft eine „Linie“, die – verfolgt man sie von Süden kommend – zunächst dünner werdend gerade in Richtung Nordwesten verläuft. Etwa in der Mitte des Bildes geht sie in eine Kurve Richtung Westen über, die in einem fast kreisrunden Bogen in Richtung Süden weiterverläuft. Kurz nach Vollendung dieses Bogens erfolgt die sehr bauchige Fortführung Richtung Osten, die mit dem Bildrand abschließt.*

Die Beschreibung des Bildelements erscheint auf den ersten Blick umständlich, da bei einem Vortrag die Möglichkeit besteht, anzuzeigen, welcher Teil des Bildes gemeint ist, zumal man bei genauem Hinsehen sehr bald sieht, dass es sich um eine Bahnstrecke handelt. Aber in dieser ausführlicher Umschreibung steckt ein notwendiger Moment künstlicher Naivität: Denn nur in dieser Beschreibung liegt die Eröffnung von Erschließungsmöglichkeiten durch das Außer-Kraft-Setzen der „Abkürzungsmaschinerie“ des (Wieder)-Erkennens in der Praxis. Erst die Anfertigung eines naiven, ausführlichen verbalen Protokolls ermöglicht einen angemessenen wissenschaftlichen Zugriff und eröffnet so die Chance für eine von Kontextwissen „ungetrübte“ Analyse. Nur das „Ausschalten“ der Erkenntnis „hier handelt es sich um eine Bahnstrecke“ zwingt einen zur Explikation dessen, was konstitutiv für eine Eisenbahnlinie ist.

Nun zur Analyse: Grundsätzlich lassen sich zwei Erklärungstypen für den oben beschriebenen „Schnitt“ durch die Siedlung finden: 1. Eine von der Natur geschaffene morphologische „Gegebenheit“ und 2. eine künstliche Anlage.

Aus Zeitgründen muss ich mich hier die naturgegebene Variante ohne genauere Erläuterung ausschließen und einführen, dass es sich um eine künstliche Anlage handeln muss.

Am plausibelsten für diese Variante ist – aus verschiedenen Gründen die ich hier nicht weiter ausführen kann – die Lesart, dass es sich hier um einen Verkehrsweg, also eine Straße oder Eisenbahngleise handelt.

Nun stellt sich die Frage, was einen Bogen beim Bau einer Straße oder Bahnstrecke rechtfertigt?

Beim Bau einer Verkehrsstrecke muss man einerseits wie beim Flussverlauf den Weg des geringsten Widerstands suchen, d.h. die Planung muss sich nach den natürlichen „Vorgaben“ (Bodengegebenheiten, Höhenunterschiede, Flussläufe etc.) richten, andererseits Kosten und Aufwand von Kurven und anderen Abweichungen von der geraden (Ideal-)Linie möglichst niedrig halten. Wie schon angedeutet, sind auf dem Luftbild keine deutlichen (natürlichen) Barrieren (wie etwa ein Gebirge) auszumachen, die den Bau einer Strecke direkt behindern könnten. Über die Ausrichtung der Felder, die sich an den Höhenlinien orientieren, kann man erschließen, dass nordöstlich und östlich der Siedlung geringe Erhöhungen vorhanden sind.

Es ist unwahrscheinlich, dass der Bogenschlag in der Umgehung von unbebaubarem Gelände begründet ist; bleibt als plausible Erklärung für die Abweichung von der Ideallinie eine Beschränkung des Fahrzeugs – also Auto oder Bahn – das die Strecke befahren soll.

Sowohl beim Gleis- als auch beim Straßenbau muss man die Leistungsfähigkeit des jeweiligen Fahrzeugs einkalkulieren. Die Eisenbahn schneidet – vor allem wenn sie von Dampf oder Dieselmotoren angetrieben wird – was die Anfälligkeit bei Steigungen angeht gegenüber dem Auto deutlich schlechter ab. Die größere Wagenlast sorgt bei der Lokomotive für eine erhebliche Leistungsminderung, schon geringe Höhenunterschiede verstärken diese Einschränkung. Ein weiterer Aspekt ist der deutlich höhere Energieverbrauch beim Wechsel von gerader Strecke zu einem starken Anstieg (die erneute Beschleunigung nach dem Anstieg kostet zusätzlich Energie). Auch die geringe Haftung an den Schienen erschwert den Anstieg von Schienenfahrzeugen. Für den Bahnstreckenbau ergibt sich dadurch die Aufgabe, die Strecke möglichst flach und gleichmäßig ansteigend zu gestalten. Nur bei einer Schienenstrecke lässt sich der im Luftbild erkennbare Bogen rational begründen.

