

**Abschlussarbeit im Rahmen des Studiengangs  
Diplomsoziologie am Fachbereich Gesellschaftswissenschaften  
Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt am Main**

**Möglichkeiten der Aufschließung siedlungssoziologischer  
Sachverhalte anhand karto- und fotografischen Datenmaterials  
durch Methoden der objektiven Hermeneutik**

Eingereicht durch Ingo Wienke aus Neu Isenburg  
am 26.11.1998  
beim Prüfungsamt des Fachbereichs Gesellschaftswissenschaften  
der Johann Wolfgang Goethe-Universität  
Leicht überarbeitete (und korrigierte) Version 2005,  
<http://homepage.hispeed.ch/iwienke/>

## Inhalt

<b>Vorbemerkung</b>	<b>S. 4</b>
<b>Einleitung</b>	<b>S. 4</b>
<b><u>I. Gegenstandsbestimmung</u></b>	<b>S. 6</b>
<b>1. Ziel der Arbeit</b>	<b>S. 6</b>
<b>2. Das Vorgehen in der Arbeit</b>	<b>S. 6</b>
a) <u>Die Fragestellung</u>	S. 6
b) <u>Die Gliederung</u>	S. 8
<b>3. Erschließungsmöglichkeiten für die Soziologie anhand karto- und fotografischen Datenmaterials</b>	<b>S. 9</b>
<b>4. Der Fall Bebra</b>	<b>S. 9</b>
a) <u>Zur Auswahl Bebras als Untersuchungsgegenstand</u>	S. 9
b) <u>Zur Stadt Bebra</u>	S. 10
<b>5. Zur Festlegung der Reihenfolge des zu analysierenden Materials</b>	<b>S. 10</b>
<b><u>II. Analyse eines Luftbilds der Stadt Bebra aus dem Jahr 1996</u></b>	<b>S. 12</b>
<b>1. Der Datentyp Luftbild</b>	<b>S. 11</b>
a) <u>Die Edierung des Luftbilds</u>	S. 11
b) <u>Vorbemerkung zur Reihenfolge der Analyse</u>	S. 12
<b>2. Die Bahnanlagen</b>	<b>S. 13</b>
<u>Erste Strukturhypothese über die Einwohner Bebras</u>	S. 31
<b>3. Die Siedlungsstruktur</b>	<b>S. 32</b>
<u>Erweiterung der Strukturhypothese</u> unter dem Aspekt der Zweiteilung der Stadt	S. 37
<b>4. Ausmaß und Wachstum der Stadt</b>	<b>S. 38</b>
<u>Erweiterungen der Strukturhypothese</u>	S. 43
α) Unter dem Gesichtspunkt der Stagnation	S. 43
β) In Bezug auf die politische Orientierung	S. 45
<b><u>III. Analyse von Karten/Plänen der Stadt</u></b>	<b>S. 46</b>
<b>1. Der Datentyp Karte</b>	<b>S. 46</b>

<b>2. Analyse der topographischen Karte</b>	<b>S. 47</b>
<b>3. Stadtplan von Bebra</b>	<b>S. 47</b>
<b>4. Mögliche weitere Karten und Pläne</b>	<b>S. 49</b>
a) <u>thematische Karten</u>	S. 49
b) <u>Bebauungspläne</u>	S. 50
c) <u>Größerer Ausschnitt</u>	S. 50
<b>5. Ergiebigkeit der Karten gegenüber dem Luftbild</b>	<b>S. 51</b>
<b>6. Zusammenfassung der Ergebnisse</b>	<b>S. 52</b>
a) <u>Die Entwicklung in Phasen</u>	S. 52
b) <u>Die Bahn als entscheidender Faktor der Entwicklung Bebras</u>	S. 54
<b><u>IV. Exemplarische Falsifikationsversuche und Erweiterungen</u></b>	<b>S. 55</b>
<b>1. Kurzabriss der Geschichte Bebras</b>	<b>S. 55</b>
a) <u>Bebra vor dem Bahnbau</u>	S. 55
b) <u>Der Bau der Bahn/ Entwicklung Bebras bis zur Jahrhundertwende</u>	S. 57
c) <u>Die Entwicklung bis 1945</u>	S. 59
d) <u>Bebra nach dem zweiten Weltkrieg</u>	S. 59
e) <u>Nach der Wiedervereinigung</u>	S. 60
<b>2. Zwischenresümees</b>	<b>S. 60</b>
<b>3. Die Bahn in Bebra</b>	<b>S. 61</b>
a) <u>Der Personenverkehr im Jahre 1998</u>	S. 61
b) <u>Die Entwicklung des Güterverkehrs</u>	S. 64
c) <u>Das Verhältnis zur Stadt/Die Abhängigkeit von der Bahn</u>	S. 64
d) <u>Die Zukunft der Bahn in Bebra</u>	S. 64
<b>4. Die Landwirtschaft</b>	<b>S. 65</b>
<b>5. Siedlungswachstum und Einwohnerzahl</b>	<b>S. 66</b>
<b>6. Zitate aus der Chronik zu Bevölkerung und Entwicklung der Stadt</b>	<b>S. 66</b>
a) <u>Der Streckenbau in Bebra</u>	S. 68
b) <u>Die Zukunft Bebras aus der Sicht von 1968 und 1991</u>	S. 75

α) Blick auf die Zukunft aus dem Jahre 1968	S. 75
β) Blick auf die Zukunft aus dem Jahre 1991	S. 76
c) <u>Die Chronik als Abbild der Struktur der Stadt</u>	S. 78
<b>7. Resümee: Die Struktur der „zwei Seelen“ auf Dauer gestellt?</b>	<b>S. 78</b>

## **V. Ergiebigkeit und Grenzen der Analyse**

<b><u>von Luftbild und Karte</u></b>	<b>S. 79</b>
--------------------------------------	--------------

## **VI. Die Interpretation/Auswertung**

### **von Luftbild und Karte in der Geographie**

	<b>S. 80</b>
<b>1. Das Luftbild</b>	<b>S. 81</b>
a) <u>Der Stellenwert des Luftbilds in der Geographie</u>	S. 81
b) <u>Das Vorgehen bei der Auswertung/Interpretation</u>	S. 83
α) Allgemeines zur Methodik	S. 83
β) Die Reihenfolge	S. 85
γ) Das Beispiel Neugraben von Schroeder-Lanz	S. 86
<b>2. Die Karteninterpretation</b>	<b>S. 87</b>

## **VII. Die strukturalistisch-soziologische Analyse im Vergleich zum Vorgehen der Geographie**

<b>Luftbild und Kartenmaterial</b>	<b>S. 89</b>
<b>Literatur</b>	<b>S. 89</b>

### **Anhang:**

<b>A: Luftbild der Stadt Bebra (Ausschnitt)</b>	
<b>B: Topographische Karte, Legende (Ausschnitt)</b>	
<b>C: Grothus Stadtplan Bebra (Ausschnitt), Titelblatt, Legende</b>	
<b>D: Faltplan Bebra</b>	
<b>E: Foto aus Bebra (Aufnahme des Autors)</b>	
<b>F: „Eskalationen um das syrisch-orthodoxe Gemeindezentrum...“ (Ausschnitt)</b>	

## **Möglichkeiten der Aufschließung siedlungssoziologischer Sachverhalte anhand karto- und fotografischen Datenmaterials durch Methoden der objektiven Hermeneutik**

### **Vorbemerkung**

Große Teile der Analysen wurden in Sitzungen des Forschungspraktikums unter der Leitung von Professor Oevermann an der Universität Frankfurt/Main durchgeführt. An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern dieses Seminars sowie des Kolloquiums (ebenfalls unter der Leitung Professor Oevermanns) bedanken.

Mein besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung Bebra, vor allem Frau Reyer und Herrn Klöpfel, die mir den Zugang zu unterschiedlichen Daten ermöglichten.

Thomas Jühe, dessen kritische Einwände (vor allem bezüglich der Methode) mich stets veranlassten, Formulierungen neu zu überdenken, möchte ich dafür – und das Korrekturlesen – ganz herzlich danken.

Von den übrigen Personen, die durch Kritik und ausgiebige Diskussionen die Arbeit in der vorliegenden Form ermöglichten, möchte ich besonders meine Schwester Tanja Wienke, Olaf Behrend, Oliver Glier und Michael Schickedanz hervorheben, auch ihnen sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

### **Einleitung**

Die Auswahl des Gegenstands dieser Arbeit geht auf eine lange Entwicklungsgeschichte zurück: Ursprüngliche Überlegung, die den Anstoß für die Analyse von Luftbildern und Karten gab, war die Idee, vor der Untersuchung einzelner Bewohner verschiedener Regionen (innerhalb einer geplanten Untersuchung von Deutungsmustern ländlich bzw. großstädtisch geprägter Jugendlicher) zunächst die Wohnumgebung als solche, sozusagen als „sozialökologisches objektives Datum“<sup>1</sup> zu untersuchen. Bald zeigte sich jedoch, dass der Ansatz in dieser Form

---

**Anmerkung zur Zitierweise: Im Sinne der Übersichtlichkeit der Fußnoten wird der Titel der zitierten Stelle nur bei der ersten Nennung vollständig angegeben, danach werden (ähnlich der Zitierweise in juristischen Arbeiten) nur noch Nachname des Autors und ein Kurztitel genannt.**

<sup>1</sup> Zum Konzept der Analyse objektiver Daten vgl. Oevermann, Ulrich et al., Zur Logik der Interpretation von Interviewtexten, in: Thomas Heinze, et al. (Hg.), Interpretationen einer Bildungsgeschichte: Überlegungen zur sozialwissenschaftlichen Hermeneutik. Bensheim, 1980 (im weiteren Oevermann et al., Interview).

nicht durchführbar war bzw. sich langfristig als nicht sinnvoll erwies: 1. Durch den Wechsel eines ursprünglich geplanten Koautors der Arbeit zu einem anderen Thema wurden die Möglichkeiten einer so umfangreichen Untersuchung, als die sich das Vorhaben darstellte, durch den Rahmen der Diplomarbeit stark eingeschränkt. 2. Unmittelbar vor der Anmeldung der Diplomarbeit – und damit bezüglich des Zeitpunkts somit ausschlaggebend – zeigte sich die Verlagerung des zunächst nur als objektives Datum gedachten Datenmaterial in den Mittelpunkt des Interesses. 3. Stellte sich im Verlauf der Arbeit heraus, dass die extensive Auslegung vor allem des Luftbilds weitreichendere Rückschlüsse erlaubt, als sie im anfänglichen Konzept eines „Standortfaktors“ für einzelne Einwohner enthalten waren. Letztendlich wurde dieses anfängliche Teilprojekt zu einer eigenen Arbeit, die in der vorliegenden Form das Ziel verfolgt Luftbilder und Karten durch Analysen nach dem Verfahren der objektiven Hermeneutik auf ihre Ergiebigkeit hin zu untersuchen.

Auch wenn eine methodische Fragestellung im Mittelpunkt steht, soll es in der Arbeit nicht darum gehen, die Grundlagen der objektiven Hermeneutik in Gänze zu entfalten. Falls innerhalb der Analysen methodische Erklärungen notwendig erscheinen, sollen diese an Ort und Stelle vorgenommen werden.

Luftbild und Karte sind in der Stadt- und Siedlungssoziologie trotz der relativ einfachen Verfügbarkeit als eigenständiges Datenmaterial (das explizit in der Darstellung genannt wird) eher selten vertreten. Die genauen Gründe für diese „Abstinenz“ in Bezug auf diese Datentypen kann man nur ahnen: Die Soziologie beschäftigt sich mit dem Sozialen, „dem Zwischenmenschlichen“, während die Geographie vorrangig das materielle Umfeld des Lebens untersucht. Auf diese Unterscheidung will ich hier nicht weiter eingehen, festzuhalten bleibt, dass die hier überzeichnet skizzierte Abgrenzung zwischen den Disziplinen nicht unproblematisch ist. Auch deshalb soll die Betrachtung der Methoden der Luftbild- und Kartenanalyse in der Geographie, wo die Beschäftigung mit diesen Datentypen zum „Alltagsgeschäft“ gehört, in einem eigenen Kapitel erfolgen und nicht nur zur „Abgleichung“ von Lücken dienen.

## **I. Gegenstandsbestimmung**

### **1. Ziel der Arbeit**

Ziel der Arbeit ist es herauszufinden, welchen Nutzen die Analyse von Luftbildern und Karten bzw. Plänen einer Stadt für siedlungssoziologische Fragestellungen haben kann – oder allgemeiner formuliert – welche soziologisch relevanten Sachverhalte aus Luftbild und Karte erschlossen werden können. Grundlegende Annahme ist dabei, dass sich über die vertikale Aufsicht entscheidende Schlussfolgerungen für eine Gemeindeuntersuchung ergeben, die über andere Daten nicht bzw. nicht in dieser Deutlichkeit erreicht werden können. Das für diesen Zweck ausgesuchte Datenmaterial setzt sich aus verschiedenen Karten und Plänen sowie einem Luftbild zusammen, die – in unterschiedlichen Ausschnitten – die ostthessische Stadt Bebra abbilden. Aufgabe ist es, über die extensive Auslegung des Luftbilds und der Karten eine Fallstruktur Bebras zu entfalten.

### **2. Das Vorgehen in der Arbeit**

#### **a) Die Fragestellung**

Da die Arbeit von einer methodischen Aufgabenstellung, die in erster Linie den Datentyp betrifft, geleitet ist, und primär kein Erkenntnisinteresse den gewählten Ort Bebra betreffend vorliegt, muss für diesen Rahmen zunächst eine grobe Forschungsfrage entwickelt werden. Um eine frühzeitige Einschränkung auf potentielle Untersuchungsgegenstände zu vermeiden, wird die Fragestellung recht allgemein – d.h. nicht von einem den Fall betreffenden Vorwissen geleitet – formuliert: Welche Aussagen kann man aufgrund von Luftbild und Karten einerseits über Bebra als Stadt in der heutigen Gestalt, aber auch über schon abgeschlossene Ereignisse, über die Stadtgeschichte machen; welche Rückschlüsse ergeben sich daraufhin in Bezug auf die Bevölkerung Bebras?

In der Arbeit wird die Stadt im Sinne der objektiven Hermeneutik, als autonome Lebenspraxis<sup>2</sup> und damit eigenständige Handlungs- und Entscheidungsinstanz verstanden und nicht als Summe von Häusern und Menschen. Zentrale Annahme

---

<sup>2</sup> Zum Begriff der Lebenspraxis vgl. etwa Oevermann, Ulrich, Die objektive Hermeneutik als unverzichtbare methodologische Grundlage für die Analyse von Subjektivität. Zugleich eine Kritik der Tiefenhermeneutik, in: Thomas Jung, Stefan Müller-Doohm (Hg.), „Wirklichkeit“ im Deutungsprozeß. Verstehen und Methoden in den Kultur- und Sozialwissenschaften, Frankfurt am Main 1993, (im weiteren Oevermann, Subjektivität), S. 178.

ist, dass so etwas wie eine dem Ort innewohnende Logik, eine emergente Rationalität existiert, die nicht von einer einzelnen Bevölkerungsgruppe bewusst geplant wurde, sondern sich über eine langfristige Eigenlogik des Ortes entwickelt hat.

#### b) Die Gliederung

Nach einigen methodischen Vorüberlegungen werden zunächst das Luftbild und verschiedene Karten der Stadt nach der Methode der objektiven Hermeneutik analysiert. Die Analysen werden frei von speziellem Fallwissen über die Stadt durchgeführt, das bedeutet, Informationen, die dem Autor vor der Untersuchung über Bebra bekannt waren, dürfen – verkürzt gesprochen<sup>3</sup> – nicht in die Interpretation einfließen. Das einzige Datum, das die Analysen vorbestimmt, ist die Information, dass Luftbild und Karten eine Stadt in Deutschland abbilden. Zusätzliche Daten dürfen nur erschlossen werden, bzw. es muss deutlich markiert sein wann und begründet werden warum externes Wissen einfließt.

Der möglichst extensiven Auslegung von Karten und Luftbild folgt die Gegenüberstellung anderer Daten, die Auskunft über die Stadt geben. Dieser Schritt dient zunächst der Beantwortung der naheliegenden Fragen, wie die „Wirklichkeit“ aussieht, ob sich die aufgestellten Hypothesen halten lassen oder ob bestimmte Analyseergebnisse verworfen werden müssen – und wenn ja, warum. Ziel ist es herauszufinden, wo analytisch die Grenzen von Karte und Luftbild liegen. Eine weitere zentrale Fragestellung dieses Abschnitts wird sein, ob die Folgerungen aus Analysen dieses Datentyps durch andere Daten leichter oder auch deutlicher zu erreichen sind. Zu diesem Zweck werden einzelne Zitate aus der Chronik der Stadt Bebra exemplarisch einer Analyse unterzogen.

Dann wird in Form eines methodischen Resümees zu entscheiden sein, welcher Stellenwert Luftbild und Karte in einer gemeindebezogenen Untersuchung zukommen kann.

Da die zentralen Datentypen dieser Arbeit ursprünglich Gegenstand der Geographie sind, sollen danach geographische Methoden der Luftbild- und Kartenanalyse auf Ähnlichkeiten und Unterschiede mit unserer Vorgehensweise untersucht werden.

---

<sup>3</sup> Zum genauen Umgang mit dem Vorwissen vgl. den Exkurs zum Kontextwissen unten.



### **3. Erschließungsmöglichkeiten für die Soziologie anhand karto- und fotografischen Datenmaterials**

In der Soziologie gilt – bei allen dieser Erhebungsmethode eingeräumten Schwierigkeiten – die Befragung als „Königsweg“ der Sozialforschung. Dabei herrscht die Meinung, dass anderes Datenmaterial zwar grundsätzlich untersucht werden kann, aber in der Regel nur ergänzend bzw. vorbereitend für den Idealfall Interview (egal ob standardisiert oder offen) sein kann. Diese Hegemonie des Interviews überträgt sich mittlerweile auf Nachbardisziplinen der Soziologie, die sich ursprünglich mit ganz anderem Untersuchungsmaterial beschäftigten.<sup>4</sup> Ob die augenblickliche Vorherrschaft der Befragung darin begründet ist, dass man bei der Befragung quasi „unmittelbar an der Quelle sitzt“ oder ob sich darin nur eine zahlenmäßige Dominanz von Untersuchungen mit dem Ziel Einstellungen oder Überzeugungen zu erforschen ausdrückt, kann hier nicht beantwortet werden. Um kein Missverständnis aufkommen zu lassen: Es geht hier nicht darum, die Bedeutung der Befragung im Kanon der soziologischen Datenerhebung grundsätzlich zu schmälern, vielmehr stellt sich die Frage, ob man durch Befragung immer das erfährt, was man durch sie erfahren wollte. Wenn etwa auf die Zukunft geschlossen werden soll, wie soll ein Interviewee darüber Auskunft geben, wenn ihm die Zukunftsoptionen selbst (noch) nicht bewusst sind? Viele Untersuchungen, deren Ziel es ist, gemeinsame Schicht-, Klassen- oder Milieuzusammenhänge aufzuzeigen, folgen m.E. zu voreilig dem Schluss, „von den Merkmalsträgern selbst erfährt man (über Befragung) am meisten“. Auch in der Stadt- und Gemeindeforschung wird dann häufig der Weg der Befragung eingeschlagen, um über die Summe der Befragten auf die Struktur Rückschlüsse zu ziehen.

Aber auch, wenn nicht wie selbstverständlich auf das Erhebungsmittel der Befragung zurückgegriffen wird, ist es allgemein üblich, das Datenmaterial nach methodischen Gesichtspunkten auszusuchen, d.h. nach den möglichen Auswertungsverfahren. In der Forschungspraxis heißt das üblicherweise, das Material auszusuchen, für dessen Analyse bereits ein „gängiges“ Verfahren entwickelt ist. Demgegenüber wird in dieser Arbeit eine Vorgehensweise angestrebt, bei der das

---

<sup>4</sup> So wird mittlerweile auch in der Geographie das Interview routinemäßig zur Erhebung verwendet. Vgl. etwa das Kapitel Fragebogen und Interview bei Hantschel, Roswitha/Elke Tharun, Anthropogeographische Arbeitsweisen, Braunschweig 1980, (im weiteren Hantschel/Tharun, Arbeitsweisen) S.52- 61.

Datenmaterial aufgrund der Fragestellung ausgewählt wird, d.h. der Forscher wählt das Material aus, das sich aller Voraussicht nach für die Beantwortung seiner Forschungsfrage am besten eignet, unabhängig davon, um welchen Datentyp es sich handelt.

Unter diesem Blickwinkel benötigt man dementsprechend ein Erschließungs- und Auswertungsverfahren, das so allgemein und gleichzeitig so prägnant ist, dass es mit allen Datentypen<sup>5</sup> umgehen kann. Diese Eigenschaft bietet m.E. die von Oevermann und anderen entwickelte objektive Hermeneutik, die auch in dieser Arbeit Anwendung finden soll.

Innerhalb der Arbeit werden an geeigneten Stellen einzelne Aspekte der Methode erläutert. Auf eine gebündelte Darstellung soll an dieser Stelle bewusst verzichtet werden, da sich die objektive Hermeneutik in der soziologischen Forschung bereits seit einigen Jahren bewährt hat und deshalb als bekannt gelten kann<sup>6</sup>.

#### **4. Der Fall Bebra**

##### a) Zur Auswahl Bebras als Untersuchungsgegenstand

Die Auswahl des Ortes, auf den sich das Kartenmaterial und das Luftbild beziehen sollten, erfolgte im konkreten Fall nach pragmatischen Kriterien. Um die Analyse vom Umfang her einzugrenzen, wurden Großstädte per se ausgeschlossen, weil die Vermutung nahe liegt, dass sich Transformationen deutlicher an kleineren Gebilden ablesen lassen.

Die Wahl eines (ost-) hessischen Ortes beruht auf eher praktischen Erwägungen: Die Gegend ist nicht allzu weit von Frankfurt/Main (dem Ort der Bearbeitung) entfernt, was die Materialerhebung vereinfacht. Dass die (Vor-) Auswahl auf Bebra fiel, war anfangs zufällig, erwies sich nach einer ersten Begehung des Ortes allerdings als vielversprechend. Die Mischung aus städtischer Prägung und ländlichen Zügen erweckte mein Interesse. Diese Ambivalenz ist auch der Siedlungsgeographin Gabriele Schwarz aufgefallen und sie stellte die Frage, „ob

---

<sup>5</sup> Zur Ausweitung des Textbegriffs, durch die auch die Analyse nichtsprachlicher Protokolle ermöglicht wird, vgl. exemplarisch: Oevermann, Ulrich et al., Die Methodologie einer 'objektiven Hermeneutik' und ihre allgemeine forschungslogische Bedeutung in den Sozialwissenschaften, in: Hans-Georg Soeffner (Hg.), Interpretative Verfahren in den Sozial- und Textwissenschaften. Stuttgart 1979, (im weiteren Oevermann et al., Methodologie), S.369.