Bei einer das Stadtbild so deutlich bestimmenden Bahnlinie ist es naheliegend als nächsten Schritt nach einem Bahnhof Ausschau zu halten.

*Der Bahnhof befindet sich in der Mitte des Ortes*

Bahnhöfe in Ortsmitte sind in der Regel Kopfbahnhöfe (auch Sackbahnhof genannt), d.h. die Gleise enden auf einer Seite des Bahnhofs. Der Kopfbahnhof hat zwar den Nachteil, dass man bei Weiterfahrten des Zuges die Lokomotive wechseln muss, aber die Lärm- (bei Dampflokomotiven auch die Rauch- und Ruß-) belästigung wird so lokal beschränkt. Ein anderer Weg die Bevölkerung vor Lärm und Rauch zu bewahren ist die Platzierung des Bahnhofs und der Gleise am Ortsrand oder der unterirdische Gleisbau. Die letzte Lösung ist für Dampflokomotiven wegen der Rauchentwicklung auf längeren Strecke nicht durchführbar. Keine dieser Varianten liegt in diesem Fall vor.

*Die Schienen sind (innerhalb des Ortes) weitgehend, der Bahnhof komplett von Besiedlung eingeraht*

Strenggenommen ist diese Beschreibung nur eine – allenfalls genauere – Umformulierung der Information „Bahnhof in Ortsmitte“ und „durch den Ort zieht sich eine Bahnlinie“. Dieser Perspektivenwechsel soll im Gegensatz zum vorherigen Schritt, in dem die Optionen für die Anlage eines Bahnhofs geprüft wurde, der Beurteilung einer Entwicklung des Ortes um eine Bahnlinie dienen. In Anbetracht der Belastung großer Bevölkerungsteile durch eine Bahnlinie quer durch die Stadt ergibt sich für die Entwicklungsgeschichte der Stadt nur ein logischer Schluss: Die Bahnstrecke ist am Rande einer Siedlung entstanden, die erst später über die Gleise hinaus gewachsen ist. Das Gegenmodell wäre eine Bahnlinie, die sich quer durch eine bestehende Stadt „frisst“, d.h. bestehende Bebauung wäre für den Gleisbau abgerissen worden. Bis zum Auftauchen von Hinweisen auf diese „rücksichtslose“ Vorgehensweise muss man diese Lesart als wenig plausibel ausschließen.

Die Annahme, dass die Gleise am Rand einer Siedlung gebaut wurden und die daran abzuleitende „Ursprungsgröße“ (vor dem Bahnbau) des Ortes – egal auf welcher Seite der Gleise der tatsächliche Ursprungsort lag – lassen darauf schließen, dass die Siedlung erst nach dem Bau der Bahn deutlich gewachsen ist, sie vor dem Anschluss an die Bahn ob ihrer geringen Größe als eher unbedeutend einzuschätzen ist.

Es ist naheliegend den Bahnbau für die Bautätigkeit und den damit verbundenen Bevölkerungszuwachs in diesem Bereich verantwortlich zu machen. Am plausibelsten ist dann die Annahme, bei den Neubauten handle es sich weitgehend um Eisenbahnerwohnungen, denn erstens braucht ein Bahnhof Angestellte, die günstigstenfalls vor Ort wohnen, zweitens sind Eisenbahnbedienstete am ehesten bereit in Schienennähe zu wohnen.

In einer etwas abgewandelten These könnte man annehmen, dass ein möglicher „Auslöser“ des Streckenbaus (z.B. ein neu erschlossenes Kohleabbaugebiet) den Hauptteil der Bevölkerung in den Ort gezogen hätte. In jedem Fall war der Zeitpunkt des Bahnanschlusses Auftakt zu einem deutlichen Wachstum des Ortes. Zugespitzt kann man sagen, so wie im Westen der USA im 19.

Jahrhundert aufgrund von Goldfunden Goldgräberstädte „aus dem Nichts“ (oder aus Dörfern) heraus entstanden sind, hat sich hier ein „Bauboom“ durch die Bahn ergeben.