<sup>6</sup> Zur ausführlichen Erläuterung der Methode sei hier verwiesen auf: Oevermann, Subjektivität; ders. et al, Methodologie; ders., Fallrekonstruktionen und Strukturgeneralisierung als Beitrag der objektiven Hermeneutik zur soziologisch-strukturtheoretischen Analyse. unveröffentlichtes Manuskript, Frankfurt am Main 1981 (im weiteren Oevermann, Fallrekonstruktion).

Bebra als Verkehrssiedlung mit städtischen Zügen oder bereits als Stadt im geographischen Sinne zu bewerten ist.“<sup>7</sup>

#### b) Zur Stadt Bebra

Zur Stadt selbst soll an dieser Stelle - abgesehen von einer Kurzdarstellung - nur wenig gesagt werden, denn Ziel ist es ja gerade, die Spezifika des Ortes in der Analyse zu erschließen.

Bebra war vom Ende des 19. Jahrhunderts bis ca. zur Mitte dieses Jahrhunderts als Eisenbahnknotenpunkt (zumindest in Deutschland) bekannt. Nach 1945 war es viele Bundesbürgern, die mit der Bahn in die DDR oder nach West-Berlin reisten, ein Begriff als letzter Bahnhof vor der innerdeutschen Grenze. Noch in den 1980er Jahren bot sich dem Durchreisenden das Bild eines geschäftigen und überfüllten Bebraer Bahnhofs. Dieses Bild hat sich freilich gewandelt, Bebra hat seine herausragende Stellung im Schienenverkehr in den letzten Jahren verloren.

### **5. Zur Festlegung der Reihenfolge des zu analysierenden Materials**

Allgemeines Kriterium für die Auswahl des Datenmaterials war in erster Linie, dass es die Stadt in ihrer Gesamtheit erfassen sollte, also nicht nur einzelne Stadtviertel oder Einwohner. Dafür ist die vertikale Aufsicht von Luftbild und Karte am geeignetsten. Es stellt sich nun die Frage, mit welchem Datentyp man sinnvollerweise eine Untersuchung beginnt. Zur Beantwortung muss man die Unterschiede in der Darstellung der Stadt betrachten. Bei der „Herstellung“ des Luftbilds wurde – sehr abstrakt gesehen – auf den Auslöser einer Fotokamera gedrückt<sup>8</sup>. Die Protokollierung der Wirklichkeit vollzog sich (ebenso wie die Entwicklung und Vergrößerung des belichteten Films) also nach technischen Gesichtspunkten. Die Karte ist ein Abbild der Wirklichkeit, das durch mehrere Handlungen und damit durch sinnstrukturierende Vorgänge entstanden ist: Der Kartograph abstrahiert und prädiziert Elemente des Stadtbilds, benennt bestimmte Bildelemente und ordnet ihnen Symbole zu. In der objektiven Hermeneutik bemisst man diese Unterschiede in der Aufzeichnung der Wirklichkeit im Grad der Edierung. Das Luftbild verfügt über die geringere Edierung ist damit – sehr

---

<sup>7</sup> Schwarz, Gabriele, Allgemeine Siedlungsgeographie. Teil 1: Die ländlichen Siedlungen, die zwischen Land und Stadt stehenden Siedlungen, Berlin 1989 (im weiteren Schwarz, Siedlungsgeographie) S. 368.

<sup>8</sup> Warum man bei dieser Aufnahme im Gegensatz etwa zu einer Porträtaufnahme diese Vereinfachung angebracht ist, wird später genauer erörtert.

vereinfacht ausgedrückt – „näher an der Wirklichkeit“, die Karte ist demgegenüber durch den Geist des Kartographen veränderte Wirklichkeit. Da es in der Arbeit zentral auf die unmittelbare Gestalt der Stadt ankommt, soll an erster Stelle der Untersuchung die Interpretation des Luftbilds stehen.

## **II. Analyse eines Luftbilds der Stadt Bebra aus dem Jahr 1996**

### **1. Der Datentyp Luftbild**

#### **a) Die Edierung des Luftbilds**

Der eigentliche Zweck der Luftaufnahme soll an dieser Stelle nicht erörtert werden<sup>9</sup>, wichtig ist hier nur, dass es sich um eine senkrechte Ansicht auf das Untersuchungsobjekt Bebra handelt, das Aufnahmedatum ist bekannt (Juni 1996), ebenso der Maßstab (ca. 1:13000) – aus dem man theoretisch die Flughöhe errechnen könnte. Weitere technische Daten (z.B. die genaue Uhrzeit der Aufnahme) sind für den skizzierten Rahmen nicht relevant.

Wie schon ausgeführt, ist das Luftbild im Vergleich zur Karte nur geringfügig ediert. Die einzigen möglichen „Variationen“, die der Fotograf bei der Aufnahme vornehmen kann, sind der Zeitpunkt und der Bildausschnitt, wobei der Zeitpunkt mitprotokolliert wird und der Bildausschnitt vom Motiv selbst eingeschränkt ist. Der senkrechte Blickwinkel und die Flughöhe sind standardisiert<sup>10</sup>, das Motiv kann vom Fotografen nur minimal inszeniert werden. Im Vergleich etwa zu einer horizontalen Postkartenaufnahme sind hier keine ästhetischen Gesichtspunkte entscheidend, vielmehr wird über technische Kriterien entschieden, zu welchem Zeitpunkt des Fluges „auf den Auslöser gedrückt wird“. So kann man die Intentionen des Fotografen dieses Luftbilds bei der Analyse außer acht lassen. Das Motiv selbst wird durch die fotografische Aufzeichnung nicht verändert, und kann sich auch selbst nicht für die Aufnahme inszenieren – wie das etwa bei einer Porträtaufnahme möglich ist.

Die Höhe, aus der das Luftbild aufgenommen wurde (bzw. die Vergrößerung in der das Luftbild vorliegt), lässt weder Menschen noch Fahrzeuge erkennen, dadurch ist die Abbildung der Stadt – sieht man von jahres- oder tageszeitlichen

---

<sup>9</sup> Zu Aufgabe und Geschichte des Luftbildwesens vgl. Gierloff-Emden, Hans-Gunter/ Hellmut Schroeder-Lanz, Luftbildauswertung. 3. Bd., Mannheim 1971 (im weiteren Gierloff-Emden, Schroeder-Lanz, +Bandangabe), Bd. 1, S. 5f.

<sup>10</sup> Die möglichen optischen Verzerrungen können in diesem Zusammenhang vernachlässigt werden.

Veränderungen (z.B. Dunkelheit, Schnee auf den Dächern)<sup>11</sup> – auf längere Sicht „stabil“, d.h. eine weitere Aufnahme innerhalb eines kurzen Zeitraums würde nur geringfügige Veränderung zeigen. Erst umfangreiche Baumaßnahmen oder ähnliches würden eine erneute Aufnahme – für unsere Zwecke – rechtfertigen.

#### b) Vorbemerkung zur Reihenfolge der Analyse

Anders als sprachliche Protokolle, Musikstücke oder Filme besitzen Bilder oder Karten keine Sequenz im eigentlichen Sinn. Es existiert keine festgelegte „Lese-richtung“ (wie etwa in der lateinischen Schrift von links nach rechts). Die – nur auf den ersten Blick problematisch erscheinende<sup>12</sup> – Übertragung des Prinzips der Sequenzanalyse auf synchrone Protokolle soll an dieser Stelle nicht erörtert werden, rein pragmatisch stellt sich aber die Frage, an welcher Stelle man am sinnvollsten mit der Analyse eines Luftbilds ansetzt, salopp gesagt, wo ist der „Anfang“ eines Bildes<sup>13</sup>? Aufdrängen könnte sich in diesem Zusammenhang das „auffälligste“ Bildelement, etwas das die Aufnahme im allgemeinen und die Siedlung im besonderen prägt. Da man – zumindest in unserem Fall – die Stadt als Ganzes betrachtet, ist es naheliegend an den Anfang der Analyse ein Bildelement zu stellen, von dem man „Relevanz“ für die gesamte Stadt erwartet. Kontrastiv wäre es sofort einsichtig, warum man in unserem Fall nicht bei einem einzelnen Haus oder Feld beginnen würde<sup>14</sup>. Im Fall Bebra fiel die Auswahl nicht schwer: Die Bahnstrecke, die zwei Bögen schlägt und quer durch die Stadt verläuft, wirkt wie ein Schnitt<sup>15</sup>, die Linie zieht nicht wegen einer subjektiven Vorprägung die Aufmerksamkeit auf sich, sondern aufgrund ihres befremdlichen Verlaufs<sup>16</sup>. Wie die chinesische Mauer nicht unbedingt wegen ihrer besonderen Breite oder Höhe sondern aufgrund ihrer Länge auf Satellitenbildern leicht

---

<sup>11</sup> Als weitere Faktoren, die eine kurzfristige Veränderung des Stadtbilds bewirken könnten, wären etwa Naturkatastrophen anzusehen, die massive Zerstörungen der Stadt zur Folge gehabt hätten. Diese oder ähnliche Einwirkungen können m.E. als Ausnahmesituationen ausgeklammert werden, da ein Luftbild, das eine verwüstete Stadt darstellt, nicht als „Routineaufnahme“ anzusehen wäre.

<sup>12</sup> Zur Auseinandersetzung mit diesem vermeintlichen Problem vgl. Loer, Thomas, Halbbildung und Autonomie. Über Struktureigenschaften der Rezeption bildender Kunst, Opladen 1996 (im weiteren Loer, Autonomie), S.49ff.

<sup>13</sup> Strukturell gilt die gleiche Frage auch für das Kartenmaterial.

<sup>14</sup> Es sei denn ein Haus oder Feld zeichnet sich durch seine Größe, seine herausgehobene Lage (z.B. in Ortsmitte umgeben von einem großräumigen Graben) oder seine erkennbare „Maßstabsfunktion“ für die übrige Bebauung (ein Bauwerk, auf das sämtliche Straßen der Stadt zulaufen, wäre sicherlich zu Beginn thematisch) aus.

<sup>15</sup> Zu dieser Formulierung muss man anmerken, dass es sich keineswegs um einen Vorgriff auf die Analyse handelt, an dieser Stelle geht es letztlich darum, herauszufinden, weshalb die Aufmerksamkeit so deutlich auf die Linie gelenkt wird.

erkennbar ist, so ist es hier die geschwungene Linienführung, die die Bahnanlage zum "Blickfang" macht. Daran ein festes Kriterium für andere Luftbildanalysen – im Sinne von „was als erstes auffällt, muss als erstes analysiert werden“ – festzumachen, wäre allerdings nicht zweckmäßig. Bei jedem Luftbild muss einzelfallbezogen entschieden werden, sonst fällt man in ein Subsumtionsschema, das der Sache nicht gerecht wird.

Die Schwierigkeit der Auswahl 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 gegeben, eine standardisierte Festlegung einer Leserichtung (auch durch eine Staffelung nach Auffälligkeitsgrad) ließe die Analyse zu einer Aneinanderreihung isolierter Aspekte werden.

## 2. Die Bahnanlagen

*Quer durch die Siedlung verläuft eine „Linie“, die – verfolgt man sie von Süden kommend – zunächst dünner werdend gerade 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.<sup>17</sup>*

An dieser Sequenzstelle kann man erkennen, wie die Prämisse der „künstlichen Naivität“ in der objektiven Hermeneutik zu verstehen ist: Natürlich ist für jeden (in der westlichen Zivilisation des 20. Jahrhunderts aufgewachsenen) Menschen zumindest auf den zweiten Blick erkennbar, worum es sich bei der oben aufwendig beschriebenen Linie handelt (nämlich um eine Bahnstrecke). Wäre da eine Formulierung die z.B. lautet *durch die Stadt verläuft in einem Bogen eine Bahnstrecke* nicht die sinnvollere Beschreibung? In diesem konstruierten Einwand spiegelt sich eine subsumtionslogische, bloß das Vorwissen reproduzierende Vorgehensweise wider. Den Gegensatz dazu bildet das in dieser

---

<sup>16</sup> Dieser Aspekt wird auch für den Einstieg in die Analyse leitend sein.

<sup>17</sup> Zur Darstellung muss man hier noch bemerken, dass zur Anschaulichkeit die relativ strikte textliche Trennung von Beschreibung des jeweiligen Bildelements (in kursiver Schrift, der Analyse vorangestellt) und der Analyse angestrebt wurde. Diese Form der Darstellung ist wohlge-merkt nicht durch die Methode erzwungen, erleichtert aber dem Leser den Nachvollzug der Argumentation. Dieses Ideal der getrennten Darstellung war nicht in allen Passagen möglich bzw. sinnvoll, an diesen Stellen finden sich nähere Erläuterungen worin diese Abweichung begründet ist.

Arbeit vertretene Konzept der objektiven Hermeneutik, in dem die künstliche Naivität enthalten ist.

### *Exkurs zur künstlichen Naivität*

„Künstliche Naivität“ bezeichnet in der objektiv hermeneutischen Analyse die Übernahme einer Position, in der man das (äußere)<sup>18</sup> Kontextwissen ausschließt, um so im Sinne Adornos „die Sache selbst zum Sprechen [zu] bringen“<sup>19</sup>. Daraus darf nicht gefolgert werden, „dass damit – was tatsächlich auch gar nicht möglich wäre – das Vorwissen mit Gewalt ausgeblendet wird.“<sup>20</sup> Grundgedanke ist dabei vielmehr, das „Ideal der kritischen Distanz“<sup>21</sup> zum Untersuchungsgegenstand anzustreben, d.h. der objektive Hermeneut ist sich seiner Einbettung in die Praxis bewusst und muss sich durch die Einnahme einer „unwissenden“ Position über den Fall vom Handlungsdruck der Praxis befreien. Diese Distanzierung ist notwendig, um nicht in die, in der Alltagspraxis angebrachten und notwendigen<sup>22</sup> Abkürzungsmechanismen zu verfallen. Dies lässt sich an der ursprünglich von Lévi-Strauss stammenden Metapher von „kalten“ und „heißen“<sup>23</sup> Untersuchungsgegenständen verdeutlichen. In diesem Bild bildet die Temperatur die jeweilige „Verstehensnähe“ des Wissenschaftlers zu seinem Datenmaterial ab, d.h. je näher der Gegenstand an seiner eigenen Kultur liegt, um so „heißer“ wird das Material. Daraus folgt, dass man durch die künstliche Naivität vorher „heiße“ Daten „kalt“ bzw. fremd machen muss. Dieses „Kaltmachen“ zwingt einen alltagspraktisch (oder auch aus vorhergehenden Untersuchungen) eigentlich schon Bekanntes zu explizieren, was das Erkennen latenter Sinnstrukturen ermöglicht. Dieser Schritt „aus der Praxis“ erlaubt es zugleich, die „Bedingungen der Möglichkeit des abge-

---

<sup>18</sup> Dem steht ein aus dem Text selbst erschlossenes, inneres Kontextwissen gegenüber (siehe unten).

<sup>19</sup> Oevermann, Ulrich, Zur Sache. Die Bedeutung von Adornos methodologischem Selbstverständnis für die Begründung einer materialen soziologischen Strukturanalyse, in: Ludwig von Friedeburg, Jürgen Habermas (Hg.), Adorno-Konferenz 1983. Frankfurt am Main 1983 (im weiteren Oevermann, Sache), S.234.

<sup>20</sup> Oevermann, Ulrich, Kontroversen über sinnverstehende Soziologie. Einige wiederkehrende Probleme und Mißverständnisse in der Rezeption der ‚objektiven Hermeneutik‘, in: Stefan Aufenanger, Margit Lenssen (Hg.), Handlung und Sinnstruktur: Bedeutung und Anwendung der objektiven Hermeneutik, München 1986 (im weiteren Oevermann, Kontroversen), S.36.

<sup>21</sup> Oevermann, Subjektivität, S.126.

<sup>22</sup> Diese Notwendigkeit wird sofort verständlich, wenn man sich einen Menschen im Alltagsgespräch vorstellt, der jedes mal im Kopf durchgehen müsste, wie er den Gesprächspartner kennen gelernt hat.

<sup>23</sup> Vgl. Oevermann, Ulrich, Das Verstehen des Fremden. Vortrag zum Gedenken an Eike Haberland am 6. Juni 1993, in: Frobenius-Gesellschaft Frankfurt am Main (Hg.), Eike Haberland zum Gedenken. Frankfurt am Main, 1993 (im weiteren Oevermann, Fremde) S.19.

kürzten Sinnverstehens in der Praxis“<sup>24</sup> zu explizieren. Im vorliegenden Fall eines nichtsprachlichen Datentyps muss man die in erster Linie auf die Analyse bezogene künstliche Naivität auf die davor liegende Stufe der Beschreibung bzw. Notation des Bildinhalts übertragen.

Eine Beschreibung ist aus zwei Gründen notwendig. Zunächst dient sie zur Veranschaulichung, da man dem Leser (ähnlich wie einem Blinden) nicht auf dem Bild zeigen kann, welches Element man gerade analysiert<sup>25</sup> (sieht man einmal von der Möglichkeit des Bekleben des Bildes mit nummerierten Hinweisfeilen ab). Man führt quasi mit Hilfe diese Versprachlichung durch das Bild. Diese scheinbar praktische Erwägung, der man in dieser Form vorhalten könnte, dass die Problematik im mündlichen Vortrag automatisch getilgt sei, enthält den entscheidenderen Aspekt, der die Sprache als privilegierte Ausdrucksform in der Wissenschaft kennzeichnet: Nur im Medium Sprache ist „die Unabhängigkeit bzw. Autonomie der Thematisierung der Realität von deren unmittelbarer Gegebenheit im Wahrnehmungs-, Erlebnis- und Handlungsfeld des erkennenden Subjekts gewährleistet“<sup>26</sup>. Erst die Umwandlung der konkreten Erscheinung (in diesem Fall einer Fotografie) in Wörter und Sätze ermöglicht das Überschreiten „deren (der Realität) Repräsentanz im Wahrnehmungs- und Handlungsfeld“<sup>27</sup> und erst diese Prädikation versetzt den Forscher in die Lage, „hypothetische Welten des Möglichen zu entwerfen und auf dieser Grundlage ein je gegebenes, konkretes Sinnesdatum zum Allgemeinen des begrifflichen Prädikats systematisch in Beziehung zu setzen“<sup>28</sup>, d.h. nur die sprachliche Artikulation des Bildinhalts ermöglicht die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Luftbild.

Diese Erklärung rechtfertigt freilich noch nicht die naive Form der Beschreibung, denn schließlich kann auch ein Blinder bzw. derjenige der das Bild nicht vor sich hat verstehen was eine Bahnlinie ist und das ungefähre Aussehen imaginieren ohne das Bild je gesehen zu haben. Die Begründung für eine künstliche Naivität

---

<sup>24</sup> Oevermann, Subjektivität, S. 127.

<sup>25</sup> Komplexer stellt sich dieses Problem bei einer konsequent durchgeführten Filmanalyse dar, in der Beschreibung von Filmmaterial müssen „Veränderungen“ auf den Ebenen Bild und Ton einfließen. Vgl. Tykwer, Jörg, Distanz und Nähe. Zur sozialen Konstitution ästhetischer Erfahrung. Eine soziologische Sinnexplikation der ersten Szenen des Spielfilms „Rote Sonne“, unveröffentlichte Dissertation, Frankfurt am Main, 1989.

<sup>26</sup> Oevermann, Ulrich et al., Kriminalistische Vertextung. Ein methodologisches Modell der Versprachlichung von Spurentexten, in: Jo Reichertz, Norbert Schröer (Hg.), Qualitäten polizeilichen Handelns. Beiträge zu einer verstehenden Polizeiforschung. Opladen 1996 (im weiteren Oevermann et al., Vertextung), S.299.

<sup>27</sup> Ebd.

<sup>28</sup> Ebd.



in der Beschreibung liegt in der Eröffnung von Erschließungsmöglichkeiten, durch das außer-Kraft-Setzen der „Abkürzungsmaschinerie“ des (Wieder-)Erkennens in der Praxis. Anschaulich lässt sich dies an der Aufnahme von Spurentexten in der kriminalpolizeilichen Praxis zeigen. Ein Kriminalbeamter des Spurendienstes, der an den Tatort gerufen wird, um Spuren zu protokollieren (z.B. durch Fotografieren, Abnahme von Fingerabdrücken oder anderen Spuren von Gegenständen, aber eben auch durch Notizen in Form von Sprache) oder auch ein Polizist, der eine Anzeige aufnimmt, muss bei diesem Vorgang seine alltagspraktische Betrachtung außen vor lassen<sup>29</sup>, da ihm sonst möglicherweise entscheidende Details entgehen. Drastisch formuliert wäre beispielsweise die Beschreibung „die Wohnung ist unaufgeräumt“ oder auch der Verzicht auf das Fotografieren eines Mordopfers – mit der möglichen Begründung „weiß doch jeder wie eine Leiche aussieht“ – keine Hilfe für die ermittelnden Beamten. Bei der Aufnahme von Spuren muss er sich „naiv“ stellen, d.h. er muss sich – auch durch kriminalistische Erfahrung geleitet – darum bemühen, möglichst „alles“ am Tatort Vorgefundene objektiv – und das heißt so genau wie möglich – zu erfassen. In der Beschreibung heißt das auch, dass keine nur ihm – bzw. anderen Ortskundigen – bekannten Kontextinformationen vorausgesetzt werden dürfen. Sowie die kriminalistische Ermittlungspraxis das (unkontrollierte) „Einsickern“ von Kontextinformationen oder auch bestimmter alltagspraktischer Deutungen des Protokollierenden in die Tatortbeschreibung verhindern muss, so ermöglicht erst die Anfertigung eines naiven, ausführlichen verbalen Protokolls 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. Erst durch die Rekonstruktion wird man auf Fragen stoßen, die einem als Laien (hier im Bereich Bahntechnik) bei einer einfachen Klassifizierung nie in den Sinn gekommen wären. Je mehr man allerdings diesem Ideal nacheifert, um so mehr

---

<sup>29</sup> Dass dies nicht immer gelingt, zeigen Tykwer und Oevermann: Oevermann, Ulrich/Jörg Tykwer, Sinnrekonstruktive Auswertung von Spurentexten. ‚Mehrfacher Einbruch ins Bootsheimer Schloß‘ – Eine Feinanalyse von Tatortbeschreibungen und kriminalistischem Ermittlungshandeln, in: Jo Reichertz, Norbert Schröer (Hg.), Qualitäten polizeilichen Handelns. Beiträge zu einer verstehenden Polizeiforschung. Opladen: Westdeutscher Verlag, 1996 (im weiteren Oevermann/Tykwer, Auswertung).

stößt man als Wissenschaftler an seine Grenzen, die Beschreibung nähert sich künstlerischem Handeln<sup>30</sup>.

### ***Ende des Exkurses***<sup>31</sup>

Zur Verdeutlichung der gegensätzlichen (die künstliche Naivität ablehnenden) Position muss man die im Einwand vorgeschlagene Alternativbeschreibung genauer beleuchten. Was macht die Differenz zwischen der gewählten Beschreibung und dem Alternativvorschlag aus: Einerseits ist in der alternativen Beschreibung (*Durch die Stadt verläuft in einem Bogen eine Bahnstrecke*) die Explizitheit der Ursprungsformulierung getilgt (die „umständliche“ Schilderung vereinfacht), andererseits die „Linie“ von vornherein als Bahnstrecke präzisiert. Aufgrund dieser zwei Ebenen der Abweichung von der Ursprungsformulierung lassen sich zwei weitere Varianten für die Anfangssequenz konstruieren: 1. Die Beibehaltung der ausführlichen Beschreibung mit der Präzisierung der Linie als Bahnstrecke, und 2. die Vereinfachung der Beschreibung ohne Präzisierung. Gedankenexperimentell lässt sich nun ableiten, was die jeweilige Umformulierung für die darauf aufbauende Analyse bedeutet. Zunächst die weitest gehende Veränderung (Vereinfachung und Präzisierung): Durch die Präzisierung vergibt man die Chance auf Rückschlüsse, die die besonderen Bedingungen einer Bahnstrecke beinhalten. Die vereinfachte Beschreibung des Streckenverlaufs sorgt dann zusätzlich für eine „Normalisierung“ der Betrachtung, d.h. der ungewöhnliche Streckenverlauf – und diese Charakterisierung beruht nicht auf einem Expertenwissen – wird zu einer alltäglichen Schilderung des Bildinhalts, daraus kann keine Analyse entstehen sondern nur eine (Nach-)

---

<sup>30</sup> Diese künstlerische Form der Beschreibung zeigt freilich die Schwächen der oben angedeutet Analogie des „blinden Lesers“, hier kommt eher der Vergleich mit einer „Geräuschbeschreibung“ für einen Gehörlose in Frage, vgl. Oevermann, Ulrich, Selbsterhaltung oder Sublimierung? Odysseus als künstlerischer Protagonist der Kulturentwicklung. Zugleich eine Kritik an der „Dialektik der Aufklärung“ in: Merkur, Jg. 52, Heft 6, 1998 (im weiteren Oevermann, Odysseus).

<sup>31</sup> Nach diesem Plädoyer für eine möglichst „vorwissensfreie“ Analyse bzw. in unserem Fall Beschreibung könnte man an der gewählten Formulierung strenggenommen die Angabe der Himmelsrichtungen und vor allem die Präzisierung der Siedlung bemängeln. Dem Einwand kann man begegnen mit der Feststellung, dass hier kein starres Modell vertreten wird, indem jegliche Präzisierung per se zu verdammen ist. Zentral bleibt immer die Frage was durch Auslassung erschlossen werden bzw. welche Erkenntnismöglichkeit durch eine Präzisierung vergeben werden kann. Durch die Angabe der Himmelsrichtungen wird nur die Orientierung auf dem Luftbild vereinfacht, genauso hätte man „rechts“, „links“, „oben“, „unten“ einsetzen können, die Himmelsrichtungen hätten nicht aus dem Luftbild erschlossen werden können (sieht man von der Erschließung über Schattenwurf und Uhrzeit ab). Die Information „Siedlung“ hätte zwar – wenn auch langwierig – erschlossen werden können, nur muss man sich fragen, was das Erschließen einer Information bringen soll, die schon durch die Rahmung gegeben ist.

Erzählung oder bestenfalls eine Paraphrase. Durch die Reduzierung der Beschreibung „übersieht“ man die Besonderheit der Bahnlinie, die sich auf die Siedlungsstruktur entscheidend auswirkt.

Ähnliche Probleme ergeben sich bei den beiden anderen grundsätzlich möglichen Umformulierungen: 1. Keine Präzisierung und vereinfachte Beschreibung: Die Explikation der Möglichkeiten, worum es sich bei der Linie handeln könnte, verlief vermutlich ähnlich wie in der vorliegenden Analyse. Allerdings endete man in dem Widerspruch, dass man nicht eindeutig beantworten kann, welche Möglichkeiten auszuschließen sind. Je genauer die Beschreibung ist, um so differenzierter wird die Analyse. 2. Ausführliche Beschreibung und gleichzeitige Präzisierung: Hier kann die Beschreibung noch so genau sein, die frühzeitige Präzisierung lässt die Analyse in sich zusammensinken, denn gerade die Frage, worum es sich bei der Linie handelt, löst die Aufschließung aus. Die besondere Bogenführung der Bahnlinie kann man nicht eigenständig explizieren, man ist auf die Experteneinschätzungen anderer (etwa eines Bahningenieurs)<sup>32</sup> angewiesen.

Nun zurück zur Analyse der Ursprungsbeschreibung: Grundsätzlich lassen sich zwei Erklärungstypen für den oben beschriebenen „Schnitt“ durch die Siedlung finden: 1. Eine von der Natur geschaffene morphologische „Gegebenheit“, 2. eine künstliche Anlage durch Menschen. Für die erste Variante käme nur ein Fluss, allenfalls eine Erdspalte in Frage. Letzteres kann man aus Plausibilitätsgründen ausschließen, denn es gäbe keinen vernünftigen Grund, eine Siedlung um einen Graben herum zu bauen; ein Aufbrechen nach dem Bau der Siedlung erscheint ebenfalls unmöglich. So bleibt die Lesart Fluss. Äußerst ungewöhnlich wäre zunächst die Schleife vor (bzw. nach) einem sonst schnurgeraden Verlauf (im Süden). Für einen naturbelassenen Fluss ist die Uferformation zu gerade, für einen begrügten Fluss ist die „Linie“ wiederum zu kreisförmig geschwungen. Zudem würde ein Fluss in der vorliegenden Form seine generelle Fließrichtung verlassen, ohne von einem deutlich sichtbaren natürlichen Hindernis dazu „gezwungen“ zu werden. Daraus lässt sich folgern, dass es sich um eine künstliche Anlage handeln muss, bei der man bewusst darauf zielte diesen Bogen zu schlagen.

---

<sup>32</sup> Der Blick des Bahningenieurs weist im übrigen gewisse Ähnlichkeiten mit einer objektiv-hermeneutischen Analyse auf: Er benötigt zwar keine künstliche Naivität, in seine Betrachtung fließen aber die in der strukturalen Analyse erschlossenen Erkenntnisse automatisch mit ein. Er sieht die Bahnlinie immer auch unter dem Gesichtspunkt der Probleme bei der Streckenführung.

Zunächst kann man auch hier die unwahrscheinlichsten Interpretationen ausschließen: Eine Stadtmauer (bzw. Stadtwall) oder ein Graben zum Schutz der Stadt in der beschriebenen Form wären höchst ineffizient – auch weil dann eine Richtung ungeschützt bliebe. Natürlich ließe sich nun vermuten, ein Teil der Mauer wäre im Laufe der Zeit eingerissen worden oder die Mauer hätte früher die Grenze eines Landes markiert. Dieser Einwand berührt eine der Grundregeln der objektiven Hermeneutik, nämlich die sogenannte „Sparsamkeitsregel“.

### *Exkurs zur Sparsamkeitsregel*

Als leitende Grundannahme muss in jeder Interpretation bis zum Gegenbeweis immer davon ausgegangen werden, dass die zu analysierende „Äußerung“ (im weitesten Sinne) im "Bereich des Normalen"<sup>33</sup> liegt, d.h. nicht durch psychische oder andere Beeinträchtigungen hervorgerufen wurde. Übertragen auf unseren Fall bedeutet das: 1. Man muss annehmen, dass diese (künstliche) Linie nach rationalen Gesichtspunkten angelegt wurde; 2. Lesarten, die über die Daten des Luftbilds hinausgehende Annahmen erfordern sind solange als unplausibel auszuschließen bis eine Sequenz erkennbar wird, die eine solche Interpretation erzwingt bzw. Hinweise für diese Möglichkeit erbringt. In diesem Sinne ist die „Mauerlesart“ bis auf weiteres als zu unwahrscheinlich auszuschließen.

### *Ende des Exkurses*<sup>34</sup>

Bleibt die Lesart, dass es sich hier um einen Verkehrsweg, also eine Straße oder Eisenbahngleise<sup>35</sup> handelt. Welche Unterschiede bestehen zwischen dem Anlegen einer Bahnlinie und dem Bau einer (Auto-) Straße?

Straßenbauer haben meistens den Vorteil bereits bestehende Wegverläufe aufnehmen, d.h. auf schon vorhandene Problemlösungen, zurückgreifen zu können. Bahningenieure dagegen müssen den Streckenverlauf zumeist ohne vorhandene Vorgaben planerisch neu entwickeln (u.a. weil der Untergrund größeren Belastung durch das Gewicht der Züge ausgesetzt ist). Ein weiterer Hauptunterschied sind die Stationen bei der Eisenbahn, die für den Straßenverkehr (sieht man von Busbahnhöfen größerer Städte ab) überflüssig sind, d.h. Straßen können überall

---

<sup>33</sup> Oevermann et al. Methodologie, S. 419.

<sup>34</sup> Zu weiteren Ausführungen zur Sparsamkeitsregel vgl. ebd. ff.

<sup>35</sup> Als dritte Variante könnte man theoretisch noch eine künstliche Wasserstraße, einen Kanal auführen, dieser würde aber im Sinne der obigen Ausführung zur Lesart Fluss wieder wegfallen.

beginnen oder enden, „während die Eisenbahn aus Sicherheits- und Zweckmäßigkeitsgründen der verschiedensten Art auf Bahnhöfe und die mit ihnen verbundenen Anlagen – Stellwerke, Wartehallen, Güterschuppen, Lokomotivhallen usw. – nicht verzichten kann“<sup>36</sup>. Weiterhin fehlt der Bahn die Möglichkeit des Wendens auf der Strecke. Für den Bahnstreckenbau ergibt sich daraus die Notwendigkeit, immer nur von Ort zu Ort bzw. von Bahnhof zu Bahnhof planen zu müssen, der Straßenbau ist von solchen Bezugspunkten (weitgehend) unabhängig.

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“<sup>37</sup> (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, See, Moor<sup>38</sup>) 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<sup>39</sup> Erhöhungen vorhanden sind.

Es ist unwahrscheinlich, dass der Bogenschlag in der Umgehung von unbebaubarem Gelände begründet ist; bleibt als plausible<sup>40</sup> Erklärung für die Abweichung von der Ideallinie eine Beschränkung des Fahrzeugs – also Auto<sup>41</sup> oder Bahn – das die Strecke befahren soll.

Sowohl beim Gleis- als auch beim Straßenbau muss man die Leistungsfähigkeit des jeweiligen Fahrzeugs einkalkulieren. Der Vorteil der Bahn liegt in erster Linie in der größeren Unabhängigkeit von Witterungseinflüssen sowie in der Möglichkeit große Mengen zu transportieren<sup>42</sup>. Dafür schneidet die Eisenbahn<sup>43</sup> was die

---

<sup>36</sup> Fochler-Hauke, Gustav: Verkehrsgeographie, Braunschweig 1976 (im weiteren Fochler-Hauke, Verkehrsgeographie), S. 38

<sup>37</sup> In der Verkehrsgeographie spricht sehr man sehr anschaulich vom „Raumwiderstand“, der sich dem Streckenbau entgegenstellt. Vgl. etwa. Fochler-Hauke, Verkehrsgeographie, S. 18ff.

<sup>38</sup> Sonst wären in diesem Gebiet die auf dem Luftbild erkennbare Bebauung und die Felder unmöglich.

<sup>39</sup> Felder an steilen Bergen müssen terrassenförmig angelegt werden.

<sup>40</sup> Eine Lesart, die das Anlegen von Kurven darin begründet, dass den Passagieren eine „schöne Aussicht“ gesichert werden soll, kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da keine besonderen Naturschönheiten erkennbar sind, zudem wäre diese Begründung nur für einen Vergnügungspark (z.B. Disneyland) zu rechtfertigen.

<sup>41</sup> Nur eine Straße, die für Autos angelegt wurde, wäre in einem Luftbild so deutlich erkennbar.

<sup>42</sup> Vgl. Fochler-Hauke, Verkehrsgeographie, S.35.

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: „Bei einer Lokomotive wird die Zugkraft bei einer Steigung von 0,3% auf die Hälfte, bei einer solchen von 1% bereits auf ein Zehntel herabgesetzt.“<sup>44</sup> 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 geringere Haftung<sup>45</sup> an den Schienen (beim Auto an der Straße) erschwert den Anstieg von Schienenfahrzeugen<sup>46</sup>. Für den Bahnstreckenbau ergibt sich dadurch die Aufgabe, die Strecke möglichst flach und gleichmäßig ansteigend zu gestalten<sup>47</sup>, man muss „praktisch Steigungen mit mehr als 3% im allgemeinen meiden, bedarf also sehr langer Anstiegsrampen, zahlreicher Kurven und Kehren und zahlreicher Tunnel“<sup>48</sup>. Nur bei einer Schienenstrecke (die für eine Dampflokomotive gebaut wurde) 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 (erkennbar an der „Insel“ in der Mitte der Gleisanlagen<sup>49</sup>)*

Was hier in der Beschreibung in Klammern nur als „Suchhilfe“ erscheint, erlaubt Rückschlüsse über die Größe des Bahnhofs: Die Anlage eines Insel-/Mittelbahnsteigs lässt auf insgesamt mindestens drei Bahnsteige<sup>50</sup> schließen. Der

---

<sup>43</sup> Dabei muss man die Möglichkeit von Dampf- oder Diesellokomotive einbeziehen, da der (flächendeckend eingesetzte) elektrische Antrieb relativ jung ist.

<sup>44</sup> Fochler-Hauke, Verkehrsgeographie, S.21.

<sup>45</sup> Errechenbar (u.a.) durch den „Haftreibungsbeiwert“ (ein hoher Wert bedeutet gut Haftung), wobei dieser bei Feuchtigkeit auf den Gleisen deutlich sinkt, während bei Straßenfahrzeugen eine deutliche Minderung erst bei Glatteis eintritt. Vgl. Fiedler, Konrad, Grundlagen der Bahntechnik. Eisenbahnen, S-, U- und Straßenbahnen, Hamburg 1980 (im weiteren Fiedler, Bahntechnik) S.17.

<sup>46</sup> Dies gilt besonders für Dampflokomotiven: Der Haftreibungsbeiwert liegt „um etwa 20 % niedriger“ (vgl. Fiedler, Grundlagen, S.17).

<sup>47</sup> Wie gewichtig diese Prämisse war, zeigt sich im Fall Bebras am engen Radius des Bogens mit ca. 325m – Fochler-Hauke gibt 300m als Grenzwert für die Bogenkrümmung bei Hauptbahnen an – bei dem sowohl der Wendekreis des Zuges als auch die Fliehkraft in der Kurve einkalkuliert werden müssen, um ein Entgleisen zu verhindern (Fochler-Hauke, Verkehrsgeographie, S.22).

<sup>48</sup> Fochler-Hauke, Verkehrsgeographie, S.35.

<sup>49</sup> An dieser Stelle könnte der Vorwurf aufkommen, die oben so vehement vertretene künstliche Naivität sei hier verlassen worden. Bei dieser Kritik würde allerdings der aufstufende Aspekt der Sequenzanalyse außer acht gelassen, d.h. das im vorhergehenden Analyseschritt Erschlossene muss im nächsten Schritt miteinbezogen werden und schlägt sich dementsprechend in der Beschreibung nieder.

<sup>50</sup> Die weitere Variante einer Mischung von Zwischen- und Seitenbahnsteig (vgl. Fiedler, Grundlagen, S. 222), d.h. nach einem Gleis folgt ein weiterer Bahnsteig für ein zweites Gleis (pro Gleis

Bahnhof ist so konzipiert, dass mindestens drei Züge gleichzeitig einfahren können, um Passagiere ein- und aussteigen zu lassen. Damit ist zumindest die Möglichkeit für ein Umsteigen gegeben. Diesen Aspekt weiter zu beleuchten wäre an dieser Stelle wenig aufschlussreich, festhalten kann man die relative Größe des Bahnhofs im Vergleich zu „Haltestationen“ für nur eine Linie (mit zwei Richtungen).

Für die Siedlungsstruktur ist zunächst die Lage des Bahnhofs entscheidender. Bahnhöfe und Bahnlinien liegen meistens am Ortsrand. Bahnhöfe in Ortsmitte sind in der Regel Kopfbahnhöfe (auch Sackbahnhof genannt), d.h. die Gleise enden auf einer Seite des Bahnhofs. Der Kopfbahnhof hat einerseits den Nachteil, dass man bei Weiterfahrten des Zuges die Lokomotive wechseln muss, andererseits wird die Lärmbelästigung (bei Dampflokomotiven auch die Rauch- und Rußbelästigung) lokal beschränkt. Ein anderer Weg die Bevölkerung vor Lärm und Rauch zu bewahren ist die Platzierung des Bahnhof 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.

---

ein Bahnsteig, insgesamt also nur zwei Gleise) kann zwar nicht vollkommen ausgeschlossen werden, erscheint aber eher unwahrscheinlich, da zu beiden Seiten der „Insel“ mehrere Gleise erkennbar sind.

*Die Schienen sind (innerhalb des Ortes) weitgehend, der Bahnhof komplett von Besiedlung eingerahmt*<sup>51</sup>

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 unplausibel ausschließen<sup>52</sup>. Die dritte – grundsätzlich mögliche – Variante wäre eine Stadtbahn, die – wie etwa in New York oder Hamburg – die bestehende Bebauung „überbrückt“; die geringe Größe der Stadt lassen diese Lesart allerdings ebenfalls als zu unwahrscheinlich erscheinen, als das man diese Spur weiter verfolgen müsste.

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<sup>53</sup>.

Eine Bestätigung für diese letzte These kann man darin ausmachen, dass die Ansiedlung nicht an den im Süden des Luftbilds erkennbaren Fluss angrenzt<sup>54</sup>. Die Flussnähe bedeutet für eine Stadt in erster Linie eine einfache Trinkwasserver- und Schmutzwasserentsorgung. Für den Handel der Stadt kann ein Fluss einen

---

<sup>51</sup> Strenggenommen ist diese Beschreibung nur eine – allenfalls genauere – Umformulierung der Information „Bahnhof in Ortsmitte“ und „Durch den Ort zieht sich eine Bahnlinie“. Dieser Perspektivenwechsel dient wohlgerne keiner Perspektivenübernahme, vielmehr sollten im ersten Schritt die Optionen für die Anlage eines Bahnhofs geprüft werden, nun geht es darum, die Entwicklung des Ortes um eine Bahnlinie herum zu beurteilen.

<sup>52</sup> Auch hier könnten sicherlich wieder Argumente eingebracht werden, die diese (oder die folgende) Lesart stützen, dabei wären aber wiederum ausführliche Vorannahmen (im ersten Fall ein totalitäres System, in der zweiten Möglichkeit z.B. der Anlage als Modellprojekt) notwendig, somit sind beide Annahmen mit der Sparsamkeitsregel unvereinbar; siehe oben.

<sup>53</sup> Eine weitergehende Auslegung der Gründung des Ortes erst nach dem Bahnbau kann in Hinblick auf die dichte Besiedlung Mitteleuropas als sehr unwahrscheinlich ausgeschlossen werden (für die USA wäre dies eher denkbar, vgl. unten die „Goldgräberthese“).

<sup>54</sup> Der heute zu Bebra gehörende Ort Breitenbach (ebenfalls im Südwesten des Luftbilds erkennbar) liegt am Fluss, besitzt aber keine Direktverbindung zur Kernstadt. Die beiden Bäche Bebra und Solz (im Luftbild nicht erkennbar, da sie teilweise unterirdisch verlaufen), die von Westen nach Osten die Stadt durchqueren, können, wenn man sie mit der Fulda vergleicht, nicht als Ge-



zentralen Verkehrsweg bedeuten. Da in unserem Fall der Fluss nahe gelegen ist, aber auf den Vorteil des direkten Angrenzens verzichtet wurde<sup>55</sup>, kann man schließen, dass andere Faktoren bei der Besiedlung wichtiger waren (z.B. die Nähe zu den Feldern). Der nahe gelegene Fluss diente vermutlich zur Wasserversorgung, eventuell zum Fischfang. Der Ort ist vor dem Bau der Bahnstrecke nicht auf Handel ausgerichtet und besitzt diesbezüglich nur wenig Entwicklungspotential, die fehlende Flussnähe bildet das entscheidende Manko für die Anbindung an Handelswege. Der Ort hat sich auf einer Seite der Bahnlinie, wie an einem Fluss entlang entwickelt bzw. vergrößert. Ist der Vorteil des Bauens an einem Fluss entlang ohne weiteres ersichtlich, so ist ein gleisangrenzendes Bauen nur schwerlich als günstige Wohnlage zu bezeichnen. Das Bauland muss einen Vorteil bieten, der eher das Bauen erleichtert (bzw. verbilligt), als das Wohnen angenehmer zu machen. Bei der Bebauung direkt an den Gleisen stellt sich die Frage, warum so viele Häuser in dieser unvorteilhaften Lage gebaut wurden, bzw. was einen „Anreiz“ bieten kann diesen Wohnnachteil einzukalkulieren? Nimmt man die These wieder auf, der Ort wäre vor dem Bau der Gleise unbedeutend gewesen, ist die Vermutung naheliegend der Bahnbau wäre für die Bautätigkeit und den damit verbundenen Bevölkerungszuwachs in diesem Bereich verantwortlich. Daraus könnte man folgern, dass die (Neu-)Siedlung hauptsächlich aus Eisenbahnern und im weitesten Sinne „Begünstigten“ des Gleisanschlusses besteht. Diese Vermutung mag sehr „waghalsig“ und nicht unbedingt zwingend erscheinen, bei der Analyse kommt es aber gerade darauf an frühzeitig möglichst weitgehende Hypothese aufzustellen. Man muss sich sozusagen „weit aus dem Fenster lehnen“, um eine mögliche Falsifikation<sup>56</sup> zu erleichtern. Im vorliegenden Fall ist die Annahme hier handle es sich um Eisenbahnerwohnungen, schlicht das Naheliegendste, denn erstens braucht ein Bahnhof Angestellte, die günstigstenfalls vor Ort wohnen, zweitens sind Eisenbahnbedienstete am ehesten bereit in Schienennähe zu wohnen (zumal so auch eine verkürzte Anfahrt zum Arbeitsplatz gesichert ist).

---

genbeweis herhalten. Anders formuliert: wenn ein großer Fluss so nahe liegt, wird man sich (als Stadt) nicht für zwei kleine Bäche entscheiden.

<sup>55</sup> Die genaue Begründung für das Siedeln abseits des Flusses kann an dieser Stelle nicht erfolgen, wahrscheinlich ist – was sich im übrigen auch aufgrund der Seen in Flussnähe vermuten ließe – die Überschwemmungsgefahr.

<sup>56</sup> Zur Falsifikation in der objektiven Hermeneutik vgl. Oevermann, *Methodologie*, S.391.

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, Erz etc.) 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<sup>57</sup>. 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 (mit mehreren Bahnsteigen) so interessant macht?