Bleibt in jedem Fall die Frage, worin der Bau der Bahnanlage (die im Streckenbau einen aufwendigen Bogen schlagen muss) am Rande eines Dorfes begründet ist. In der Sprache der Analogie, was ist Bebras „Gold“?

*Im Norden der Stadt befinden sich Industrieanlagen, sonst ist keine größere Industriebesiedlung erkennbar*

Die Siedlung erscheint industriell eher uninteressant, insbesondere kann man keine Abbaugebiete (etwa von Kohle oder Erz) im Sinne der „Goldgräberthese“ ausmachen. Man muss nach weiteren Begründungen für den Anschluss an die Bahn und dem darauffolgenden Wachstum Ausschau halten.

*Südlich des Personenbahnhofs befindet sich ein Güterbahnhof (Rangierbahnhof)*

Wozu wird an dieser Stelle ein Güterbahnhof benötigt? Wie schon beschrieben befindet sich ein Industriegebiet im Norden, an den hier angesprochenen Güterbahnhof grenzen keine (erkennbaren) Industrieanlagen. Der Bau des Güterbahnhofs kann nicht durch vor Ort anfallendes Ladegut bedingt sein. Der zweite in diesem Fall anzunehmende Grund für das Anlegen eines Güterbahnhofs ist die (Um-) Verteilung (das Rangieren) von Zugladungen aus anderen Bahnhöfen auf Züge mit unterschiedlichen Zielen.

Die Suche nach Bebras „Gold“ muss erweitert werden um die Frage, was diese – vor dem Bau der Bahngleise – unbedeutende Siedlung für die Errichtung eines Güterbahnhofs als „Sortieranlage“ und eines Personenbahnhofs so interessant macht?

*Im Süden teilt sich die Bahnanlage in zwei Richtungen, innerhalb des oben beschriebenen Bogens geht eine Strecke Richtung Nordwesten*

Es sind Strecken in vier Richtungen erkennbar, d.h. Bebra ist im Kreuzungspunkt zweier Bahnlinien. Damit lässt sich eine These in Bezug auf Bebras „Gold“ aufstellen: Der Ort verdankt seine umfangreichen Bahnanlagen und damit auch seinen Siedlungszuwachs der verkehrstechnischen Lage, er ist ein Eisenbahnknotenpunkt. So lassen sich auch die umfangreichen Bahnanlagen erklären, geklärt ist noch nicht das starke Wachstum der Siedlung. Entsprechend der These, die Stadt würde von Eisenbahnern bewohnt, stellt sich die Frage, welche Arbeitskräfte für einen Eisenbahnknotenpunkt benötigt werden. Zunächst kann man die schon analysierten Teile der Bahnanlage als potentielle Arbeitsstätte in Betracht ziehen:

1. Güterbahnhof: Für das Rangieren werden Arbeiter benötigt.
2. Personenbahnhof: Für den Personenverkehr ergeben sich bei einer Umsteigestation Arbeitsplätze im Servicebereich, möglicherweise wird im Bahnhof auch das Personal der Züge abgelöst.

Voraussetzung für einen Eisenbahnknotenpunkt ist die Lage im Kreuzungspunkt von Bahnlinien, die große Städte oder Industriegebiete miteinander verbinden. Da aus dem Luftbild die Endpunkte der gekreuzten Bahnlinien nicht erkennbar sind, muss man an dieser Stelle die Ebene des Luftbilds verlassen, um die konkrete Einbettung Bebras in das Bahnnetz zu erfahren, an der sich die These des Knotenpunkts abzeichnen würde. In der objektiven Hermeneutik bezeichnet man diesen Vorgang – also die gezielte Einbeziehung außerhalb des Textes liegenden Vorwissens – als das kontrollierte Einführen von Kontextwissen.

Da sich der Streckenbau an den Möglichkeiten der Dampflokomotive (der Anfälligkeit gegenüber Steigungen) orientieren musste, war die Anzahl alternativer Streckenverläufe durch die hohe Dichte von Mittelgebirgen zwischen Nord- und Süddeutschland stark eingeschränkt: Zwischen Süd- und Nordwestdeutschland sind die einzigen flach verlaufenden Wege die Strecken am Rhein entlang (Mainz - Köln), durch die Wetterau nach Kassel (über Gießen und Marburg) und über Fulda und Bebra nach Kassel. Die Strecke zwischen Kassel und Fulda verläuft im Fulda- bzw. Haunetal, damit ist die Gleisführung dem Flussverlauf entsprechend gleichmäßig flach. Die Verbindung der Strecke im Fuldatal mit der Ost-West-Linie und Bebras Nähe zu Eisenach und Kassel ergeben weitere Argumente für einen Knotenpunkt an dieser Stelle.

### **Erste Strukturhypothese über die Einwohner Bebras**

Eines der prägendsten Ereignisse in der Geschichte der Stadt muss der Anschluss an die Bahn gewesen sein. Die ländliche Abgeschlossenheit wird durch die Schaffung eines Eisenbahnknotenpunkts von städtischer Betriebsamkeit abgelöst. Daraus kann sich längerfristig ein Konfliktpotential entwickeln, wobei die Bewahrer der alten dörflichen Struktur den Vertretern der Moderne in Form der Eisenbahnbediensteten (die vermutlich zusätzlich anecken, da angenommen werden kann, dass sie Neubürger sind) oder auch denjenigen, die Geschäfte mit der Bahn machen, gegenüberstehen. Die Gleise, die den Ort in zwei Hälften zerschneiden, werden dauerhaft – nicht nur bildlich – die Einheit der Stadt erschweren, d.h. ein Unterscheidungsmerkmal bleibt in der Bevölkerung – wenn möglicherweise auch nur unterschwellig – „diesseits/jenseits der Gleise“.

## Die Siedlungsstruktur

Ausgehend von der oben aufgestellten These, die Bahnanlage sei am Rande einer Siedlung entstanden, kann man von einem alten Ortskern und einem neuen bahnbedingten Ortsteil ausgehen. So lässt sich eine Grobunterscheidung zwischen der Bebauung östlich und westlich der Hauptlinie (die an den Bahnhof angrenzt) treffen.

Auf der nächsten Ebene lässt sich der östliche Ortsteil vom Erscheinungsbild her nochmals in drei Stadtsektoren unterteilen: 1. Der durch den Kurvenverlauf der Gleise abgetrennte nordöstliche Teil, 2. die etwas abseits gelegene, an den Güterbahnhof angrenzende Besiedlung und 3. der im Norden vom Bogen (der aufgrund seines Zielbahnhofs „Göttinger Bogen“ genannt wird) der Bahnlinie und im Westen von der Hauptlinie eingegrenzte Abschnitt. Diese Stadtviertel sind – von dem südlichsten abgesehen – in sich sehr geschlossen, d.h. recht homogen in der Größe der Wohnblocks und der Anlage der Straßen. Man kann davon ausgehen, dass hier in wenigen Etappen geplant und gebaut wurde. Nimmt man die These von Bebra als Eisenbahnsiedlung wieder auf und verbindet sie mit der Diagnose des Eisenbahnknotenpunkts als „Arbeitsplatzquelle“ kommt man zum Schluss, dass sich östlich der Gleise der neue, nach dem Bau der Bahn entstandene Ortsteil befindet. Dafür spricht im übrigen auch die teilweise zu den Bahngleisen parallele und damit an den Bahnanlagen ausgerichtete Straßenführung.

Zur Prüfung dieser These kann man an dieser Stelle den „Westteil“ der Stadt zum Vergleich heranziehen. Hier lässt sich keine so klare Einteilung in Bau- bzw. Planungsabschnitte treffen: Die Straßenführung ist insgesamt uneinheitlich, die Bebauung wenig strukturiert; man kann ein zeitlich gestaffeltes Wachsen vermuten.

Nach der Bestimmung von neuem und altem Ortsteil gilt es nun, die These von der Eisenbahnersiedlung zu vertiefen bzw. zu verfeinern: Der östliche Teil ist für Eisenbahner gebaut worden. Man kann davon ausgehen, dass die Wohnungen in diesen Vierteln von der Bahn gebaut und die Miete für Arbeiter und Angestellte der Bahn subventioniert wurde.