---

<sup>57</sup> Landwirtschaftliche Produkte können ebenfalls ausgeschlossen werden, da für den Weitertransport dieser, wenn dadurch der Bau einer umfangreichen Bahnanlage notwendig erscheinen sollte, industrieähnliche Anlagen bzw. größere Sammelstellen erkennbar sein müssten. In der Regel bleibt der Abtransport landwirtschaftlicher Produkte per Straße in den in Bebra und Umgebung zu erwartenden Mengen rentabler.

*Im Süden teilt sich die Bahnanlage in zwei Richtungen, innerhalb des oben beschriebenen Bogens geht eine Strecke Richtung Nordwesten*<sup>58</sup>

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 Bahnanlage und damit auch seinen Siedlungszuwachs der verkehrstechnischen Lage, er ist ein Eisenbahnknotenpunkt. Warum zieht aber die Kreuzung zweier Bahnstrecken so umfangreiche Bahnanlagen nach sich?

Wie oben schon beschrieben, ist die Bahn im Gegensatz zum Straßenverkehr (sieht man mal von den Tankstellen ab) an Stationen gebunden, d.h. Bahngleise müssen in Stationen enden. Weiterhin muss man einbeziehen, dass ein Zug triviale Weise nicht im 90 Grad Winkel abbiegen kann, so ist die Kreuzung zweier Bahnlinien nicht wie eine Straßenkreuzung anzusehen. Die Folge ist, dass man entweder Weichen verstellen oder den Passagier bzw. die Ladung auf einen anderen Zug verlegen muss. Für den Personenverkehr wird der Passagierbahnhof zur Umsteigestation, im Rangierbahnhof werden Güterwaggons auf die Züge verschiedener Richtung umverteilt. Im übrigen lässt sich so auch die Frage beantworten, warum die Bahnlinie nach einer Geraden plötzlich einen Bogen einschlägt: Um die Zusammenstellung von Zügen aus einzelnen Waggons oder Waggongruppen bzw. das Zwischenlagern von Waggons, allgemeiner das Rangieren mehrerer Züge (gleichzeitig) zu ermöglichen, muss man lange Parallelstrecken einplanen. Damit wäre der Umfang der Bahnanlagen erklärt, 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:

---

<sup>58</sup> An dieser Stelle muss man eine weitere *Linie, die aus dem Süden kommend um den Bahnbogen herum führt*, über Kontextwissen als Umgehungsstraße „enttarnen“, da man sonst zwangsläufig in eine zirkuläre Argumentation verfallen würde: Die bahnbedingte Siedlungsstruktur, die mit der Straße umgangen wird, müsste zur Analyse schon vorausgesetzt werden. Es gäbe zwar die Möglichkeit, diese Linie aufgrund der Einschleifungen (kleeblattartige Auf-/Abfahrten) und der fehlenden Verbindungen zum Hauptgleiskörper als Straße durch eine Analyse zu identifizieren, für die Darstellung kann die ausführliche Ableitung m.E. ausgeklammert werden, da sie keinen Beitrag zur eigentlichen Struktur darstellt.

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

Auf dem Luftbild sind noch weitere knotenpunktspezifische Anlagen erkennbar:

*Auf der Höhe des Personenbahnhof befinden sich rechts der Gleise zwei Lokwendeanlagen (Drehscheiben)<sup>59</sup>*

Diese haben den Hauptzweck (Dampf-) Lokomotiven in eine andere Fahrtrichtung zu drehen, dabei dienen sie auch als Verteiler für Lokschuppen in denen Wartungs- und Reparaturaufgaben übernommen werden. Hier lässt sich ein großer Bedarf an Arbeitskräften vermuten. Dazu kommen noch Arbeiten, die für die heutige Zeit der elektrifizierten Lokomotiven überflüssig, für Dampf- (teilweise auch für Diesel-) Loks allerdings unentbehrlich waren: Das Beladen mit Kohle (analog das Betanken der Diesellok) und die Versorgung mit Wasser für den Dampfkessel.

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 von außerhalb des Textes liegenden Vorwissens – als das kontrollierte Einführen von Kontextwissen. Da dieses Vorgehen dem vorher vertretenen Konzept einer künstlichen Naivität in Analyse und Beschreibung zu widersprechen scheint, ist es an dieser Stelle sinnvoll, die

---

<sup>59</sup> Um der Kritik vorzubeugen, hier werde massiv eine Prädizierung von Teilen der Bahnanlage vorgenommen, deren Funktion nicht aus dem Bild abgeleitet worden wäre, muss an dieser Stelle nochmals betont werden, dass die „Entdeckung“ der einzelnen Bildelemente nicht nach einer Auffälligkeitsskala oder einem Zufallsprinzip ausgerichtet ist. Vielmehr wird nach der Analyse der ersten Sequenz die Auswahl durch die ersten Ergebnissen motiviert. Auch die Beschreibung der Bildteile ist dementsprechend durch die ersten Hypothesen (in unserem Fall: „hier handelt es sich um einen Eisenbahnknotenpunkt“) geleitet. Sicherlich ist die „Identifizierung“ der Bahnanlagen und auch die Analyse an dieser Stelle stark abgekürzt dargestellt, eine ausführliche Ableitung – wie oben bei der Bahnlinie geschehen – ist grundsätzlich immer möglich, aber an dieser Stelle m.E. nicht notwendig. Das Hauptinteresse gilt schließlich der Stadt und ihrer Einwohner, die genaue Ausgestaltung der gleisangrenzenden Bahnanlagen stellt dabei nur ein „Nebengleis“ dar. Zudem würde man die „künstliche Naivität“ in der Beschreibung wirklich zu „naiv“ deuten, wenn man zu diesem Zeitpunkt der Untersuchung, das Wissen über die Eisenbahn und Eisenbahnanlagen aus seinem Gedächtnis strich.

verschiedenen Formen und Funktionen von Kontextwissen in Form eines Exkurses näher zu beleuchten.

### ***Exkurs zum Kontextwissen***

Zunächst muss man zwischen innerem und äußerem Kontextwissen unterscheiden. Dabei ist für die hier aufgeworfene Frage, ob die kontrollierte Einführung von Kontextwissen dem Prinzip der künstlichen Naivität entgegenläuft, das innere Kontextwissen unproblematisch, denn damit sind die Daten gemeint, die man in der Analyse bereits erschlossen hat. Daten des äußeren Kontexts hingegen sind für die Analyse zunächst „tabu“. Dieser Ausschluss bedeutet allerdings nicht – wie es in der Rezeption der objektiven Hermeneutik häufig missverstanden wird – die kategorische „Verdammung“ jeglichen Vorwissens: Die Verwendung äußeren Kontextwissens<sup>60</sup> zur Entwicklung oder Stützung von Lesarten ist durchaus legitim und kann hilfreich sein, nur darf es grundsätzlich nicht zum Ausschluss von Lesarten eingesetzt werden<sup>61</sup>.

Unproblematisch ist Kontextwissen in Fällen, in denen sich Fragen ergeben, die nicht aus dem Text heraus beantwortbar sind. Ein gutes (und kaum umstrittenes) Beispiel für die notwendige Hinzunahme von Kontextwissen sind Eigennamen: Wenn z.B. in einem Interviewprotokoll der Name einer Person auftaucht ist es sinnvoll einzuführen, wer damit benannt wird bzw. in welcher Beziehung er zum Interviewee steht (Ehepartner, Familie etc.).

Dabei müssen Daten, die Spezifika des Falles enthalten (im Fall Bebra wäre ein Beispiel die Geschichte der Stadt), „vorsichtiger“ eingesetzt werden als Daten, die eher eine allgemeine Entwicklung betreffen.

### ***Ende des Exkurses***

---

<sup>60</sup> Zur Vereinfachung ist im Folgenden – soweit nicht anders markiert – das äußere Kontextwissen nur noch als Kontextwissen bezeichnet.

<sup>61</sup> Vgl. Oevermann, Ulrich, Hermeneutische Sinnrekonstruktion: Als Therapie und Pädagogik mißverstanden, oder: das notorische strukturtheoretische Defizit pädagogischer Wissenschaft, in: Detlef Garz, Klaus Kraimer (Hg.), Brauchen wir andere Forschungsmethoden? Beiträge zur Diskussion interpretativer Verfahren. Frankfurt 1983 (im weiteren Oevermann, Missverständnis), S. 52ff.

Ob sich ein Ort als Eisenbahnknotenpunkt eignet, lässt sich auf zwei Ebenen bestimmen: a) Durch die Topologie der Umgebung, d.h. die umliegende landschaftliche Morphologie muss den schon beschriebenen Anforderungen des Bahnbaus (möglichst flach ansteigender Streckenverlauf) entsprechen; b) über die verkehrsgeographische Lage, d.h. im Ort müssen sich mindestens zwei wichtige Strecken kreuzen.

### Bebras Einbettung in Deutschlands Bahnnetz

#### *a) Die orographische<sup>62</sup> Eignung*

Wie schon häufig betont wurde, muss man für die Anlage der Strecke von einer dampfbetriebenen Traktion ausgehen, dementsprechend musste sich der Streckenbau an den Möglichkeiten der Dampflokomotive orientieren. Aufgrund der hohen Dichte von Mittelgebirgen zwischen Nord- und Süddeutschland schränkte dies die Anzahl alternativer Streckenverläufe stark ein: Von Westen nach Osten bildet eine Gebirgskette aus Rheinischem Schiefer- und Rothaargebirge, Hessischem Bergland und Thüringer Wald eine natürliche Barriere. 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. Bebra eignet sich als Bahnstation zunächst also allgemein durch die Lage im Fuldatal, dessen verkehrstechnische Bedeutung allgemein hervorgehoben wird: „Für ganz Osthessen stellt das Fuldatal die einzige durchgehende Verkehrszone für Eisenbahn und Landstraße dar.“<sup>63</sup> Eine Begünstigung für eine größere Bahnanlage erfährt sie durch die Talbildung der Fulda Richtung Norden: Das Fuldatal verbreitert sich im Fuldaer Becken, „um nun in eine durchschnittlich 1,5 km breite Erosionsfurche einzutreten, die oft verengt ist“<sup>64</sup>; durch den Zufluss der Haune vor Bad Hersfeld kommt es noch zu einer leichten Verbreiterung der Senke, nach dem Verlassen Bad Hersfelds verengt sich das Tal, bis es am Fuldaknie in das drei Kilometer breite Bebraer Becken mündet. Bei Rotenburg folgt erneut eine Talverengung. Das Becken bei Bebra ermöglicht also den Bau breiter Bahnanlagen. Durch die Verbindung der

---

<sup>62</sup> Orographie ist die beschreibende Darstellung des Reliefs der Erdoberfläche.

<sup>63</sup> Wagner, Julius, Hessen. München 1961 (im weiteren Wagner, Hessen), S.276.

<sup>64</sup> Wagner, Hessen, S.274.

Strecke im Fuldata mit der Ost-West-Verbindung und Bebras Nähe zu Eisenach und Kassel ergibt der Ort einen äußerst günstigen Knotenpunkt.

Die Strecken von Bebra nach Eisenach und Göttingen sind deutlich ansteigend (im Osten über den Hönebacher Sattel am Seulingswald, im Nordosten am Richelsdorfer Gebirge entlang). Hier bietet sich eine weitere Erklärungsmöglichkeit für den Umfang der Bahnanlagen: Für den Berganstieg mussten vermutlich in Dampflokzeiten zusätzliche Lokomotiven den Berganstieg unterstützen, die vermutlich in Bebra – vor dem Anstieg – stationiert waren.

### *b) Verkehrsgeographische Lage*

Zunächst muss man an dieser Stelle bemerken, dass der Ost-West-Verbindung bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts in Deutschland aus wirtschaftlichen später auch militärischen Gründen eine bedeutendere Rolle zukam als der Nord-Süd-Strecke. Die Verbindungen zwischen den Abbau- und Industriegebieten im Westen Deutschlands (die damalige preußische Rheinprovinz) und Berlin, sowie die Möglichkeit, Truppen und Verpflegung zwischen den Ost- und Westgrenzen (Frankreich, Russland/Polen) verschieben zu können, waren hier mit ausschlaggebend. Dafür boten sich entweder die Strecke über Hannover oder über Kassel und Bebra an. Dabei muss man einkalkulieren, dass beim Bau der meisten Strecken Deutschland noch aus Kleinstaaten bestand<sup>65</sup>, d.h. Strecken eher kleinflächig geplant wurden – nur Preußen konnte (unter anderem aufgrund geringer Erhöhungen) früh ein weiträumigeres Bahnsystem aufbauen<sup>66</sup>. So lag Bebra bis zum Anschluss an Preußen 1866 im eigenständigen Kurhessen. Nach den Landgewinnen Preußens und vor allem der Reichsgründung wuchs die Bedeutung der Nord-Süd-Strecke und auf dieser Achse liegt Bebra geographisch fast genau in der Mitte (von Grenze zu Grenze gemessen), so dass sich in Bebra ideale Bedingungen für einen Knotenpunkt im damaligen Mitteldeutschland ergaben. Zusammenfassend lässt sich die „hervorragende eisenbahngeographische Lage Bebras“<sup>67</sup> darstellen als Stadt in welcher „von Norden her der Verkehr von

---

<sup>65</sup> Für eine ausführliche – und nicht wie im vorliegenden Fall exemplarische – Analyse der Rahmung des Knotenpunkts wären für die Entwicklung in Hessen: Brake, Ludwig, Die ersten Eisenbahnen in Hessen, Wiesbaden 1991 (im weiteren Brake, Eisenbahn); zur Preußischen Bahngeschichte: Mayer, Arthur von, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahn von 1835 bis 1890, Berlin 1891, S. 112ff. hilfreich.

<sup>66</sup> Vgl. Hassert, Karl, Allgemeine Verkehrsgeographie, Berlin, 1931, S.155.

<sup>67</sup> Mikus, Werner, Die Auswirkungen eines Eisenbahnknotenpunktes auf die geographische Struktur einer Siedlung – am speziellen Beispiel von Lehrte und ein Vergleich mit Bebra und

Niedersachsen und den Hansestädten, von Osten her der Verkehr von Berlin und der Leipziger Bucht zusammenfließen, um sich in Fließen in die beiden Hauptrichtungen nach Frankfurt (Basel und Saarbrücken) und Würzburg (Nürnberg und München) zu trennen<sup>68</sup>. Die Verbindung nach Westen wird über Kassel ins Ruhrgebiet geführt.

#### Erste Strukturhypothese über die Einwohner Bebras

Da es ein Ziel der Arbeit ist herauszufinden, welche Aussagen aus dem Siedlungsgefüge einer Stadt über die Bevölkerung möglich sind, sollen an dieser Stelle erste Thesen dazu entwickelt werden. Auch wenn bisher über die Einwohnerschaft Bebras bisher nur bekannt ist, dass ein hoher Eisenbahneranteil zu erwarten ist und die Stadt vor dem Bahnbau vermutlich ländlich geprägt (Landwirtschaft und kleine Handwerksbetriebe) war, so kann man doch daraus und aus der Lage der Bahnstrecke in der Mitte der Stadt ein erstes – zugegebenermaßen noch unscharfes – Bild über die Bevölkerung entwickeln.

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 Vertreter der Moderne in Form der Eisenbahnbetreibenden (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“.

---

Olten/Schweiz (Freiburger Geographische Hefte, Heft 3), Freiburg 1966, (im weiteren Mikus, Lehrte) S.123.

<sup>68</sup> Blum, Otto, zitiert nach Mikus, Lehrte, S.123.



### 3. Die Siedlungsstruktur

Nachdem die Bahnanlage als bestimmendes Element des Stadtbilds analysiert sind, kann man nun zur Analyse der Besiedlung fortschreiten. 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. Man kann also die Stadt grob<sup>69</sup> in eine östlich und eine westlich der geraden, an den Bahnhof angrenzenden Hauptlinie gelegene Besiedlung<sup>70</sup> unterscheiden. Vor der Entscheidung darüber, welcher der ursprüngliche, beim Bau der Gleise schon bestehende Teil ist, kann man feststellen, dass der östliche Ortsteil von größerem Umfang ist. Darum soll die Analyse der Besiedlung an diesem Ortsteil ansetzen.

Auf der nächsten Ebene lässt sich dieser Ortsteil vom Erscheinungsbild her nochmals in drei (bzw. vier) 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<sup>71</sup> der Bahnlinie, im Westen von der Hauptlinie eingegrenzte Abschnitt (man könnte noch eine weitere, vierte Differenzierung treffen, die man allerdings hier zurückstellen kann). 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<sup>72</sup>.

---

<sup>69</sup> An dieser Stelle wird kurzzeitig die bisherige Darstellungsform der Analyse (einer kurzen Beschreibung folgt die Interpretation) verlassen, da eine „zerstückelte“ Darstellung in diesem Abschnitt der Sache nicht gerecht würde. Dennoch werden auch hier die Prinzipien der Sequenzanalyse beibehalten.

<sup>70</sup> Die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, ein Eisenbahnknotenpunkt wäre nicht direkt an den ursprünglichen Ort, also quasi ins „freie Feld“ gelegt worden, ist an dieser Stelle unplausibel und kann deshalb wiederum ausgeschlossen werden. Durch das schon eingeführte Kontextwissen lässt sich hier zudem die Vermutung anstellen, dass das Bebraer Becken auch gar nicht breit genug ist, um ein direktes Angrenzen zu „verhindern“.

<sup>71</sup> Ortsüblicher Name dieses Streckenabschnitts ist „Göttinger Bogen“, da die Strecke nach Göttingen führt.

<sup>72</sup> Diesen Hinweis verdanke ich Oliver Glier.

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 (sehr unterschiedliche Wohnblockgrößen); man kann ein zeitlich gestaffeltes Wachsen vermuten.

Einen weiteren Anhaltspunkt bietet die Flureinteilung. Die Felder, die im Westen und Süden an den Westteil angrenzen, sind (durch die Wege zwischen den Feldern) auf einen imaginären Kreis um die Besiedlung im Norden (westlich der Gleisanlagen) ausgerichtet. Demgegenüber ist diese Ausrichtung bei den Feldern östlich der Stadt nicht erkennbar, dieser Ortsteil ist neu. Der Ort, an den die Bahn gelegt wurde, befand sich demnach westlich der Gleise. Anhand der Grundrissform und des Wegesystems kann man Anhaltspunkte für den ursprünglichen Ort finden. Zunächst kann man bei genauerer Betrachtung eine Differenzierung im Siedlungsgefüge zwischen einem nördlichen organisch angeordneten und einem etwa auf Höhe des Bahnhofs beginnenden südlichen aus gerade ausgerichteten Wohnblöcken bestehenden Ortsteil vornehmen. Man kann vermuten, dass der südliche Bereich erst nach dem Bahnbau besiedelt wurde, vermutlich von Handwerkern, Händlern etc., Personen die indirekt von der Bahn profitierten. Betrachtet man den gesamten Westteil so ist besonders auffällig, dass kein Marktplatz bzw. keine darauf ausgerichtete Struktur erkennbar ist. Die Durchgangsstraße ohne Ausrichtungen auf die den Ort umgebenden Felder lässt vermuten, dass die Straße ihre Hauptbedeutung außerhalb des Ortes besitzt, vermutlich in Form einer Handelsstraße. Im Zusammenhang mit dem fehlenden Marktplatz kann man hier die These des Bauerndorfs ohne erkennbare Handelsausrichtungen bestätigt sehen. Der Handelsweg dient allenfalls zum Transport zu anderen Markorten. In der siedlungsgeographischen Einteilung würde man den Ursprungsort vermutlich als Haufendorf charakterisieren.

Die Seen im Südwesten des Luftbilds sprechen für eine Entwässerung der angrenzenden Auen, d.h. Bebras Umgebung war vermutlich versumpft, eine siedlungsstrategisch ungünstige Voraussetzung.

Nach der Bestimmung von neuem und altem Ortsteil gilt es, 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. Höhere Bahnbeamte oder Ingenieure werden in diesen Siedlungen vermutlich nicht gewohnt haben, dazu sind die Häuser und Grundstücke zu einheitlich (in Vierteln mit hohem Status wird der Differenzierungsgrad der Häuser und Grundstücke erhöht) und auch zu unattraktiv (das Viertel innerhalb des Bogens wird von drei Seiten von Schienen eingerahmt).

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 ortsfremden<sup>73</sup> Bahnbediensteten, von denen man annehmen kann, dass sie einem städtisch-proletarischen Milieu entstammen, verkörpern die Auflösung der dörflichen Abgeschlossenheit<sup>74</sup> 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 offensichtbaren, eher kurzfristigen Veränderungen hinaus ergeben sich langfristig entscheidende Entwicklungen, die unter der Oberfläche liegen und damit den Konflikt auf Dauer stellen: Der Ort findet sich „über Nacht“ in einem außengelenkten 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 (als allgemeinen Kontext kann man hier einführen, dass in Hessen in der Mitte und der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts<sup>75</sup> Verarmung der Landbevölkerung und die Auswanderung nach Amerika weit verbreitet waren). Eine florierende Landwirtschaft in Bebra unmittelbar vor dem Streckenbau ist eher unwahrscheinlich. Doch lässt sich über diese – zu vermutende – allgemeine Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse

---

<sup>73</sup> Die Rekrutierung von Einheimischen als Mitarbeiter ist vermutlich in nennenswertem Umfang erst eine Generation nach dem Bahnbau erfolgt.

<sup>74</sup> Wobei mit dieser Wortwahl keinesfalls das romantische Bild eines Bauern gezeichnet werden soll, der in Muße über seine Felder spaziert und damit die „Laute der Natur“ auf sich wirken lässt, der Begriff soll hier lediglich die dörfliche Routine im Gegensatz zur städtischen Betriebsamkeit kennzeichnen.

<sup>75</sup> Diese grobe zeitliche Einordnung lässt sich an dieser Stelle vornehmen, da in Deutschland der Streckenbau in großem Maße erst ab 1840 in Gang kam.

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 Strukturen werden durch einen modernen Universalismus abgelöst. War vor dem Streckenbau der Bauer mit dem meisten Land tonangebend, so gewinnen vermutlich jetzt neu hinzuziehende Kaufleute 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<sup>76</sup>, erstens für den Gleisanlagenbau, zweitens 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 dann auch an – langfristig gesehen – eher Nebensächlichem festgemacht wird: Die Ruhe ist einem lauten Eisenbahnbetrieb gewichen und das früher in sich abgeschlossene Dorf wird täglich mit (umsteigenden) Fremden konfrontiert. Deutlicher 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

---

<sup>76</sup> Ein drastischerer Weg wären Enteignungen, die bei einer staatlichen bzw. staatlich unterstützten Bahngesellschaft denkbar wären. Über Kontextwissen könnte man an dieser Stelle die Existenz dementsprechender Enteignungsgesetze einführen, doch muss man im Sinne der Sparsamkeitsregel von Grundstücksankauf ausgehen.

Gleise befinden, gewesen sein. So wird die soziale Trennung der Stadtviertel durch die physische „Grenzlinie“ der Bahngleise manifestiert. Diese Trennung wirft die Frage auf, wie die Verbindung der Viertel aussieht, wie eine Überwindung der Gleisanlagen möglich ist.

*Eine Brücke überquert, drei Tunnels<sup>77</sup> „unterqueren“ die Gleise<sup>78</sup>*

Nimmt man noch den Bahnhof als Möglichkeit für eine Überwindung der Schienen hinzu, so kommt man auf 5 „Verbindungen“ zwischen Ost und West. Aufgrund der Lage des „alten Ortes“ westlich der Gleise ist es wahrscheinlich, dass sich die öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, Post, Schule etc.) und die zentralen Einkaufsmöglichkeiten im Westen der Gleise befinden, d.h. im Osten befinden sich in erster Linie Wohnsiedlungen. Für die Bewohner der östlichen Stadtteile bedeutet das eine Überwindung der Gleise bei jedem Behördengang und den meisten Einkäufen. Als Bürger des östlichsten Stadtteils (jenseits der Bahngleise Richtung Osten) muss man sogar zweimal die Bahnlinie passieren, um in den „alten Ort“ zu gelangen. Diese Überwindung 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.

Was aber unterscheidet die Über-/„Unterquerung“ einer Bahnanlage in der Stadtmitte von der Überwindung einer Durchgangsstraße oder eines Flusses; bedeutet eine Bahnstrecke einen größeren Einschnitt im Stadtbild als eine durchgehende Straße oder ein Fluss? Zunächst muss man die Ausmaße der Bahngleise mit einbeziehen. Ohne die tatsächliche Anzahl der Bahngleise genau zu kennen, kann man festhalten, dass man (u.a. aufgrund des Inselbahnhofs) von mindestens vier Gleisen ausgehen muss, der Rangierbahnhof im Süden kann als „unüberwindbar“ gelten. Eine Straße gleichen Ausmaßes müsste mindestens zwei durchgehende Spuren in jede Richtung besitzen. Ohne diesen Vergleich zu sehr zu strapazieren hat man bei einer „wilden“ (ohne Ampel, Zebrastreifen etc.) Überquerung einer Straße immerhin noch die Möglichkeit, bei Stauung des Autoverkehrs oder Zwischenstation in der Straßenmitte (ein Wohlwollen der Autofahrer vorausgesetzt)

---

<sup>77</sup> Hier muss man Kontextwissen hinzuziehen, da man auf dem Luftbild die Übergänge nur vermuten kann.

<sup>78</sup> Gemeint ist in diesem Fall die gerade Bahnstrecke, die am Bahnhof vorbeiführt.

ohne Stolpergefahr (Bahngleise) auf die andere Seite zu gelangen<sup>79</sup>. Eine „wilde“ Überquerung von mehr als zwei Bahngleisen ist zwar durchaus möglich, birgt aber weitaus größere Gefahren: Der Bremsweg eines Zugs ist ungleich länger als der eines Autos, zumal es bei Zügen in der Regel nicht zu einem Stau kommt, d.h. die Geschwindigkeit durchgehend hoch bleibt. Damit soll nicht ausgedrückt werden, dass eine mehrspurige Straße oder ein breiter Fluss<sup>80</sup> nicht teilend wirken können, doch kann die Straße im Gegensatz zur Bahn mit Ampeln und Zebrastreifen leichter überquert werden (ein Fluss bietet die Möglichkeit einer direkten Überquerung zu Fuß nur wenn er zugefroren ist). Eine Bahnstrecke mit Ampeln für Züge erscheint deshalb absurd, da Züge, die ihre Geschwindigkeit kreuzenden Fußgängern anpassen müssten, unrentabel sind. Ein Bahnübergang mit Bahnschranken für Autos und Fußgänger ist bei einem Eisenbahnknotenpunkt unmöglich, ein dichter Fahrplan würde den Zeitraum in der eine Passierung aller Gleise möglich ist extrem verkürzen. Bei einem Bahnkörper dieser Breite kann man gefahrlos nur über Brücken und Unterführungen auf die gegenüberliegende Seite gelangen<sup>81</sup>.

#### Erweiterung der Strukturhypothese unter dem Aspekt der Zweiteilung der Stadt

Die zwei gegensätzlichen Positionen innerhalb des Ortes gewinnen allmählich klare Konturen, die sich nun auch an den Stadtteilen festmachen lassen. Aus Sicht der „Ur-Bebraner“ verläuft die „Front“ entlang der Gleise, auf der westlichen Seite ist die eigentliche Stadt, die aus ehemaligen Dörflern besteht (auch wenn hier vermutlich ebenfalls Neubürger, allerdings eher wohlhabendere, also Ärzte, Kaufmänner etc. wohnen), östlich der Gleise befindet sich das „Neue“, dem tendenziell mit Misstrauen begegnet wird. Die Bahn bedeutet für die Dorfbewohner zwar langfristig Zuwachs von Wohlstand, aber auch die Auflösung alter Strukturen. Dabei werden die Bauernhöfe auf zwei Ebenen an die Bahn „verloren gehen“: Der Ausbau der Gleisanlagen fordert immer mehr Ackerland und die Bauernsöhne werden zunehmend – von der Modernisierung „angesteckt“

---

<sup>79</sup> Analog dazu hat man bei einem Fluss – wenn auch mit größerem Aufwand verbunden – abseits der Brücke die Möglichkeit ein Boot zu benutzen.

<sup>80</sup> Ohne daraus zwingend auf eine Feindschaft zu schließen, kann man z.B. eine Differenzierung durch einen Fluss in Frankfurt/Main in der Unterscheidung „hibbdebach und dribbdebach“ (etwa diesseits und jenseits des Flusses) erkennen.

<sup>81</sup> Da in dieser Arbeit nicht jedem „Weg“ gefolgt werden kann, hier nur ein Hinweis auf weiteres möglicherweise aufschlussreiches Material: Die „Schlupflöcher“ durch die Bahnanlage sind hier

– die Höfe verlassen (bzw. verkaufen) und andere Berufe (auch bei der Bahn) ergreifen. Die von den Bauern geschmähten Eisenbahner werden – ohne Integrationsmöglichkeit in das ursprüngliche Dorf – ihre Identität über die Beschäftigung bei der Bahn suchen. Da die Zahl der Eisenbahnbediensteten im Laufe der Zeit durch Zuzug und dem „Umsatteln“ der Bauernkinder deutlich ansteigt, wird ab einem bestimmten Punkt Bebra im Bewusstsein der Einwohner vom Dorf zur Eisenbahnerstadt.

In diesem Sinne ist die Entwicklung der Stadt vom Modernisierungsschub der Eisenbahn und dem Bewahrenden des Ursprungsdorfs bestimmt.

#### **4. 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 „Eigenheimbaugebiet“ erkennbar ist. Die Stadt ist kaum „ausgefranst“, abgesehen von wenigen Häusern ist sie in sich geschlossen, schließt mit „glatten“ Rändern ab. Die Steigerung des Volumens der Stadt ist im Vergleich zu ähnlich großen Städten (ausgehend vom ungefähr anzunehmenden Ortskern zur Zeit des Gleisbaus) auffallend gering.

Der Ort als solches 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 groben Rekonstruktion der Stadtentwicklung kann man sagen, die Arbeitersiedlungen sind schlagartig gewachsen, aber daraus hat sich kaum Bevölkerung entwickelt bzw. ist nicht zugezogen. Die Stadt ist an einem bestimmten Punkt „stehen geblieben“. 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 den Wechsel von Dampf/Diesel- zu E-Loks betreffen: Die Wasserversorgung und das Tanken bzw. Beladen mit Kohle fallen weg, die modernen Züge müssen – abgesehen vom Personalwechsel – keine Station mehr

---

nur gezählt, ein Weg die Verbindung bzw. Trennung zwischen beiden Ortsteilen zu charakteri-

machen, die nicht ausschließlich durch die Haltestellen für die Passagiere bestimmt sind. Durch den elektrischen Antrieb fällt auch die Unterstützung durch eine zweite Lok bei starken Steigungen (wie sie auch bei Diesellokomotiven noch üblich war) weg. Außerdem machen die neuen Lokomotiven das Drehen in eine andere Fahrrichtung und damit auch die Wendeanlage überflüssig<sup>82</sup>. Ob die Lok-Wartungsanlagen ebenfalls lahmgelegt wurden, wird an späterer Stelle zu untersuchen sein. Doch allein diese längerfristigen Entwicklungen können einen so deutlichen Einschnitt nicht bewirken.

Am allgemeinsten kann man diesen Stillstand charakterisieren als Beeinträchtigung der „Qualität“ des Verkehrsknotenpunkts, d.h. irgend ein Faktor hat die verkehrstechnischen Vorteile dieses „Knotenpunkt-Standorts“ beschädigt. Der wahrscheinlichste Grund für diese „Wertminderung“ ist der Wegfall einer Richtung. Auf der Ebene des Güterverkehrs ist zum Beispiel denkbar, dass eine Industrieregion innerhalb des Einzugsgebiets des Knotenpunkts bedeutungslos geworden ist (möglich wäre dafür ein Abbaugbiet von Rohstoffen, in dem die Förderung eingestellt wurde). Für den Personenverkehr kann man sich zwar grundsätzlich eine konkurrierende Trassenverlegung vorstellen, da die Bahn in Deutschland immer ein Monopol besaß, wäre aber diese Variante der „Eigenkonkurrenz“ äußerst ungewöhnlich.

Die Frage kann endgültig nicht aus dem Luftbild heraus beantwortet werden, auch ist nicht eindeutig zu bestimmen, welche Richtung weggefallen ist, darum muss man an dieser Stelle die Lage der Stadt als Kontextwissen hinzuziehen.

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

In einem historischen Rückblick lässt sich der Stillstand nun klar begründen: 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

---

sieren könnte sich m.E. in der Analyse der Tunnels und Brücken ergeben.

<sup>82</sup> Die neuen Zugwagen können im Gegensatz zu dampfbetriebenen Lokomotiven auch auf langen Strecken vor- und rückwärts fahren (Führerstände in beide Richtungen, der Kohlentender fällt weg).



wichtige Knotenpunkt wird zu einem bloßen Grenzbahnhof; Bebras vorher zentrale Lage in Deutschland hat sich in eine Randlage 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. Ein Wiederaufleben würde sich allerdings nicht zwingend in der Siedlungsstruktur niederschlagen: Da eine erneute Belebung des Knotenpunkts unter den Vorzeichen einer abgeschlossenen Rationalisierung verlaufen müsste, wäre der Umfang an neuen Arbeitsplätzen gering, so dass ein flächenhafter Zuwachs nicht unbedingt erkennbar sein muss. Rationalisierung bedeutet aber auch immer eine Verlagerung auf höher qualifizierte Arbeitsplätze, die im Fall Bebra also nicht durch das vorhandene Personal abgedeckt werden könnten. Diese neuen Kräfte müssten entweder einpendeln oder ihren Wohnsitz nach Bebra verlegen. Bei der ersten Variante wären wiederum keine Anzeichen vorhanden. Nur die zweite Alternative würde einen sichtbaren Zuwachs an Wohnbebauung zur Folge haben, diese neu entstehenden Siedlungen müssten aufgrund des höheren Statuses der Neubürger aus individualisierter, lockerer Bebauung bestehen. Eine Belegung des vorhandenen Wohnraums etwa im Göttinger Bogen durch diese sozial besser gestellte Gruppe ist demgegenüber kaum denkbar. Eine Neubebauung in der angesprochenen Form ist im Luftbild nicht erkennbar.

Für ein Ausbleiben spricht auch ein Datum, das oben schon unter einem anderen Gesichtspunkt analysiert wurde:

*In der Nähe des Güterbahnhofs ist keine Industrie erkennbar*

Das Ausbleiben von Industrieansiedlung direkt am Güterbahnhof zeugt davon, dass der Frachtverkehr auf Gleisen keine große Bedeutung hat, die Straße spielt vor Ort die tragende Rolle<sup>83</sup>. Wäre es durch die Grenzöffnung zu einem neuen Aufleben des Knotenpunkts gekommen, müsste Industrie in Nähe des Güterbahnhofs erkennbar sein. 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.

---

<sup>83</sup> Der Einwand, die Industrie hätte zumindest teilweise eine Anbindung an die Gleise im Norden, entkräftet nicht grundsätzlich das genannte Argument, da man bei einer primären Ab/Anfuhr über die Schiene eine südliche Lage vermuten würde.

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 zwei allgemeine Entwicklungen bei der Bahn einbeziehen, die nicht ausschließlich Bebra betreffen, die für die langfristige Entwicklung des Eisenbahnknotenpunkts aber besondere Wirkung haben.

#### Umstellungen der Bahn:

##### *a.) Trennung von Güter- und Personenverkehr*

Der gemeinsame Transport von Passagieren und Gütern in einem Zug ist unproblematisch wenn beide (sämtliche Güter und Passagiere) das gleiche Ziel haben, etwa wenn ein Zug (ohne Halt) von Moskau nach Paris fährt, wo alle Passagiere aussteigen und die gesamten Güter entladen werden. Sobald allerdings entweder der Empfänger der Güter oder die Passagiere vom eigenen Zielbahnhof abweichende Haltestationen einkalkulieren müssen, ergibt sich ein Zeitverlust. Im Zeitalter höherer Geschwindigkeiten der Bahn, aber auch der Konkurrenz (Straße, Flugverkehr) und der zunehmenden Bedeutung von Zeitersparnis als ökonomischem Faktor musste es zu einem weitgehend (teilweise werden noch Poststücke in Personenzügen transportiert) getrennten (in verschiedenen Zügen) Transport von Waren und Menschen kommen.

Im Zeichen der konkurrierenden Verkehrsmittel kam es (verstärkt im Güterbereich) zu einer Koordinierung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln: Im Personenverkehr etwa durch „Park-and-Ride“-Angebote im Güterverkehr durch Kombination der Transportmittel, d.h. bei größeren Entfernungen werden Waren vom Flugzeug auf die Bahn bzw. von der Bahn auf die Straße umgeladen. Damit einher ging auch eine Vereinfachung und Beschleunigung des Be- und Entladens der Züge (z.B. über Container, die mit Kränen von Zügen auf Lastwagen geladen werden können). Dabei spielte auch die Umstellung in der Industrie auf möglichst kurze Lagerung von Produkten (just-in-time-Produktion) eine große Rolle, auf die die Bahn im Konkurrenzdruck mit einer eher einzelkundenorientierten Anbindung

der Bahnstrecken reagierte, d.h. Streckenverläufe wurden primär auf Großkunden und weniger auf landesweite Dichte ausgerichtet.

Diese Entwicklungen bedeuteten gleichzeitig eine Verlagerung zu Güterbahnhöfen mit (besserer) Straßen- oder auch Flughafenanbindung (die Anbindung an Seehäfen kann man an dieser Stelle ausklammern). Bebra ist in dieser Hinsicht im Hintertreffen: Großstädte dagegen profitieren zumeist von diesen Entwicklungen<sup>84</sup>.

#### *b.) Verlagerung im Passagierbereich von Nahverkehr zu Fernverkehr*

Der an diese Differenzierung im Sinne der Anforderung schnellerer Beförderung logisch anschließende Schritt, war die Einrichtung von Personenzügen, die nicht mehr an jedem Bahnhof sondern nur noch in Großstädten hielten. Als Ergänzung dazu wurden Züge für kleine Bahnhöfe bzw. kurze Strecken bereitgestellt, die durch Stadtbahnen, Busse etc. ergänzt wurden. Es fand eine Verlagerung des Schwerpunkts vom Nah- zum Fernverkehr statt. Die technischen Fortschritte beim Antrieb erlaubten zusätzlich höhere Geschwindigkeiten der Züge (ICE) und – was Bebras vorher exponierte Lage im Fuldataal uninteressanter macht – boten die Möglichkeit Steigungen problemlos zu nehmen. Die Bahn baute direkte gerade Verbindungen zwischen den Städten, bei denen sie vorher auf kurvenreiche Umgehungen von Steigungen angewiesen war. Für Schnellzüge wurden zudem eigene Trassen verlegt, die Höchstgeschwindigkeiten ermöglichten.

Der schnellste Weg, von einer kleinen Stadt zu einer weit entfernten Großstadt zu gelangen, war also, zunächst eine nahe gelegene Großstadt anzufahren, um von da aus mit einem Zug mit wenigen Haltestationen und hoher Geschwindigkeit den Zielbahnhof zu erreichen.

Die zunehmende Fahrtgeschwindigkeit der Züge hat für Bebra als Standort der Bahn negative Auswirkungen. Man kann vermuten, dass die Größe der Stadt nicht unbedingt dafür spricht, Station eines Intercitys oder gar eines ICEs zu werden (hierfür ist auch die kurvenreiche Gleisführung ein Hindernis), d.h. eine mögliche ICE-Trasse würde mit Sicherheit Bebra umgehen. Auch Bebras Lage im flachen Fuldataal wird langfristig bedeutungslos: Gebirge können von Zügen (in gewissen Grenzen) problemlos überwunden werden, wenn dies unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten angemessen erscheint.

Durch die 40-jährige Teilung Deutschlands war die Bahn 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.

An dieser Stelle kann man gedankenexperimentell eine Option entwickeln, wo Bebras Stärke im zukünftigen Bahnnetz liegen könnte. Die vermutlich geringe Frequenz im Bereich der Personenzüge könnte ein Vorteil für den Güterbereich sein: Je geringer die Strecke von Personenzügen besetzt ist, um so freier sind die Schienen für Güterzüge. Dabei kann dem Güterbahnhof paradoxerweise das Ausbleiben einer technischen Modernisierung zuträglich sein. So gibt es etwa im Containerbereich heute die Tendenz, von Straße auf Schiene mit Gabelstaplern statt wie bisher üblich mit Kränen umzuladen. Wenn Bebra keine Kransystem besitzt, weil es von dieser „Entwicklungsstufe“ ausgeschlossen blieb, hieße das, dass man sich den kostenträchtigen Abbau der Krananlagen – wie an anderen Orten üblich – ersparen könnte. Problematisch bleibt allerdings die starke Krümmung (der geringe Radius) des Göttinger Bogens, dieser erlaubt keine höheren Geschwindigkeiten, die aber auch im Güterbereich zunehmend angestrebt werden.

### Erweiterungen der Strukturhypothese

#### α) Unter dem Gesichtspunkt der Stagnation

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 des Landes an den Rand 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 Eisenbahnersöhne und -töchter 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

---

<sup>84</sup> Ohne Bebras Anbindung an das Straßennetz hier schon einzubringen, kann man aufgrund der langzeitigen Grenzlage nicht unbedingt mit einer zentralen Position rechnen.

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 (auf dem Luftbild ist keine größere Industrieansiedlung erkennbar; die Vermutung, außerhalb des Luftbilds könnten sich industriell gesehen „blühende Landschaften“ befinden, ist höchst unwahrscheinlich) und der geringen Differenzierung der Bebauung innerhalb der Siedlung kann man kaum wohlhabende Mieter erwarten, wahrscheinlicher sind einkommensschwache, sozial unterprivilegierte Familien (z.B. Sozialhilfeempfänger, Flüchtlinge). 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. Dafür sind ökonomische aber auch innerpsychische Faktoren verantwortlich<sup>85</sup>. Als ökonomischer Einfluss ist der Wegfall der sogenannten „Zonenrandförderung“ anzusehen, also der finanziellen Beihilfen des Bundes (und des Landes Hessens) 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<sup>86</sup>. 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

---

<sup>85</sup> An dieser Stelle sei darauf hingewiesen werden, dass es sich bei diesen Faktoren nicht um fall-spezifisches Kontextwissen aus der Geschichte Bebras handelt, vielmehr trifft diese Entwicklungen auf die meisten Orte in Grenzlage zur ehemaligen DDR zu.

<sup>86</sup> Dieser Wegfall von Arbeitsplätzen bezieht sich ausschließlich auf die Auflösung der Grenze und der damit objektiv verbundenen Notwendigkeit von Zolltätigkeit. Es ist nicht ausgeschlossen, dass zur Kompensation der daraus resultierenden Arbeitslosigkeit einige Aufgabenbereiche des Zolls in Bebra aufrecht erhalten bzw. Aufgaben von anderen Grenzstationen hierher verlagert wurden.

können (nach dem Motto: „wir sind wieder in der Mitte Deutschlands“), um so gravierender wird das Ausbleiben von Aufschwung gewirkt haben. Hilflos musste man mit ansehen, wie der Osten zunehmend gleichzog und die Strukturförderung über die ehemalige Grenze floss. Diese Situation ist mit der Lage in den neuen Bundesländern zu vergleichen, deren Bezugspunkt zu DDR-Zeiten immer auch die übrigen sozialistischen Staaten im Osten (vor allem Polen) waren: Zwar war man wirtschaftlich Westdeutschland unterlegen, dafür war man aus eigener Sicht dem Westen moralisch (Stichwort Antifaschismus) überlegen. Zudem galt die DDR innerhalb der sozialistischen Staaten immer als besonders erfolgreich, d.h. man lebte im Vergleich zum Westen nur im falschen wirtschaftlichen System, fleißig war man ebenfalls. Der Zusammenschluss mit der BRD machte die DDR-Bürger selber zu „Westlern“ und der Bezugspunkt „sozialistische Bruderstaaten“ fiel ebenfalls weg. Plötzlich war man nicht mehr der „Wessi“ unter den „Ostblockstaaten“ sondern der „Ossi“ in Deutschland (und der EU). Paradoxerweise könnte man also die Bebraner in dieser Hinsicht umgangssprachlich abkürzend als „Ossis im Westen“ bezeichnen: Der naheliegende Vergleich mit „drüben“ fiel weg, bzw. der Osten zog (relativ) gleich. Bei den Bebranern wird das Gefühl „abgekoppelt“ worden zu sein, um sich gegriffen haben.

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 „Alt-Bebraner“ gegen Neubürger bzw. neue „Bevölkerungsgruppen“ (z.B. Ausländer) getreten.

#### β) In Bezug auf die politische Orientierung

In einer zugespitzten These kann man vermuten, dass sich der aufgezeigte Wechsel auch in einem unterschiedlichen Wahlverhalten der Ortsteile ablesen

lässt. In den Eisenbahnersiedlungen wird durch die proletarische Prägung die SPD lange Zeit deutliche Erfolge erzielt haben, während im alten Ortskern aus Ablehnung des Neuen, das durch die Bahn ins Dorf gekommen ist, eher konservativ gewählt wurde. Nach der Stagnation durch den allmählichen Rückzug der Bahn aus Bebra, der in erster Linie den Ostteil der Stadt betrifft, werden die Eisenbahner (bzw. deren Kinder, die im östlichen Teil der Stadt wohnen), den Zeiten vor Rationalisierung und „Stilllegung“ des Knotenpunkts „nachtrauernd“, konservativ oder aus Ressentiment sogar rechtsextrem wählen. Hier entsteht ein Potential an sogenannten „Protestwählern“.

Die Interpretation des Luftbilds kann an dieser Stelle abgebrochen werden<sup>87</sup>. Weitere Ergebnisse wären sicherlich denkbar. Da die Grundstruktur aber recht deutlich entwickelt ist, kann man zur Analyse des Kartenmaterials übergehen, um zu sehen, ob die Hypothesen erweitert oder eventuell falsifiziert werden können.