Was kann man an dieser Stelle über das Verhältnis der neueren Stadtviertel (östlich der Gleise) gegenüber dem alten Ort (im Westen der Gleise) sagen? Der Neubau einer Eisenbahnersiedlung direkt an den hauptsächlich landwirtschaftlich geprägten alten Ortsteil bringt zwangsläufig Ressentiments der ursprünglichen Wohnbevölkerung gegenüber den Neubewohnern mit sich. Hier können die oben noch getrennt aufgeführten Konfliktpotentiale zusammengeführt werden: Die Bahnbediensteten, von denen man annehmen kann, dass sie einem städtisch-proletarischen Milieu entstammen, verkörpern die Auflösung der dörflichen Abgeschlossenheit und sind „jenseits der

Gleise“ klar zu lokalisieren. Außerdem hat der Bahnstreckenbau und der Bau neuer Wohnviertel die Landwirtschaft östlich der Gleise vermutlich stark eingeschränkt (zumal man, um zu den Feldern zu kommen, immer die Bahngleise überqueren muss). Über diese offen sichtbaren, eher kurzfristigen Veränderungen hinaus, ergeben sich langfristig entscheidende Entwicklungen, die unter der Oberfläche liegen und den Konflikt auf Dauer stellen: Der Ort findet sich „über Nacht“ in einem außengelagerten schnellen Modernisierungsprozess wieder.

Die Modernisierung durch den Anschluss an die Bahn muss man auf zwei Ebenen unterscheiden. Auf der einen Seite wird es rein objektiv zu einem Anstieg von Wohlstand im Dorf nach dem Bahnbau gekommen sein. Doch lässt sich über diese – zu vermutende – allgemeine Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht automatisch auf eine positive Einstellung gegenüber der Bahn und ihren Angestellten schließen. Wahrscheinlicher ist – wie bei jeder sozialen Transformation – eine eher ablehnende Haltung gegenüber den Neuerungen: Alte liebgewonnene Gewohnheiten müssen aufgegeben werden, traditionelle partikularistische werden durch moderne universalistische Strukturen abgelöst: Neu hinzuziehende Kaufleute gewinnen vermutlich an Einfluss, die Eisenbahner werden zahlenmäßig die Bauern bald überholen. Ausschlaggebend für die Entwicklung Bebras ist auf lange Sicht aber die (jeweilige) Eisenbahngesellschaft. Die Einflussmöglichkeiten der Bahn spielen sich auf zwei Ebenen ab: 1. Es ist anzunehmen, dass sie bei Begründung des Knotenpunkts große Mengen an Grundbesitz erworben hat, einerseits für den Gleisanlagenbau, andererseits um Platz für Eisenbahnerwohnungen zu haben. Dadurch hat die Bahn faktisch die Möglichkeit erlangt, das Stadtbild in entscheidender Weise zu prägen; 2. Die Bahn wird zum Motor der Modernisierung, d.h. sie bringt die Neuerungen in die Stadt, was sie kehrseitig auch zum Lenker des Fortschritts macht, als zentraler Arbeitgeber (ableitbar am Fehlen größerer Industrieansiedlungen), eventuell auch wichtige Steuerquelle bestimmt sie, wo die Entwicklung hingeht. So müssen sich örtliche Politiker und Stadtplaner auf lange Sicht in ein Abhängigkeitsverhältnis zur Bahn begeben.

Die Dorfbewohner werden diese Veränderungen sicherlich nicht in ihrer gesamten Tragweite gesehen haben, aber es wird sich eine gewisse Unzufriedenheit verbreitet haben, die vermutlich auch an – langfristig gesehen – eher nebensächlichen Dingen festgemacht wird. Am deutlichsten schlägt sich die Transformation im erheblichen Bevölkerungszuwachs nieder, der dazu führt, dass die Bauern zur „Minderheit“ werden. Für die negativen Seiten der Modernisierung werden, da sie am „greifbarsten“ sind, die Bahnarbeiter verantwortlich gemacht.

Die Reaktion der Bahnarbeiter auf die Ablehnung durch die Ursprungsbevölkerung wird der Rückzug in ihre „Heimatviertel“, die sich hauptsächlich östlich der Gleise befinden, gewesen sein. So

wird die soziale Trennung der Stadtviertel durch die physische „Grenzlinie“ der Bahngleise manifestiert.

Die Überwindung der Bahngleise mag in der alltäglichen Routine dem Einzelnen wenig dramatisch erscheinen, doch spiegelt sich hierin ständig die Zweiteilung der Stadt wider. In dieser Hinsicht kann man Bebra als „zerschnittene Stadt“ bezeichnen.