### **III. Analyse von Karten/Plänen der Stadt**

Was lässt sich von einer Analyse des Kartenmaterials bezüglich Falsifikation der Hypothesen und Erweiterung der bisherigen Ergebnisse erwarten? In erster Linie ist zu vermuten, dass Karten deutlicher die Stadtgeschichte widerspiegeln, der Ursprungsort stärkere Konturen annimmt und Neubaugebiete an den Straßenführungen deutlicher werden. Sollte sich zeigen, dass sich der Ursprungsort östlich der Gleise befindet, z.B. indem man Hinweise auf einen historischen Ortskern in diesem Gebiet findet, müssen die zentralen Thesen als widerlegt gelten.

#### **1. Der Datentyp Karte**

Nach dem Luftbild als Datum geringer Edierung sollen nun im etwa gleichen Ausschnitt Karten der Stadt analysiert werden, die als Datenmaterial auf einer höheren „Edierungsstufe“ liegen: „Die Karte enthält den durch Maßstab bedingten, generalisierten, gezeichneten, durch Signaturen abstrakt dargestellten, nicht bildhaft wiedergegebenen Gehalt einer Landschaft nach dem Stand des geographischen Wissens.“<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Weitere zu deutende Elemente des Luftbilds könnten beispielsweise Straßen und andere Verkehrswege, die Lage zum Fluss und Gestalt der landwirtschaftlichen Flur sein.

<sup>88</sup> Gierloff-Emden, Schroeder-Lanz, Luftbildauswertung Band 1, S. 107.

Die Aufnahme der Stadt wird also durch Auswahl, Vereinfachung und zeichnerische Umsetzung des Geographen bzw. Kartographen ediert. Die Unterschiede zwischen Karten der gleichen Stadt liegen – abgesehen von Ausschnittgröße und Maßstab – in den Signaturen (den Symbolen, die bestimmte Sachverhalten anzeigen) oder allgemeiner darin, welche Informationen die Karte enthält.

## **2. Analyse der topographischen Karte**

Zunächst lassen sich hier die oben vermuteten Höhenunterschiede bestätigen bzw. präzisieren: Der „Göttinger Bogen“ umgeht den Kesselsberg im Nordosten der Stadt.

Abgesehen vom etwas größeren Bildausschnitt ergibt sich insgesamt allerdings nur wenig Neues: Die Bäche Bebra und Solz werden sichtbar, Gleiskörper und Straßen sowie Industrie- und Wohnbebauung sind klarer voneinander zu unterscheiden; die Bezeichnungen „Vor den Weiden“ und „Kuhrasen“ sprechen für die These einer landwirtschaftlichen Prägung vor dem Bahnbau. Die Vermutung für das Siedeln in Abstand zum Fluss lässt sich anhand der Bezeichnung „Große Aue“ für das Gebiet, das an den Fluss angrenzt, bekräftigen: Der Name „Aue“ dieser Wiese (nach Signatur der Karte) spricht für ein Feuchtgebiet.

Dieser geringe Informationszuwachs lässt sich unter anderem damit erklären, dass topographische Karten in erster Linie auf der Basis von Luftbildern entwickelt werden, in gewisser Weise als grafische Übertragung des Luftbilds verstanden werden können.

## **3. Stadtplan<sup>89</sup> von Bebra**

Im Gegensatz zur topographischen Karte, die aus überregionalem Interesse angefertigt wurde, spiegelt ein Stadtplan die Selbstinterpretation des Ortes wider, d.h.

---

<sup>89</sup> Für die Untersuchungen lagen mir zwei Pläne vor: der „Bebra- Grothus-Stadtplan“ (im weiteren „Grothus“) und der „Faltplan Bebra“ vom Verwaltungs-Verlag (im weiteren „VV“). Das genaue Erstellungsdatum war nicht herauszufinden. Der „VV“ ist 1998 auf dem aktuellen Stand, der „Grothus“ vermutlich aus den 1980er Jahren, da beide Karten bis auf das Neubaugebiet „Eichkoppe“ und eine entstehende Straße bezüglich der Ausdehnung der Stadt identisch sind, kann der Altersunterschied vernachlässigt werden. Abgesehen vom Maßstab liegt der einzige grundlegende Unterschied des „VV“ zum „Grothus“ in der „bescheideneren“ Darstellung der Bahnanlagen. Die Frage der unterschiedlichen Größe in der Darstellung einzelner Bildelemente führt allerdings eher in den Bereich der Edierung, der (Selbst-) Darstellung der Stadt und soll hier nicht weiter interessieren. Da mir der „Grothus“ früher vorlag und der Maßstab höher ist (Grothus= 1:7500, VV= 1: 15000), soll dieser zur Analyse herangezogen werden.



es können örtliche Besonderheiten mit einfließen. Dabei wird man zwar keine Phantasiegebilde eintragen oder ungeliebte Straßen weglassen, aber über Akzentuierungen, Dimensionierungen oder auch Stilisierungen kann das Bild der Stadt nach eigenen Vorstellungen geprägt werden. Die Stadt bzw. die die Karte realisierenden Institution kann entscheiden ob und wie etwas auf der Karte erscheinen soll.

Im Vergleich zum Luftbild bietet diese Karte aufgrund der Vergrößerung Vereindeutigungen in Bezug auf die Straßenführung und die Stadtviertel. Damit einher geht allerdings ein Detailverlust über die Vereinfachung. So werden z. B. die einzelnen Wohnhäuser in Wohnbebauung zusammengefasst (dargestellt durch die Farbe orange). Die Karte enthält Straßennamen und Bezeichnungen öffentlicher Einrichtungen sowie Gebiets- bzw. Viertelnamen (z.B. „Gewerbegebiet Bebrasüd“ oder „Neubaugebiet Eichkoppe“).

Durch die Vergrößerung wird die organische Struktur des (vermuteten) alten Ortes deutlicher erkennbar. Die Position des „Alten Rathauses“, eines Klosters und zweier Kirchen, sowie den Verlauf des Flusses Bebras (der offensichtlich Namensgeber der Stadt ist), bestätigen die Annahme über die Lage des Ursprungsorts. Die östlich der Gleise gelegene Bebauung gewinnt zunehmend Kontur als (reines) Wohnviertel, während der Westen zunehmend als „Stadtzentrum“ erscheint. Für diese These spricht die geringe Verteilung an „öffentlichen Gebäuden“<sup>90</sup> im Ostteil und die hohe Dichte dieser Elemente (und von Parkplätzen) im westlichen Stadtgebiet. Besonders deutlich tritt diese Differenzierung hervor, wenn man die qualitative Verteilung betrachtet: Neben einem Behindertenwohnheim, der „sozialen Förderstätte für Behinderte“ und drei in erster Linie vereinsbezogener Gebäude befinden sich im Osten nur Kindergärten und Schulen, d.h. Institutionen, die um Wohnortnähe bemüht sein müssen (kurze Wege für die Kinder). Im Westen dagegen befinden sich die Einrichtungen, die für das gesamte Stadtgebiet von Bedeutung sind: (Neues) Rathaus, Post, Kirchen, Stadtwerke etc. Die Hypothese, westlich der Gleise sei früher gebaut worden, kann damit als abgesichert gelten, die genaue Bebauungsreihenfolge kann allerdings auch über dieses Datum nur in Teilbereichen erschlossen werden.

---

<sup>90</sup> Kategorie nach Legende „Grothus“.

Über Straßennamen<sup>91</sup> ehemaliger deutscher Ostgebiete (etwa „Danziger“ oder „Schlesische Straße“) kann man analog der Praxis anderer westdeutscher Städte die Vermutung anstellen, dass nach Kriegsende Vertriebene in diese Gebiete angesiedelt wurden. Dadurch muss die These der Stagnation der Stadtentwicklung leicht korrigiert werden: Es gab nach 1945 ein Wachstum der Stadt, allerdings war dieser Ausbau (für die Vertriebenen) nicht durch ein wirtschaftliches Wachstum begründet, sondern beruhte ausschließlich auf den Ergebnissen des Zweiten Weltkriegs. In Bezug auf die „Konfliktthesen“ stellt sich dann die Frage, ob dieser Zuzug von Neubürgern, der vermutlich in zeitlich geringen Abständen erfolgte, nicht ein neues Konfliktpotential vermuten lässt. Diese Fährte lässt sich anhand der Karte nur sehr unzureichend verfolgen, aus pragmatischen Gründen will ich mich deshalb auf zwei Aspekte beschränken, die erwarten lassen, dass diese Stadterweiterung weniger „problematischer“ verlief, als der Bau der Eisenbahnersiedlung: 1. Handelt es sich – zumindest wenn man nach der Benennung nach (heute) polnischen Städten bzw. Regionen geht – um einige wenige Straßen am Stadtrand, von denen man nicht erwarten kann, dass die darin angesiedelten Menschen, die Ursprungsbevölkerung von der Menge her übertrifft. 2. Könnte man – auch wenn dies zugegebenermaßen sehr gewagt ist – vermuten, dass die Bahn ihre Angestellten aus den Ostgebieten, die vertrieben wurden, in Bebra ansiedelte; somit wären die Zuzügler „vom gleichen Schlag“. Man könnte sicherlich noch weiteres aus den Karten ablesen, die Ergebnisse sind in Hinsicht auf die bisher aufgestellten Hypothesen allerdings wenig ertragreich.

#### **4. Mögliche weitere Karten und Pläne**

Die Ergebnisse der Analyse (bzw. möglicher Ergebnisse) weiterer Karten oder Pläne der Stadt Bebra sollen hier nur kurz zusammengefasst werden, da sich schon nach einer kurzen Ansicht zeigte, dass sie ergänzend zu Luftbild und Stadtplänen kaum für unsere Untersuchung relevante neue Informationen erbrachten. Das Kartenmaterial wird hier nicht mehr einzeln aufgeführt sondern in Gruppen zusammengefasst. Neben einer kurzen Darstellung des „Wissenszuwachses“ soll auch die Frage erörtert werden, warum dieses Material so wenig aufschlussreich ist.

---

<sup>91</sup> Zu den Straßennamen in Bebra sei verwiesen auf: Geschichtsverein Rotenburg, Straßennamen

**a) thematische Karten**

Darunter versteht man in der Geographie die grafische Umsetzung von „Erhebungen“ (Messen, Zählen) oder Klassifikationen (etwa der Bebauung). Da es sich bei den Eintragungen um Daten handelt, die vorher in sprachlicher Form bzw. als Zahlen vorlagen, sind diese Karten nur zur Illustration von Messdaten sinnvoll, eine Analyse dieser Karten bei der Zugangsmöglichkeit zum Datenmaterial, das zur Erstellung diente, muss als unnötiger Umweg angesehen werden.

## **b) Bebauungspläne**

Im Unterschied zum übrigen Kartenmaterial handelt es sich hierbei nicht um eine Darstellung einer schon bestehenden Bebauung, sondern um die Abbildung der gesetzlichen Vorgaben der Gemeindevertretung für eine zu realisierende Bebauung.

Zentrale Daten eines Bebauungsplans sind die höchstzulässige Bauhöhe und die Bebauungsdichte. Da sich diese Pläne im Rahmen der Baugesetze bewegen müssen, lassen sich hier in der Regel nur in Detailfragen Spezifika des jeweiligen Ortes herauslesen. Allenfalls aus der Frequenz der Neuerstellung von Bebauungsplänen könnte man bestimmte Schlüsse ziehen: Eine hohe Frequenz im Bereich gewerblicher Ansiedlungen könnte ein Indikator für schubweises Wirtschaftswachstum sein (es besteht ein kontinuierlicher Bedarf hinsichtlich der Neuordnung bzw. Neuzuweisung von Flächen für gewerbliche Nutzung). In Wohngebieten könnten häufige Nachbesserungen von Bebauungsplänen ein Indiz für soziale und demographische Veränderungen sein (Ausbau von Siedlungshäusern; Tendenz, mehr Wohnraum für weniger Menschen zu schaffen). Da der Autor kein Sachverständiger im Baubereich ist, waren die eigenen Erkenntnisse wenig ertragreich. Die mündliche Auskunft eines Bauexperten über die mir vorliegenden Bebauungspläne Bebras (alle östlich des Hauptgleises) war „da ist, gemessen an den regionalen Voraussetzungen des ostthessischen Raumes hinsichtlich baulicher Erschließung, nichts Außergewöhnliches zu erkennen“.

## **c) Größerer Ausschnitt**

Auffällig ist zunächst, dass der Göttinger Bogen auch auf dieser Abstraktionsstufe erkennbar bleibt. Die Streckenführung wird so quasi zum überregionalen „Erkennungszeichen“ Bebras<sup>92</sup>.

Die geringe Siedlungsdichte im Vergleich etwa zum Rhein-Main-Gebiet bestätigt die These, dass das Faktum, Eisenbahnknotenpunkt zu sein, nicht auf wirtschaftlichen oder siedlungsbedingten Voraussetzung der Region beruht, sondern in erster Linie auf den oben erwähnten verkehrsgeographischen und politischen Gründe.

Die wichtigsten Aspekte, die die Einbettung betreffen sind schon in die Analyse des Luftbilds eingeflossen, deshalb bleibt nur noch die Straßenanbindung Bebras zu erwähnen:

*Autobahnanbindung: 30 km zur A7 Auffahrt Melsungen (Richtung Kassel), ca. 11 km zur A 4 Auffahrt Wildeck-Hönebach (Richtung Eisenach) und 15 km zur A4 Auffahrt Bad-Hersfeld (Richtung Fulda und Gießen).*

*Bundesstraßen: B83 nach Melsungen, B27 nach Bad-Hersfeld oder Eschwege,*

*Landstraße: Zur A4 Richtung Eisenach*

Das Ausbleiben der direkten Verknüpfung des Knotenpunkts mit überregionalen Straßen spricht für die These geringer Bedeutung außerhalb der Funktion als Eisenbahnknotenpunkt.

### **5. Ergiebigkeit der Karten gegenüber dem Luftbild**

Die Karten tragen zu den Ergebnissen nur wenig bei, viele strukturbestimmende Faktoren sind im Luftbild plastischer zu erkennen oder werden bei der Interpretation der Karte erst aufgrund der Folie der Ergebnisse der Luftbildanalyse greifbar. Bei der umgekehrten Vorgehensweise (die Analyse einer Karte vor der eines Luftbilds) wäre ein Hauptunterschied zum eingeschlagenen Weg, die unmittelbare Prädizierung der Bahnstrecke durch die symbolhafte Darstellung (eine Linie bestehend aus schwarz- bzw. grau-weißen Rechtecken). Ein entscheidender Vorteil war es gerade, diese Linie zu "entschlüsseln", also die rationale Begründung für ihren ungewöhnlichen Verlauf aus den kontrastiven Möglichkeiten, um was es sich bei der Linie handeln könnte, zu erschließen.

Das Luftbild ist im vorliegenden Fall, bezogen auf den eingeschlagenen Weg der Analyse ertragreicher, bietet mehr Erschließungsmöglichkeiten als das Kartenmaterial<sup>93</sup>. Es stellt sich nun die Frage, ob bei anderen Städten der umgekehrte Fall (Kartenmaterial ertragreicher) denkbar wäre und welche Bedingungen dafür erfüllt sein müssen. Dementsprechend muss man sich fragen, ob der Fall einer Stadt denkbar wäre, bei der aus der vertikalen Sicht des Luftbilds bestimmte „Besonderheiten“ nicht eindeutig identifizierbar und auch nicht erschließbar sind oder ohne die Prädizierung und/oder Hervorhebung der Karte nicht einmal als relevant erkannt werden können. Wenn ein solcher Fall denkbar ist, dann wäre eine Kartenanalyse der Luftbildinterpretation in der Reihenfolge vorzuziehen. Dieser Argumentation mag man entgegenhalten, dass man im ersten Fall, bei der eine Bestimmung eines Bildelements nicht eindeutig möglich ist, Kontextwissen

---

<sup>92</sup> Hier kann man noch ergänzen, dass der Göttinger Bogen auch auf Satellitenbilddaufnahmen eine zuverlässige „Suchhilfe“ darstellt.

<sup>93</sup> Zur Frage, warum das so ist, siehe unten Kapitel V.

heranziehen kann und dabei gerade die Unentscheidbarkeit etwas über die Struktur aussagen kann; beim zweiten Beispiel („unscheinbare“ Teile des Bildes bestimmen die Struktur der Stadt) könnte man wiederum den Vorwurf erheben, hier werde vorab eine Klassifizierung darüber was für einen Ort strukturbedeutsam ist vorgenommen. Außerdem stellt sich die Frage, ob nicht auch die Tatsache, dass etwas, das auf dem Luftbild wie ein „Detail“ erscheint, für einen Ort Relevanz besitzt, gerade die Besonderheit des Falles sein kann. Die Frage, welche Reihenfolge in der Analyse vorzuziehen ist, lässt sich ohne konkrete Fälle abschließend nicht beantworten. Im vorliegenden Fall Bebra erweist sich die Entscheidung, die Analyse des Luftbilds an den Anfang zu stellen, als richtig, doch muss man festhalten, dass eine Bahnlinie, die die Stadt in dieser deutlichen Form bestimmt, als Ausnahme anzusehen ist.

## **6. Zusammenfassung der Ergebnisse<sup>94</sup>**

An dieser Stelle soll zunächst die zu vermutende Entwicklung der Stadt in Phasen dargestellt werden, dann der Versuch einer übergreifenden Charakterisierung Bebras unternommen werden.

### a) Die Entwicklung in Phasen

1. Phase: Vor dem Bau der Bahnlinie war Bebra industriell unbedeutend und besaß keine überregionalen Handelsverbindungen; vermutlich ein Bauerndorf.

2. Phase: Der Bau der Bahnanlagen „verwandelt“ das unbedeutende Dorf in einen Verkehrsknotenpunkt, Bebra gewinnt Bedeutung im Mittelpunkt des deutschen Eisenbahnnetzes. Aufgrund dieser Zentrallage wachsen Güter- und Personenbahnhof rasch an. Diese Zunahme von Bahnanlagen bewirkt ein Anwachsen der Bevölkerung hauptsächlich durch den Zuzug von Bahnbediensteten. Dafür werden (in wenigen Bauabschnitten) Eisenbahnersiedlungen östlich der (Haupt-<sup>95</sup>) Gleisanlagen gebaut.

3. Phase: Durch die Teilung Deutschlands nach dem 2. Weltkrieg wird Bebra in einer Richtung vom Verkehr abgeschnitten. Dadurch verwandelt sich die zentrale Lage als Knotenpunkt in eine Grenzlage, deren Bedeutung schrumpfend ist. Die Bahn versucht den Standort Bebra zu ersetzen, schrittweise wird Personal abge-

---

<sup>94</sup> Da die Analyse der Karten wenig neue Aspekte zur Fallstruktur beigetragen hat, sind die Ergebnisse in erster Linie eine Zusammenfassung der Luftbildinterpretation.

<sup>95</sup> Strecke von Melsungen nach Weiterode.

baut. Die wirtschaftliche Stagnation der Stadt (und der Region) wird durch staatliche Strukturfördergelder („Zonenrandförderung“) gemildert.

4. Phase: Der Wiedervereinigung und der damit einhergehenden Wiedergewinnung der geographischen Zentrallage folgt kein Wiederaufleben der Knotenpunktsfunktion. Die staatlichen Strukturhilfen werden eingeschränkt.

Entlang dieser Phasen kann man die Transformationen innerhalb der Bevölkerung und dem örtlichen Konfliktpotential aufzeigen:

1./2. Phase: Die Dorfbewohner sind in die Mitte eines Bahnnetzes gerückt. Die Bauern werden die Auflösung der lange gewachsenen Dorfstruktur in erster Linie den Eisenbahnern anlasten. Diese soziale Spaltung wird durch die physische Trennung durch den Gleiskörper unterstützt: Es findet eine Differenzierung „diesseits und jenseits der Gleise“ statt.

Durch die dauerhafte Etablierung des Eisenbahnknotenpunkts und den weiteren Zuzug von Bahnpersonal wird der Konflikt langfristig zugunsten der Eisenbahner entschieden, auch, weil sich die Basis der früheren Dorfbewohner langsam auflöst (die Kinder der Bauern werden zunehmend die Höfe zugunsten einer aussichtsreicheren „Karriere“ bei der Bahn verkaufen bzw. nur noch im Nebenerwerb betreiben) und der Modernisierungsdruck von außen stärker wird (die politische Bedeutung Bebras als Knotenpunkt wächst); so werden die Bauern allmählich zur Minderheit. Der Charakter der Identifizierung der Bevölkerung mit ihrem Lebensmittelpunkt verschiebt sich allmählich: Auch im Verständnis der Einwohnerschaft entwickelt sich Bebra vom Bauerndorf zur Eisenbahnerstadt. Damit verbunden sind veränderte Erwartungen an den Lebensraum: Urbane Entwicklungen werden zunehmend vorausgesetzt, Rückschritte dagegen könnten – im Vergleich zum wirtschaftlichen und demographischen Voranschreiten anderer Städte der Region – als Demütigung empfunden werden.

3. Phase: Die Verlagerung vom Knotenpunkt zu einer Station am Rande des Landes (BRD) wird sich auf die Psyche der Einwohner (nicht nur der bei der Bahn beschäftigten) niederschlagen: Das vorher ungebrochene Wachstum bricht plötzlich ab, die Aufbruchstimmung weicht allmählich einer skeptischen Haltung, da die Bahn erkennbar an Bebra „vorbeiplant“, die bisher sicheren Arbeitsplätze bei der Bahn zunehmend in Gefahr geraten abgebaut zu werden. Das einzige womit man sich „trösten“ kann, ist die ungünstige Grenzlage, in die man (als Stadt) un-

verschuldet geraten ist, d.h. man pflegt den Gedanken, dass man ohne die nahe Grenze in einer blühenden Stadt leben könnte.

4. Phase: Die Abkopplung von der Bahn wird endgültig vollzogen, der „Bonus“, den man als „Zonenrandgebiet“ hatte, fällt weg. Die Kinder der Eisenbahner, die mittlerweile entweder arbeitslos – oder aufgrund der geringen Industrieansiedlung – Pendler geworden sind, stehen den Bahnpensionären und den wenigen Einwohnern, die Einnahmen aus Bodenverkäufen an die Bahn oder Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Reiseverkehr gewinnbringend angelegt haben, gegenüber. Das Misstrauen in den Eisenbahnervierteln wächst. Die tendenziell unterprivilegierte Neubevölkerung in den Eisenbahnervierteln droht das „Ziel“ der Ressentiments der enttäuschten (Ex-) Eisenbahner zu werden.

In gewisser Weise kann man von einer Umkehrung der Positionen sprechen: Während die Eisenbahner bis zum weitgehenden Stillstand der Entwicklung die Modernisierung vertraten, bewirkt der Abbau des Eisenbahnknotenpunkts (bzw. seiner Funktion) eine nostalgische Haltung gegenüber den „Glanzzeiten“ der Eisenbahn in Bebra und eine Abkapselung gegenüber dem „Neuen“, das den Personalabbau bewirkt hat.