### **Ausmaß und Wachstum der Stadt**

Nach dieser inneren Differenzierung der Stadtteile ist bemerkenswert, dass, wenn man die Stadt als Ganzes betrachtet (abgesehen von der östlich an den Güterbahnhof angrenzenden Siedlung), kein weiteres „Eigenheim-Baugebiet“ erkennbar ist.

Der Ort erscheint wie in wenigen Bauabschnitten gebaut (erkennbar z.B. an der einheitlichen Straßenführung). Dieses „Ausbleiben von Wachstum“ nach einer vorhergehenden „Bauexplosion“ der Stadt kann nur einen „Stillstand“, eine Stagnation der Stadtentwicklung bedeuten. In einer knappen Darstellung der Rekonstruktion der Stadtentwicklung kann man sagen, die Arbeitersiedlungen sind schlagartig gewachsen, aber daraus hat sich langfristig kaum Bevölkerung entwickelt. In der Sprache des oben eingeführten Vergleichs mit der Goldgräberstadt: Es gibt kein Gold mehr, für Goldgräber wird die Stadt uninteressant. Welche Gründe kann es für diesen Stillstand geben?

Einen ersten Erklärungsansatz kann man in einem Arbeitsplatzabbau bei der Bahn suchen, der – neben den durch allgemeine Rationalisierung bedingten Entlassungen – zwangsläufig auch auf den Wechsel von Dampf/Diesel- zu weniger arbeitsaufwendigen E-Loks zurückzuführen: Doch allein diese längerfristigen Entwicklungen können einen so deutlichen Einschnitt nicht bewirken.

Allgemein kann man den Stillstand charakterisieren als Beeinträchtigung der „Qualität“ des Verkehrsknotenpunkts, d.h. irgend ein Faktor hat die verkehrstechnischen Vorteile dieses „Knotenpunkt-Standorts“ beschädigt. Der naheliegendste Grund für diese „Wertminderung“ wäre der Wegfall einer Richtung.

Ob dies tatsächlich so ist, kann nicht aus dem Luftbild heraus beantwortet werden, auch ist nicht eindeutig zu bestimmen, welche Richtung weggefallen sein könnte, darum muss man an dieser Stelle die großräumige Einbettung der Stadt als Kontextwissen hinzuziehen.

### *Bebra liegt in der Nähe der thüringischen Grenze*

Durch die Teilung Deutschlands wird die Ostrichtung durch die Grenze zwischen Hessen und Thüringen abgeschnitten bzw. stark eingeschränkt: Der Güterverkehr zwischen Ost und West kommt fast völlig zum Erliegen und der Personenverkehr wird durch die restriktiven Reisebeschränkungen der DDR – abgesehen von Rentnern und wenigen Privilegierten – auf eine

Richtung begrenzt. Der vorher wichtige Knotenpunkt wird zu einem bloßen Grenzbahnhof; Bebras vorher zentrale Lage in Deutschland hat sich in eine Grenzlage verwandelt.

Nun könnte man aufgrund der Wiedervereinigung vermuten, dass die Öffnung nach Osten Bebras Bedeutung als Knotenpunkt wieder belebte, denn schließlich hat sich die Grenzlage wieder in eine zentrale Position verwandelt.

Für ein Ausbleiben spricht die Tatsache, dass in der Nähe des Güterbahnhofs keine Industrie erkennbar ist. Frachttransport auf der Schiene scheint hier keine große Bedeutung zu besitzen, die Straße spielt vor Ort die tragende Rolle. Aufgrund der nur geringfügigen Anbindung an die Schienen kann man vermuten, dass die Industrie im Norden Bebras erst nach dem Rückgang des Knotenpunkts ins Leben gerufen wurde.

Warum bleibt ein neuer (im Luftbild erkennbarer) „Boom“ nach der Grenzöffnung aus, warum kommt es nicht zur Wiederbelebung?

Entscheidend für das Ausbleiben der Rückgewinnung der Knotenpunktsfunktion sind einerseits technische Veränderungen, andererseits Gründe, die mit der langen Zeit in Grenzlage und der dadurch bedingten Isolierung des Eisenbahnknotenpunkts zu tun haben. In diesem Zusammenhang kann man allgemeine Entwicklungen bei der Bahn einbeziehen, die nicht ausschließlich Bebra betreffen, die für die langfristige Entwicklung des Eisenbahnknotenpunkts aber besondere Wirkung haben.