#### b) Die Bahn als entscheidender Faktor der Entwicklung Bebras

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 Entwicklung allgemein konnte sich keine von der Bahn unabhängige Identität der Stadt entwickeln.

Der allmähliche Rückzug der Bahn als „Schrittmacher“ der Entwicklung aus Bebra muss eine tiefe 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.

Durch den massiven Rückgang des Personenverkehrs und die allgemeine Höhergewichtung des Frachtverkehrs bei der Bahn besteht die Chance, die dadurch we-



niger stark frequentierten Gleise für den Güterverkehr zu nutzen und den Güterbahnhof zu reaktivieren. Der Personenbahnhof allerdings wird seine herausragende Position nicht mehr zurückgewinnen können.

#### **IV. Exemplarische Falsifikationsversuche anhand anderer Quellen**

Als Vorbemerkung muss hier noch darauf verwiesen werden, dass es im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich war, in den aufgeführten Bereichen amtliche Zahlen, eigene Quellenarbeit o.ä. aufzunehmen bzw. zu leisten. Diese Einschränkung ist auf den Anspruch der Arbeit zurückzuführen, zu beweisen, wie ergiebig der eingeschlagene Weg (die Analyse von Luftbildern und Kartenmaterial) sein kann. Sekundär dagegen erscheint hinsichtlich der Aufgabenstellung die Frage, welche Daten zusätzlich herangezogen werden können. So habe ich bewusst auf die Befragung von Zeitzeugen – oder allgemein – der Bewohner verzichtet, da dies m.E. eine Verschriftung und eine ausführliche Sequenzanalyse nach „allen Regeln der Kunst“ hätte nach sich ziehen müssen, wenn man sich nicht dem Vorwurf aussetzen will, mutwillig „Datenfriedhöfe“ zu erzeugen. So sind die getätigten Hinweise ohne Quellenangaben auf Informationen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bebraer Verwaltung bzw. der Wohnungsbaugesellschaft der Bahn zurückzuführen.

Die Gliederung ist einerseits chronologisch, andererseits nach Themenkomplexen ausgerichtet.

##### **1. Kurzabriss der Geschichte Bebras<sup>96</sup>**

Die geschichtliche Darstellung orientiert sich an den oben prognostizierten, für die Stadt prägenden Ereignissen Bahnbau, Teilung Deutschlands und Wiedervereinigung. Dabei soll am Anfang eine Kurzdarstellung der Geschichte der Stadt vor dem Bahnbau stehen.

##### **a) Bebra vor dem Bahnbau**

---

<sup>96</sup> Weitgehend beruht diese Darstellung auf der Bebraer Chronik: Magistrat der Stadt Bebra (Hg.), Chronik einer Stadt Teil 1: Bebra 1969, Teil 2: Bebra im Wandel des 20. Jahrhunderts, Bebra 1991 (im weiteren Chronik +Bandangabe).

Bebras älteste urkundliche Erwähnung<sup>97</sup> findet sich als Biberaho in einem Güterverzeichnis der Abtei Hersfeld aus dem 8. Jahrhundert, wobei man die Gründung des Klosters 769 auch als Beginn von Besitztümern der Abtei im Bebraer Becken betrachtet<sup>98</sup>. Auch wenn aus einem längeren Zeitraum keine Urkunden vorliegen, geht man davon aus, „dass Biberaho zu Beginn seiner Frühgeschichte eng mit dem Kloster Hersfeld verbunden war und auch für die nächsten Jahrhunderte unter dessen Einfluss blieb.“<sup>99</sup> Die Reformation führte im 17. Jahrhundert zur Auflösung des Hersfelder Klosters, die Bauern mussten ihre Abgaben danach an ein Stift in Rotenburg und den Landgrafen richten. Auch in dieser Zeit ist keine überregionale Bedeutung überliefert: „Bebra [stand] jahrhundertlang im Schatten von Rotenburg, das – schon seit dem 12. Jahrhundert Stadt – aus strategischen und dynastischen Gründen als kleine Residenzstadt (...) eine Schlüsselstellung einnahm.“<sup>100</sup>

Ab dem 16. Jahrhundert kann man im Dorf vermehrt von Leinweberei ausgehen (bei dem der vor Ort angebaute Flachs verarbeitet wurde), im Laufe des 18. Jahrhunderts stieg der Anteil der Leinweber von 750 auf 1500 und damit auf 70% der Familien an. Allerdings blieb dieses Gewerbe nur Nebenerwerb, (überregional) bedeutender Handel konnte nicht aufgebaut werden: „Trotz zahlreicher alter Straßen (...) hat es Bebra nie vermocht, wesentlichen Verkehr an sich zu ziehen. Bebra blieb durch die Zeiten eine kleine Gemeinde, die vorwiegend bäuerliche Bevölkerung aufwies und höchstens für den nächsten Umkreis einige Bedeutung hatte.“<sup>101</sup> Um 1850 kam die Leinweberei aufgrund der Erfindung des Webstuhls und dem Aufkommen von Baumwolle völlig zum Erliegen, was zu zahlreichen Auswanderungen nach Amerika beitrug: Ein Bebraner<sup>102</sup> schreibt von ca. 450 Auswanderern zwischen 1835 und 1870 (nach seinen Berechnungen einem

---

<sup>97</sup> In der Chronik wird bei „vorsichtigem Abwägen“ (Chronik, Bd.1, S.20) von der Entstehung des Dorfes zwischen dem Jahre 0 und 500 n.Chr. ausgegangen, zudem werden auch steinzeitliche Funde angegeben, die auf frühgeschichtliche Siedlungen im Bebraer Becken schließen lassen. Diesen Zeitabschnitt hier genauer auszuführen, würde allerdings den Rahmen sprengen und wäre auch bezogen auf den Gegenstand der Arbeit wenig ertragreich. Deswegen erscheint die erste Nennung als Ausgangspunkt angemessen.

<sup>98</sup> So fand auch Bebras 1200-Jahrfeier 1969 statt.

<sup>99</sup> Chronik, Bd.1, S.20.

<sup>100</sup> Chronik, Bd.1, S.9.

<sup>101</sup> Chronik, Bd.1, S.12.

<sup>102</sup> Chronik, Bd.1, S.113.

Viertel der Dorfbevölkerung)<sup>103</sup>. Die Bevölkerungszahl betrug 1848 – kurz vor der ersten Streckeneröffnung – ca. 1300.

In der Chronik finden sich über den Zeitraum vor dem Streckenbau noch Berichte über die Folgen von 7- und 30-jährigen Krieg (Bevölkerungsrückgang), Zölle, die auf der Straße durch Bebra erhoben wurden und über jüdische Ansiedlungen im 17.-18. Jahrhundert. Der letzte Punkt könnte, aufgrund der historisch erzwungenen weitgehenden Festlegung der jüdischen Bevölkerung auf Handel<sup>104</sup>, auf ein wirtschaftliches Aufblühen schließen lassen. Allerdings ist ein deutliches Anwachsen der jüdischen Gemeinde erst nach dem Bahnbau eher ein Indiz für eine wenig herausgehobene Stellung Bebras in diesem Sektor (zumal in Rotenburg die Zahl der jüdischen Bewohner im 18. Jahrhundert fast doppelt so hoch ist).

Die in der Analyse geleistete Charakterisierung des Dorfes vor dem Bahnbau kann also aufrecht erhalten werden, d.h. 1. Der Anschluss an die Bahnstrecke ist nicht durch Bebras wirtschaftliche Position begründet, 2. Bebras Wachstum muss in der Zeit nach dem Gleisbau stattgefunden haben.

#### b) Der Bau der Bahn/Entwicklung Bebras bis zur Jahrhundertwende

In diesem Abschnitt sollen zunächst einige Daten aus der Frühzeit des Eisenbahnknotenpunkts genannt und mit den Schlüssen der Analyse verglichen werden. In einem zweiten Teil sollen Anhaltspunkte für die These der Konfrontation zwischen den Dorfbewohnern und den neu hinzuziehenden Eisenbahnern bzw. im Sinne einer Falsifikation Anzeichen einer „reibungslosen“ Integration der Eisenbahner ins ursprüngliche Dorf anhand der Chronik der Stadt Bebra gesucht werden.

Der Plan, eine Bahnstrecke zwischen Thüringen und Hessen zu bauen, wurde ab 1840 von Friedrich List, dem „Schöpfer des ‚Allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems‘“<sup>105</sup> forciert, demgegenüber stand der Entwurf eines Ausbaus der Berlin-Anhaltinischen Strecke nach Westen über preußisches Gebiet. „Die neue Bahn, so argumentierte er [List], müsste wie die alten Handelsstraßen durch Thüringen und

---

<sup>103</sup> Auf den ersten Blick müsste das – entgegen der These des anhaltenden Konflikts mit den Eisenbahnern – auf eine begeisterte Begrüßung der Bahn durch die Dorfbewohner und gegen die These des Konflikts der Bauern mit der Bahn bzw. den Eisenbahnern schließen lassen.

<sup>104</sup> Verbot der Ausübung eines Handwerks.

<sup>105</sup> Chronik, Bd.1, S.77.

Hessen führen, wenn sie 'ökonomisch' werden sollte.“<sup>106</sup> Nachdem letztere Variante angenommen und die Verhandlungen mit Kurhessen-Kassel und Thüringen erfolgreich abgeschlossen waren, konzessionierte Kurprinz Friedrich-Wilhelm von Kurhessen 1844 die Strecke von Weimar über Erfurt, Eisenach und Gerstungen nach Kassel mit der Option des Ausbaus nach Westfalen unter dem Namen „Friedrich-Wilhelm-Nordbahn“. Baubeginn für die Strecke war in Bebra im Jahre 1845. Während für Rotenburg von Beginn an ein Bahnhof vorgesehen war, erhielt Bebra anfangs nur einen „Haltepunkt“<sup>107</sup>. Seit Oktober 1848 gab es eine Behelfsstrecke zwischen Guxhagen und Bebra. Mit einigen Zwischenschritten wurde die Strecke ab September 1849 komplett zwischen Eisenach und Kassel befahren. Für die Überwindung des Hönebacher Passes in Richtung Gerstungen wurden von Anfang an Lokomotiven für die zusätzliche Vorspannung untergebracht (zu Beginn waren es zwei Lokomotiven, im Laufe der Zeit wurde diese Zahl erhöht<sup>108</sup>). Vor der Streckenerweiterung nach Hersfeld, erhöhte die Postkutsche zwischen Bebra und Südhessen ihre Frequenz (etwa durch Einbeziehung von Hersfelder und Bebraer Fuhrunternehmen), d.h. schon früh war die Nordbahn für Reisende und den Güterverkehr aus dem Süden interessant. 1866 folgte der Bau einer Strecke nach Hersfeld. Nach der Einverleibung Kurhessens im gleichen Jahr durch Preußen, 1867 Übernahme der Hessischen Nordbahn durch die „Königliche Eisenbahndirektion Cassel“. 1868 wurde die Strecke nach Hanau, zwischen 1873 und 1875 nach Göttingen ausgebaut. Zwischen 1880 und 1888 wird das Bahnhofsgebäude (unter dem Jahr 1888 vermerkt die Chronik: „Bebra bekannter Umsteigebahnhof“<sup>109</sup>) und die Güterabfertigung fertiggestellt.

Etwa ab 1890 spricht man im allgemeinen von Bebra als Eisenbahnknotenpunkt („bedeutender Stützpunkt für Dampflokomotiven, vier Lokschuppen im Betrieb“<sup>110</sup>). Eine Direktverbindung zwischen Sontra (nordöstlich Bebras) und Gerstungen (Thüringen) durch das Richelsdorfer Gebirge, die eine „Gefährdung“ des Eisenbahnknotenpunkts bedeutet hätte, wird 1899 verworfen.

---

<sup>106</sup> Ebd.

<sup>107</sup> Ebd. Was darunter genau zu verstehen ist, bleibt in der Chronik unklar (vermutlich ein Bahnsteig ohne Bahnhofsgebäude).

<sup>108</sup> Zur weiteren Entwicklung der Lokomotivstation siehe unten.

<sup>109</sup> Chronik Bd. I, S.82.

<sup>110</sup> Ebd.

Auch für diesen Zeitabschnitt lassen sich die Analyseergebnisse weitgehend bestätigen. In einem Punkt jedoch muss man eine Präzisierung vornehmen: Die Grundannahme war, dass der Anschluss Bebras aufgrund der möglichen Kreuzungsfunktion erfolgte. Tatsächlich war zunächst nur eine Strecke geplant, wobei Bebra aufgrund seiner Lage im engen Fuldataal vermutlich „zwangsläufig“ in die Streckenplanung einbezogen werden musste und nicht wegen einer günstigen Lage unter mehreren Kandidaten ausgewählt wurde. In dieser Anfangszeit diente Bebra als Depot der Vorspannlokomotiven für den Berganstieg des Hönebacher Passes. Erst die Verbindung nach Norden und Süden führte zu einer herausragenden Position im deutschen Bahnnetz und dem deutlichen Wachstum von Bahnanlagen und Stadt.

### c) Die Entwicklung bis 1945

Die Entwicklung Bebras als Eisenbahnknotenpunkt scheint in dieser Zeit recht konstant verlaufen zu sein, mir liegen allerdings keine genauen Daten über den Fahrplan in Bebra bis 1945 vor. Im Rahmen dieses Kapitels, indem es darauf ankommt exemplarisch zu prüfen, inwieweit die Hauptthesen der Luftbild und Kartenanalyse revidiert werden müssen, genügt die Information, dass Bebra bis zur Teilung Deutschlands als einer der zentralen Eisenbahnknotenpunkt galt.

In diesem Zeitabschnitt scheint es wenig grundlegende Veränderungen in der allgemeinen Struktur als Eisenbahnknotenpunkt gegeben zu haben. Aus pragmatischen Gründen will ich darauf verzichten, die detaillierten Ausführungen der Chronik für diesen Zeitraum genauer zu erläutern und beschränke mich auf eine stichwortartige Zusammenfassung der Ereignisse: Im ersten Weltkrieg kann man mit einer hohen Frequenz von Truppen- und Lazarettzügen in Bebra rechnen<sup>111</sup>, bis 1923 Elektrifizierung des Ortes, 1935 erhält Bebra die Stadtrechte. Über die strategische Stellung des Knotenpunkts im zweiten Weltkrieg erfährt man in der Chronik nur wenig<sup>112</sup>, man kann aber von einer großen Bedeutung ausgehen, was auch die Bombardierung Bebras 1944 durch die Amerikaner erklärt (obwohl die Bahnanlagen das eigentliche Ziel des Angriffs waren, wurden diese kaum beschädigt, dafür wurden alle drei Kirchen und 43 Wohnhäuser zerstört oder stark beschädigt; 62 Bebraner wurden getötet).

---

<sup>111</sup> Die Chronik deutet dies nur an.

<sup>112</sup> So wäre es sicherlich auch vielversprechend, der Rolle des Bahnhofs Bebra bei der Deportationen der jüdischen Bevölkerung mit Hilfe der Reichsbahn in Konzentrationslager zu verfolgen.

#### d) Bebra nach dem zweiten Weltkrieg

„Die Bedeutung des Raumes Bebra liegt heute [1953, I.W.] nicht mehr in seiner Stellung als Mittler des Verkehrs zwischen West- und Ostdeutschland sondern im Durchgangsverkehr zwischen Nord- und Süddeutschland. (...) Aus dem Verkehrsstrom über die Grenze ist ein solcher entlang der Grenze entstanden [Unterstreichungen im Original].“<sup>113</sup> Dieses Zitat spiegelt die Situation einige Jahre nach der Teilung Deutschlands wider. Im Laufe der Zeit hat der grenzüberschreitende Verkehr zwar etwas zugenommen, Bebra galt als einer der wichtigsten Grenzbahnhöfe zur DDR, aber in dieser Phase war die Situation des Bahnhofs auch von den Schwankungen im Verhältnis der beiden deutschen Staaten abhängig: Bis 1965 gab es in Bebra nur Personen- keinerlei Güterverkehr in Richtung Osten. Aufgrund der Verlegung des Lokomotiv- und Personalwechsels zwischen DB und Reichsbahn von Bebra nach Gerstungen (Thüringen) im Jahr 1973 werden viele Unterkünfte und Lokschuppen überflüssig. Aber nicht nur durch das Verhalten der Reichsbahn bzw. der DDR nahm die Bedeutung des Bahnhofs ab: Neben der steten Reduzierung von Personal, wurde spätestens ab Mitte der Siebziger Jahre<sup>114</sup> von der Bahn an Bebra „vorbei“ geplant (Neubaustrecke Hannover-Würzburg ohne Halt in Bebra), 1983 wurde die Bundesbahnschule in Bebra geschlossen.

1972 wurden im Rahmen der Gemeindegebietsreform 11 umliegende Dörfer eingemeindet, da der Ausgangspunkt der Untersuchung nur die Kernstadt Bebras ist, soll hierzu – bis auf den Bevölkerungszuwachs – nicht weiter eingegangen werden.

#### e) Nach der Wiedervereinigung

Der Eisenbahnknotenpunkt wurde nach 1990 nicht wiederbelebt. Sowohl Güter- als auch Personenverkehr sind bis 1998 massiv zurückgegangen. Ob und wie der Abbau der Bahnanlagen und -einrichtung fortgeschritten ist, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden. In den Streckenführungsplänen wird Bebra zunehmend

---

<sup>113</sup> Fischer, Otto, Die verkehrswirtschaftliche Entwicklung des Raumes um Bebra, Marburg 1953, S.32.

<sup>114</sup> Die Chronik datiert 1975 als Anfangspunkt öffentlicher Diskussionen um die zukünftige Entwicklung des Bebraer Bahnhofs. 1977 wurde die Bürgerinitiative „Rettet den Bahnhof Bebra“ gegründet. (Vgl. Vaupel, Lothar, Der Bahnhof Bebra, in: Chronik Bd. 2).

nur noch als Übergangslösung bis zum Bau von Strecken, die an Bebra vorbeiführen, genannt<sup>115</sup>.

## **2. Zwischenresümee**

Die Entwicklung wird durch die Luftbildanalyse recht zielsicher wiedergegeben, kleinere Modifikationen sind zwar notwendig (etwa die schrittweise Entstehung der Bahnanlagen, entgegen der Annahme einer Planung als Knotenpunkt in einem Schritt) berühren aber bisher nicht den Kern der Struktur. Die Entwicklung Bebras ist seit dem Streckenbau von der Bahn bestimmt. Deutlich bildet sich der Hauptgrund für das Ausbleiben eines „Neuanfangs“ der Bahn in der Stadt heraus: Bebra wurde schrittweise nach 1945 von den überregionalen Planungen (und Neuerungen) der Bahn ausgenommen, nach 1990 hätte eine erneute Belegung des Knotenpunkts eine immense Änderung der Pläne und grundlegende Erneuerungen der technischen Anlagen bedeutet.

## **3. Die Bahn in Bebra**

Im Jahr 1968 wurden die An- bzw. Abfahrten von Personen- und Güterzügen auf täglich 400 geschätzt. 1998 durchfahren im Durchschnitt laut Fahrplan (Abfahrt/Ankunft) wochentags 190 Personenzüge Bebra. Genauere Angaben über aktuelle Zahlen aus dem Güterverkehr (1973: täglich 60 Züge aufgelöst, 60 neu zusammengestellt; Die Chronik spricht von 1200 Rangierfahrten<sup>116</sup>) konnten nicht erhoben werden, die Situation ist aber als ähnlich rückläufig anzusehen wie im Personenverkehr. Die Zahl der Beschäftigten bei der Bahn sank von Ende der Siebziger Jahre bis 1998 von 4000 auf heute ca. 1200.

Im Folgenden soll der aktuelle Stand im Personenbereich anhand des Fahrplans und (öffentlicher) Planungen der Strecken näher beleuchtet werden, der Güterbereich wird anhand des schrittweisen Abbaus dargestellt.

### a) Der Personenverkehr im Jahre 1998

Das naheliegendste Datum, um die Bedeutung des Bahnhofs nach 1990 einzuschätzen, ist der Fahrplan. Eine genaue Aufreihung der Züge mit Abfahrtszeiten, Haltepunkten und Fahrdauer hätte den Rahmen dieser Arbeit gesprengt. Es er-

---

<sup>115</sup> Siehe unten.

<sup>116</sup> Chronik Bd.2, S.44.

scheint die Beschränkung sinnvoll, die Züge nach An/Abfahrtsrichtung<sup>117</sup> geordnet zusammenzufassen<sup>118</sup>.

---

<sup>117</sup> Die Liste bezieht sich auf einen „normalen“ Wochentag. Außer acht gelassen ist ein Übernacht-express nach Venedig, der nur Freitag abends verkehrt.

<sup>118</sup> Teilweise sind die Schlüsse die sich an die Auflistung anschließen Ergebnisse einer „kursori-schen“ Analyse dieser Daten. Auch wenn diese Verfahrensweise methodisch als nicht ganz sauber erscheinen mag, ist sie m.E. in dieser Arbeit legitim, da es das Ziel ist Analysewege aufzuzeigen und nicht unbedingt durchzuführen.



*Süd-West:*

- *Zwischen Kassel und Fulda (bzw. Gemünden, Schlüchtern) Richtung Süden 28, nach Kassel 31 Züge pro Tag. Davon aus Kassel 7, aus Fulda 5 Züge und aus Bad Hersfeld 1 Zug mit Endstation Bebra.*

*Nord-Süd:*

- *Zwei D-Züge<sup>119</sup> nach Frankfurt/Main.*

- *Eine IR-Verbindung auf der Strecke zwischen Hamburg - Oberstdorf (über Würzburg) je Richtung 1 mal am Tag.*

- *Zwischen Göttingen und Bebra fahren 28 Züge aus Göttinger Richtung (davon 3 mit Weiterfahrt nach Bad Hersfeld) Richtung Göttingen 33.*

*Wobei man bei dieser Verbindung unterscheiden muss zwischen Zügen die von/nach Göttingen über Kassel fahren ca. die Hälfte und solchen, die die Strecke über den Göttinger Bogen nehmen.*

*Ost-West:*

- *Der IR auf der Strecke Görlitz - Aachen Richtung Westen 9 Verbindungen, in östlicher Richtung 7 Fahrten.<sup>120</sup>*

- *Von Kassel nach Chemnitz 1 Zug*

*Süd-Ost:*

- *Zwischen Bad Hersfeld und Eisenach 10 nach Osten, 5 nach Süden.*

*Richtung Halle (Saale) 9 aus Richtung Halle 11 Züge.*

Die Strecke über den Göttinger Bogen ist zwar von Bebra nach Göttingen von der Fahrtzeit kürzer, hat aber abgesehen von der Interregio-Verbindung nach Hamburg nur noch Nahverkehrsfunktion. Der Abzweig in Fliesen Richtung Südosten wird nicht mehr für Verbindungen nach Bebra genutzt (der Interregio nach Oberstdorf und Regionalzüge nach Gemünden fahren über Fulda). Abgesehen von wenigen überregionalen Verbindungen sind die Züge, die in Bebra Station machen (oder abfahren) Pendlerzüge (hauptsächlich nach Fulda,

---

<sup>119</sup> Züge ohne Bezeichnung sind Regionalbahnen bzw. -expresse.