Ich will hier wiederum aus Zeitdruck nur einige Beispiele nennen.

Der technische Fortschritt beim Antrieb der Eisenbahn bietet die Möglichkeit Steigungen problemlos zu nehmen – was Bebras vorher exponierte Lage im flachen Fuldatal uninteressant macht.

Man kann zudem vermuten, dass die Größe Bebras nicht unbedingt dafür spricht, Station eines Intercitys oder gar eines ICEs zu werden.

Durch die 40-jährige Teilung Deutschlands war die Bahn zudem gezwungen neue Knotenpunkte zu entwickeln bzw. andere schon bestehende zu erweitern. Damit fand die technische Modernisierung und der Ausbau an diesen Orten statt und eben nicht in Bebra. Der ehemalige Knotenpunkt Bebra war einfach zu lange isoliert, als dass man nach der Grenzöffnung daran hätte anschließen können.

### **Erweiterungen der Strukturhypothese unter dem Blickwinkel des Rückzugs der Bahn**

Wie wirkt sich der Verlust der zentralen Stellung im Bahnnetz auf Bebras Bewohner aus? Als zentrale Veränderung ist hier anzusehen, dass man nicht nur geographisch von der Mitte an den Rand

des Landes gerückt ist. Das vorher für Bebra entscheidende Identifizierungsobjekt Bahn verliert zunehmend an Bedeutung. Bei den Eisenbahnern schlägt Berufsstolz in soziale Resignation um. Der Abbau von Personal bei der Bahn führt nicht nur zu Arbeitslosigkeit, sondern langfristig auch zu Überalterung, da die Kinder der Eisenbahner aufgrund mangelnder Berufsperspektiven abwandern werden. Das Viertel östlich der Gleise verliert seinen Status als Eisenbahnersiedlung. Das kann entweder dazu führen, dass Wohnungen leer stehen, da nicht genug Eisenbahner bzw. Kinder von Eisenbahnern vorhanden sind, oder, was wahrscheinlicher ist, die Wohnungen von ihrer Berufsbindung befreit werden. Die vorher gegenüber der Außenwelt (den feindlich gesonnenen Bauern) abgeschottete Eisenbahnersiedlung wird somit von innen aufgelöst. Es drängt sich die Frage auf, wer in diese Viertel zieht. Aufgrund der geringen Chancen in Bebra einen Arbeitsplatz zu bekommen und der geringen Differenzierung der Bebauung innerhalb der Siedlung kann man kaum wohlhabende Mieter erwarten, wahrscheinlicher sind einkommensschwache, sozial unterprivilegierte Familien. In jedem Fall wird es zu Spannungen mit den alteingesessenen Eisenbahnerfamilien kommen.

Traumatischer als der schleichende Abbau nach 1945 wird sich aber das Ausbleiben eines Neuaufstiegs als Knotenpunkt nach 1990 auf die Stadt ausgewirkt haben. Als ökonomischer Einfluss ist der Wegfall finanziellen Beihilfen des Bundes mit denen die ungünstige Randlage kompensiert werden sollte. Zusätzlich hat die Auflösung der Zoll-/Grenzanlagen zur ehemaligen DDR negative wirtschaftliche Folgewirkungen, weil vorher vorhandene Kaufkraft durch das Abziehen von Angehörigen des Bundesamts verloren ging. Diese ökonomischen Rückschläge werden durch die soziale Konstellation nach der Wiedervereinigung ergänzt: Nach der Teilung Deutschlands konnte man den wirtschaftlichen Rückstand gegenüber der restlichen Republik noch durch die Grenzlage zur DDR erklären, zudem schnitt man beim naheliegenden Vergleich mit der wirtschaftlichen Lage jenseits der Grenze allemal besser ab.

Die Wiedervereinigung wird in Bebra zunächst die Hoffnung hervorgerufen haben, die verlorene Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt wiedererlangen zu können (nach dem Motto: „wir sind wieder in der Mitte Deutschlands“), um so gravierender wird das Ausbleiben von Aufschwung gewirkt haben. Hilflös musste man mit ansehen, wie der Osten zunehmend gleichzog und die Strukturförderung über die ehemalige Grenze floss. Der naheliegende Vergleich mit „drüben“ fiel weg, und der Osten zog wirtschaftlich nach.

Die Unterscheidung von Eisenbahnern und ehemaligen Dorfbewohnern wird im Laufe der Zeit einer anderen Gegenüberstellung weichen: Da sind einerseits die Bebraner, die von der Bahn profitiert haben (z.B. durch Geschäfte oder gewinnbringende Landverkäufe an die Bahn) bzw. rechtzeitig den Rückgang der Bahn erkannt und sich dementsprechend umorientiert haben. Auf der

anderen Seite finden sich die Nachkommen der Eisenbahner, die auf einen Umschwung der Entwicklung gehofft hatten und durch die Wiedervereinigung endgültig enttäuscht wurden. Zusätzlich ist an die Stelle des Konflikts von Bauern und Eisenbahnern eine Spaltung der Stadt unter dem Blickwinkel Altbebraner gegen Neubürger bzw. neue „Bevölkerungsgruppen“ (z.B. Ausländer) getreten. Mit den Worten der Chronik der Stadt könnte man sagen: Bebra wird auf Dauer zum „Ort mit zwei Seelen“.

Bei der Zusammenfassung der Ergebnisse möchte ich mich auf die Rolle der Bahn bei der Entwicklung Bebras beschränken.

Die Bahn hat sich langfristig die Einflussnahme auf die Entwicklung der Stadt gesichert: Veränderungsvorschläge, die von der Bahn abgelehnt werden, haben kaum Chancen verwirklicht zu werden; die kommunalen Politiker müssen ihre Pläne nach den Interessen der Bahn ausrichten. Durch die starke Einflussnahme der Bahn auf die Wachstumsgeschwindigkeit und die Entwicklung der Stadt insgesamt konnte sich keine von der Bahn unabhängige Identität Bebras entwickeln. Der allmähliche Rückzug der Bahn als „Schrittmacher“ der Entwicklung aus Bebra muss eine tiefsitzende Ratlosigkeit hinterlassen haben. Der einzig mögliche Bezugspunkt außerhalb der Bahn bleibt das ursprüngliche Dorf, also die Zeit vor dem Bahnanschluss. Dieses Zurück ist aber nicht mehr möglich. So bleibt nur die verklärend nostalgische Erinnerung an die „Blütezeit“ als Knotenpunkt, Tendenzen der Modernisierung werden immer mit der Forderung, das Vorhandene zu bewahren bzw. sich auf „alte Stärken“ zu besinnen, konfrontiert.

### **Fazit**

„Wenn wir – etwa in Gestalt einer Kulturlandschaft oder einer Siedlung – eine konkrete Objektivierung sozialer Räumlichkeit vor uns haben, dann drückt diese synchronisiert die typischen Wege<sup>7</sup> und Sequenzen aus, die die menschliche Praxis historisch durchlaufen hat. Sie verkörpert aber auch darüber hinausgehende Sequenzmöglichkeiten, die nicht gewählt wurden, und sie entwirft Möglichkeiten für die Zukunft. Wir überblicken dann den sozialen Raum als ein Gefäß von stattgehabten und von nicht realisierten Sequenzen.“<sup>2</sup>

Anhand der Ergebnisse über die Stadt Bebra lässt sich erkennen, wie man diese Aussage von Ulrich Oevermann methodisch umsetzen kann. Die vertikale Aufsicht durch ein Luftbild ist zweifellos ein herausragender Kandidat als geeignetes Datenmaterial für eine Erschließung vergangener „Wege“ und zukünftiger Optionen. Andererseits lassen sich sicherlich für bestimmte Fragekomplexe geeignete Datentypen finden. Ein Forscher, der aus einem „l'art pour l'art-Verständnis“ heraus (nach

---

<sup>2</sup> Oevermann, Ulrich, Ein Strukturmodell sozialen Raumes und seine Implikationen für die Architektur und die Raum- und Stadtplanung. Unveröffentlichtes Manuskript. Frankfurt am Main 1995, 21f.

dem Motto, „mit so wenig Material wie möglich arbeiten“), sich diesbezüglich ausschließlich auf Ergebnisse einer Luftbildanalyse bezöge, würde verschwenderisch mit seinen Ressourcen umgehen. Wenn es aber darum geht die Struktur einer Stadt, Siedlung als Totalität zu erfassen, erscheint eine Luftaufnahme als der geeignetste Ausgangspunkt.