<sup>120</sup> Wobei die meisten Züge nicht die volle Strecke fahren, sondern meist davor liegende Endstationen haben, z.B. Chemnitz oder Düsseldorf.

Kassel, Göttingen und Eisenach). Als überregionaler Umsteigebahnhof ist Bebra ganz offensichtlich gegenwärtig uninteressant.

Wichtigste „Konkurrenz“ für Streckenverläufe über Bebra ist die Direktverbindung (ICE/IC) zwischen Fulda und Kassel. Auf der Strecke von Frankfurt nach Thüringen hat Bebra seine Bedeutung mittlerweile an Bad Hersfeld verloren. Der Interregio umfährt Bebra: „Für die Reaktivierung der Weiteroder Kurve bei Bebra hat Bebra seine Funktion als Fernverkehrshalt in der Verbindung Frankfurt - Erfurt verloren, aus Westen (Dortmund/Kassel) ist eine Verknüpfung mit den IC-Verbindungen Südwestdeutschland - Thüringen/Sachsen (die auch einen erweiterten Ausbau der Strecke Frankfurt - Fulda, ggf. darüber hinaus erfordern) nicht mehr gegeben. Um den osthessischen Raum – neben Fulda – an dieser schnellen Fernverkehrsrelation zu beteiligen, sollte angestrebt werden, Bad Hersfeld als IC-Halt zu installieren und die durchgehende Fernreiseverbindung Ruhrgebiet - Kassel - Bebra - Thüringen/Sachsen qualitativ auszubauen.“<sup>121</sup>

Grund für die relativ hohe Interregio-Frequenz von Ost nach West durch Bebra ist das Fehlen einer Intercityverbindung Thüringens über Kassel nach Westen (bisher ist Erfurt an Fulda nur per IC verbunden). Das wird im „Regionalen Raumordnungsbericht Nordhessen 1995“ deutlich: „Bebra bleibt Halt für die IC-Verbindungen (Frankfurt) - Fulda - (Erfurt-Leipzig). Dieser Halt soll erst dann zugunsten einer durchgängigen Verbindung Fulda - (Erfurt) aufgegeben werden, wenn in diesem Verlauf ein IC-Halt Bad Hersfeld und eine durchgehende Fernreiseverbindung Kassel - Erfurt mindestens im Interregio-Standard (IC-Standard angestrebt) eingerichtet ist.“<sup>122</sup> So ist nach Fertigstellung dieser Strecke mit einem weiteren Rückgang des Personenverkehrs in Bebra zu rechnen<sup>123</sup>.

---

<sup>121</sup> Regierungspräsidium Kassel, Entwurf Regionalplan Nordhessen, Kassel September 1998 (im weiteren RP Kassel, Entwurf), S.163.

<sup>122</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Regionaler Raumordnungsplan Nordhessen 1995, Wiesbaden 1995 (im weiteren Hess. Wirt. Min., RROP-1995) S.42.

<sup>123</sup> Wobei im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 Bebra auf der IC-Strecke Dortmund - Dresden als Station genannt wird, bzw. der Wegfall nicht erwähnt wird: „Dortmund - Kassel - Bebra - Erfurt - Dresden Diese Mitte-Deutschland-Verbindung soll für den IC-Verkehr ausgebaut werden. Es sollen kurzfristig Fernverkehrs-Neigezüge eingesetzt werden, für deren Betrieb einige Streckenanpassungen erforderlich sind.“ (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Landesentwicklungsplan Hessen 2000. Entwurf für die Anhörung, Wiesbaden 1997, S.86).

### b) Die Entwicklung des Güterverkehrs

Aus dem Bereich liegen mir nur wenige Informationen vor, sicher ist, dass ab den siebziger Jahren die Bedeutung sank. 1971/72 wurden zwar noch große Renovierungsarbeiten in den Umladehallen ausgeführt, um die Kapazität zu erhöhen, allerdings umsonst: „Dem Güterumschlag in Bebra kam nach damaliger Meinung eine herausragende Bedeutung im Handel zwischen beiden Teilen Deutschlands zu, mit steigendem Güteraufkommen müsse gerechnet werden – eine irri-ge Meinung, wie sich wenige Jahre später herausstellte.“<sup>124</sup> 1975 kommt es nach mehreren Vertagungen durch Einsprüche und Proteste der Bevölkerung zur Schließung der Umladehalle.

Als besonderer Einschnitt in den letzten Jahren ist vor allem die Schließung der direkten Ein/Ausfahrt zum Güterbahnhof aus dem Osten anzusehen, d.h. Güterzüge die Bebra aus dem Osten anfahren, müssen erst ans nördliche Ortsende fahren, um dann in den Güterbahnhof im Süden einfahren zu können. Die Stadt hält das Land, auf der die Ostauffahrt liegt, von Bebauung frei, um die Option für eine zukünftige Wiedereröffnung aufrechtzuerhalten.

### c) Das Verhältnis zur Stadt/Die Abhängigkeit von der Bahn

Die Bedeutung des Einflusses der Bahn auf Bebra lässt sich anhand einer Begebenheit zeigen, die sich Ende der 1960er Jahre zugetragen hat. Bevor Volkswagen sein Werk in Baunatal baute, war eine Zeitlang auch Bebra als Standort im Gespräch. In diesem Zusammenhang „intervenierte“<sup>125</sup> die Bahn und sprach sich gegen ein VW-Werk in Bebra mit der Begründung aus, man würde sonst zuwenig Arbeitskräfte bei der Bahn zur Verfügung haben. Die Stadt lehnte das Angebot von VW ab. Aus heutiger Sicht eine verhängnisvolle Entscheidung.

### d) Die Zukunft der Bahn in Bebra

Die oben formulierte Prognose für die Zukunft Bebras im Güterbereich aufgrund der Abnahme des Personenverkehrs scheint zumindest von der Bahn beraten zu werden. Eine mögliche Erweiterung des Bebraer Güterbahnhofs könnte mit dem angestrebten Verkauf von Bahnanlagen in Frankfurt am Main zusammenhängen. Allerdings lässt sich hier keine konkrete Planung darstellen, da die Bahn sich im

---

<sup>124</sup> Chronik, Bd.2, S.42.

<sup>125</sup> Wie diese Intervention genau aussah lässt sich an dieser Stelle sinnvollerweise nicht ausbreiten.

Zusammenhang mit diesem Projekt sehr bedeckt hält, auch die Bebraer Verwaltung konnte bisher über die genauen Vorstellungen der Bahn nur wenig erfahren.

#### **4. Die Landwirtschaft**

Zu den agrarischen Voraussetzungen der Region zunächst folgende Zitate: „Das Bebraer Becken besitzt ertragreiche lehmige Alluvialböden, auch Löß.“<sup>126</sup> An gleicher Stelle werden folgerichtig die heutigen Bebraer Stadtteile Blankenheim, Breitenbach, Weiterode und Lisperhausen als „wohlhabende Bauerndörfer“<sup>127</sup> beschrieben. „Während das Becken auf Grund seiner hervorragenden natürlichen Ausstattung altbesiedelt und seit jeher offenes Land ist, wurden die umrahmenden Sandsteinhänge erst durch die mittelalterliche Rodung erschlossen.“<sup>128</sup>

Im Jahr 1960 existierten noch 103 landwirtschaftliche Betriebe in Bebra, heute ist die Landwirtschaft in der Kernstadt Bebra als Wirtschaftsfaktor zu vernachlässigen: Bis auf sechs hauptberufliche Landwirte (die Hack- und Halmfrüchte anbauen sowie Kühe und Schweine halten) und einem nebenerwerblichen Landwirt (Getreideanbau) existieren keine Höfe mehr. Die Produkte werden in erster Linie im Direktvertrieb (auf dem Hof) verkauft. Auf dem örtlichen Wochenmarkt verkaufen nur noch auswärtige Bauern.

Die industrielle Entwicklung soll hier nicht genauer beleuchtet werden; für die These von der Abhängigkeit der Stadt von der Bahn kann man festhalten, dass die Ansiedlung verschiedener Unternehmen in Bebra seit der Jahrhundertwende die dominierende Stellung der Bahn nicht in Frage stellen konnte. Erwähnen muss man in diesem Zusammenhang noch die Post in Bebra, bei der es in den Siebziger Jahren – fast parallel zum Personalabbau bei der Bahn – zu Umstrukturierungen zu Ungunsten Bebras kam: 1979 Zusammenlegung der Postverwaltung von Bebra und Bad Hersfeld, Standort für die neue Dienststelle wird Bad Hersfeld; 1983 kommt es zu weiteren Verlagerungen von Postbereichen von Bebra nach Bad Hersfeld.

#### **5. Siedlungswachstum und Einwohnerzahl**

---

<sup>126</sup> Wagner, Hessen S.274.

<sup>127</sup> Ebd.

<sup>128</sup> Chronik, Bd.1, S.10.

Wie schon festgestellt kann weder aus dem Luftbild noch aus den Karten<sup>129</sup> die genaue Bebauungsreihenfolge erschlossen werden, deshalb soll an dieser Stelle die grobe Baureihenfolge (soweit sie zu recherchieren war) und die Entwicklung der Einwohnerzahl nach dem Bau der Bahnstrecke aufgeführt werden.

Vorweg lässt sich die bisherige Grundannahme über das Wachsen der Stadt entlang der Gleise bestätigen: Die Gleisanlagen wurden östlich an den bestehenden Ort angefügt.

Die erste große Bauphase findet um 1880 statt: Dabei wird zunächst im Nordwesten des ursprünglichen Ortes (südwestlich der Kasseler Straße) und im Südwesten (im Bereich der Eisenacher Straße) gebaut, also westlich der Gleisanlagen. Die Einwohnerzahl steigt in dieser Zeit von 1066 (1830) auf 1369 (1880). Um die Jahrhundertwende entstehen dann die ersten Wohnviertel östlich der Gleise (im Göttinger Bogen, Beginn des „Gilfershäuser Viertel“, im Bereich der Gilfershäuser Straße), die Einwohnerzahl steigt auf 2037 (1900).

Der Ausbau der Stadt wird in dieser Phase vor allem durch auswärtige Bahnbedienstete (und Postangestellte) notwendig, Bebraner im Bahndienst sind in dieser Zeit noch die Ausnahme, aufgrund fehlender Ausbildung werden die Bauernsöhne nur für „niedere“ Arbeiten (Hemmschuhleger, Hilfsbremser, Gleisarbeiter) herangezogen.

Eine Zahl aus dem Jahr 1901 macht den massiven Zuwachs an Neubürgern deutlich: 70 % der Neugeburten sind aus Familien von Post- und Bahnangestellten.

Um das Jahr 1925 folgt ein umfangreicher Ausbau im Göttinger Bogen (u.a. Heidaustraße, Wittstraße und Luisenstraße). Mittlerweile gibt es 2740 Bebraner (1925), bis 1939 steigt die Zahl auf 4830 (1929 und 1930 erfolgt ein weiterer Ausbau im Göttinger Bogen).

Nach dem zweiten Weltkrieg wächst die Einwohnerzahl durch eine hohe Zahl Vertriebener (die Chronik nennt für das Jahr 1955 – „trotz zahlreicher innerdeutscher Umsiedlungen“ – noch 1889 Heimatvertriebene in Bebra) auf 6985 (1946). Für die Flüchtlinge entstehen ab 1954 „Am Schützenplatz“ (d.h. nördlich der Solz) Siedlungen. Bereits vorher (1948) waren die letzten Eisenbahnerwohnungen im Göttinger Bogen entstanden, ab dem Jahr 1953 wird das Gebiet südlich des Stadtbads erschlossen.

---

<sup>129</sup> Über die Datierungen der Bebauungspläne hätte dies zwar (annähernd) geklärt werden können, allerdings ist der Aufwand, diese Information aus den Plänen zu schließen, ungerechtfertigt.

Aufgrund der Eingemeindungen der umliegenden Dörfer 1972 steigt die Zahl der Einwohner auf 15614.

Ab 1962 entstehen die Gebiete „Am Mühlrain“ (im zweiten Bogen der Göttinger Strecke), „Solzer Berg“ und „Eichkoppe“ (beide im Südosten), die in erster Linie durch Eigenhausbau bestimmt sind.

Bis 1993 kommt es zu einer flächenhaften Ausbreitung bei abnehmenden Bevölkerungszahlen (1982 gibt es 16638 Einwohner, 1990 sind es nur noch 16042). In der Folgezeit werden keine weiteren Neubaugebiete in nennenswerter Größenordnung mehr ausgewiesen, die Tendenz geht zur Nachverdichtung, hauptsächlich im alten Ort. Die Bevölkerungszahl sinkt bis 1997 stetig: 1993: 15900, 1997: 15733 Einwohner<sup>130</sup>.

Die genauen Bauträger und Besitzverhältnisse können in diesem Rahmen nicht im einzelnen aufgeführt werden, erwähnenswert ist, dass der Großteil der Häuser im Göttinger Bogen von bahneigenen Wohnungsbaugesellschaften gebaut wurden und sich bis vor kurzem im Besitz der „Bundesbahnwohnungsbaugesellschaft“ befanden. Das Siedlungsgebiet „Göttinger Bogen“ ist in vielerlei Hinsicht ein Musterbeispiel für die soziale Teilung der Stadt: Der Großteil besteht aus (ehemaligen) Eisenbahner- und Postwohnungen (Postbedienstete 1968: 400); nach Angaben der Bundesbahnwohnungsbaugesellschaft sind seit Jahren keine Eisenbahner mehr in diese Wohnungen eingezogen (aufgrund der oben geschilderten Verlagerung der Postverwaltung, gilt das gleiche vermutlich für die Postwohnheime). Der Ausländeranteil in diesem Gebiet beträgt 50-60%, in der gesamten Kernstadt 9,6%.

Die Hypothesen, die die Charakterisierung der Entwicklung der Stadt betreffen, können in Bezug auf dieses Material weitgehend als zutreffend angesehen werden.

Zusätzliches Material konnte zwar erhoben werden, würde aber in der Darstellung den Rahmen der Arbeit sprengen, bei der es ja in erster Linie um methodische Fragestellungen und nicht um den Fall Bebra geht. Eine gründliche Untersuchung Bebras wäre nur in einer zusätzlichen Arbeit möglich<sup>131</sup>. Nun bleibt noch als einer

---

<sup>130</sup> Zahlen laut RP Kassel, Entwurf.

<sup>131</sup> Aufschlussreich wäre in diesem Zusammenhang auch die (Selbst-)Präsentation der Stadt etwa durch das Bild einer Lokomotive am Rathausmarkt (siehe Anhang E), Broschüren, das Stadt-

der zentralen Aspekte der Luftbildanalyse die „Geisteshaltung“ der Bevölkerung insbesondere die These vom auf Dauer gestellten Konfliktpotential. Exemplarisch soll deshalb anhand der Analyse einer Passage aus der Chronik der Stadt abgeglichen werden, ob hierin Animositäten der beschriebenen Art erkennbar sind. Andere Zitate aus der Chronik sollen zur Untersuchung der Beziehung der Stadt zur Bahn herangezogen werden. Aus einem anderen Blickwinkel sollen diese Analysen auch dazu dienen, die Ergiebigkeit dieser diskursiven Daten mit den Ergebnissen der Karten- und Luftbildanalyse zu kontrastieren.

## **6. Zitate aus der Chronik zu Bevölkerung und Entwicklung der Stadt**

### **a) Der Streckenbau in Bebra**

*Die gewaltigen Bahnhofsanlagen von Bebra, die sich im großen Halbrund um das Fuldaknie vom Lämmerberg bei Blankenheim bis zur Umladehalle (ULA) bei Lisenhausen erstrecken, umreißen in ihrer fast sechs Kilometer langen Ausdehnung das lebendigste Kapitel unserer Heimatgeschichte<sup>132</sup>*

Das Wort „gewaltig“ ist ursprünglich auf Naturgewalten bzw. Ergebnisse derselben – unter dem ästhetischen Blickwinkel betrachtet auf Ausdrücke der Erhabenheit von Natur, auf „Naturwerke“ – bezogen (so kann etwa ein Wasserfall, Gebirge, Unwetter etc. als „gewaltig“ bezeichnet werden), allgemein auf ein „Naturschauspiel“, das einen „überwältigt“. Daraus abgeleitet ist der Gebrauch als Metapher bezogen etwa auf Bauwerke, wenn darin die Natur imitiert, bzw. Naturgewalten gefesselt werden. Insbesondere das Bild des Staudamms, das die Kraft symbolisiert, eine riesige Menge Wasser aufhalten zu können, entspricht in diesem Sinne der Kennzeichnung „gewaltig“.

Mit diesem Adjektiv die Bebraer Bahnanlagen zu kennzeichnen, muss man als extreme Form der Mystifizierung bezeichnen: Die ingenieurale Leistung des Streckenbaus wird mit Naturereignissen gleichgesetzt.

Im darauffolgenden Relativsatz wird die Mystifizierung auf anderer Ebene weitergeführt: „Halbrund“ bezeichnet – abgesehen von der reinen geometrischen Angabe – in dichterischer Form eine Szenerie, die Gegenüberstellung von

---

wappen (das einen Biber über zwei gekreuzten Bahngleisen zeigt) oder auch die Gestaltung des Rathauses. Darin lässt sich einerseits eine Heroisierung der Bahn, auch nach deren (weitgehendem) „Abschied“ aus Bebra, andererseits das Fehlen einer Alternative, zur Identifizierung über den Eisenbahnknotenpunkt, erkennen. Verwiesen sei hier außerdem auf Mikus, Lehrte.

<sup>132</sup> Alle kursiven Textteile sind Zitate aus: Eichhorn, Rudi, Biberho-Bebra, ein Gang durch die Geschichte, in: Bd.1 (im weiteren Eichhorn, Biberaho), 64ff.

Publikum und Protagonisten (etwa eines Schauspielers oder Redners), im Text kann mit „Halbrund“ nur der Göttinger Bogen gemeint sein. Dieser Gleisbogen ist aber weder halbrund noch bildet dadurch die Bahnanlage eine Szenerie<sup>133</sup>.

Diese Bahnanlage „umreißt“ nun einen Teil der Geschichte Bebras „in fast sechs Kilometern“. Davon abgesehen, dass die Umfangsabgabe sehr großzügig bemessen ist (hier ist die Werbelogik der Übertreibung im Spiel), kann – rein sprachlich – eine Bahnanlage kein „Kapitel“ „umreißen“. Allenfalls können die Beschreibungen des Autors das Kapitel umreißen. Auf weitere stilistische Widersprüchlichkeiten will ich hier in der Darstellung nicht eingehen. Wichtig für unseren Zusammenhang ist an dieser Stelle, die verdinglichende (der Bogenschlag als Rahmen der Stadt) Mystifizierung der Bahn und der Stadt festzustellen. Bei allem „Überschwang“ des Autors präsupponiert er durch seine Formulierung, dass die Glanzzeit bereits abgeschlossen ist, das „lebendigste Kapitel“ muss „fertig geschrieben“ sein, sonst könnte man es nicht als „Kapitel“ bezeichnen, die Schilderung wird zur Nostalgie.

*Es sind zwar erst 120 Jahre her, seit der erste Pfiff einer Lok von den Fuldahügeln wiederhallte, der das Tal und das Dorf aus ihrem Dornröschenschlaf wachrüttelte; aber diese kurze Zeit ist ausgefüllt von dem gewaltigen Drang rastlosen und gesunden Vorwärtstrebens, vom Rhythmus pulsierenden Lebens und vom Kampf um Vervollkommnung des menschlichen Daseins.*

Abgesehen von der grammatikalischen Verunglückung (es muss natürlich „ist erst 120...“ heißen), wird dann der „Mythos der Eisenbahn“ fortgesetzt. Dazu nur einige ausgewählte Aspekte: Durch die Bezeichnung „Dornröschenschlaf“ wird dem „lebendigen Kapitel“ ein (schein-) totes Dorf entgegengesetzt. Die Bahn wird so zum „Erwecker“, erst der technische Fortschritt ermöglicht das eigentliche Leben. Die Verwendung der Adjektive „rastlos“ und „gesund“ ist widersprüchlich; wenn etwas rastlos (man könnte auch „ruhelos“ verwenden) ist, dann ist es im dichterischen Bild eben nicht gesund, es strebt im übertragenen Sinne nach (geistiger) Gesundung. Die Metapher des „rastlosen“ Strebens, die eine Ästhetisierung des Technischen bedeutet, wird mit dem kapitalistischen Bild einer „gesunden“ (Wirtschafts-) Entwicklung (mit dem ein stabiler Anstieg

---

<sup>133</sup> Die Ortsangaben des Relativsatzes sollen hier aus Platzgründen nicht weiter dargestellt werden. In der ausführlichen Analyse haben sich weitere sprachliche „Entgleisungen“ gezeigt, die hier nicht weiter interessieren sollen.



bezeichnet wird) deckungsgleich gemacht. Die Bahn wird legendenhaft überhöht zum „Markenzeichen“ Bebras hochstilisiert.

Nach dieser übergreifenden Charakterisierung des Dorfes folgt wenige Zeilen später die Schilderung der Reaktionen auf den Streckenbau in Bebra:

*Man schrieb das Jahr 1845, als die Einwohner Bebras in helle Aufregung gerieten. (...) Die Bauern, durch deren Felder die Strecke gelegt werden sollte, hatten bereits alle möglichen Instanzen angerufen, aber ohne Erfolg „Wir müssen doch auch in Hessen mit der Technik Schritt halten“, war die Antwort, und all ihre Eingaben wanderten in den Papierkorb. Was blieb den betroffenen Bauern übrig, als das Vorhaben zu sabotieren wo man nur konnte. Bürgerversammlungen wurden einberufen, Ärzte wurden um Gutachten über die schädigenden Einflüsse ersucht, Bautermine durch immer neue Eingaben verzögert: kurzum, man war mit dem Bau der Eisenbahn nicht einverstanden. Da griff die Landesregierung tief in den Staatssäckel und zahlte den Besitzern Gelder, die sie sonst für das beanspruchte Land nie erhalten hätte. Und siehe da, mit dem Fluss des Geldes schmolz der Widerstand, und die Bahn konnte ihren Siegeszug durch unser Becken und unseren Ort antreten.*

Die Darstellung der Analyse soll an dieser Stelle stark auf die Hypothese des Konflikts zwischen Dorfbewohnern und der Bahn gerichtet werden. Auffällig ist in dieser Darstellung, das Fehlen von rationalen Gründen für die Bahngegnerschaft (*kurzum man war mit dem Bau der Eisenbahn nicht einverstanden*). Die Bauern werden tendenziell als fortschrittsfeindliche Querulanten dargestellt, die „aus Prinzip“ gegen den Bahnbau sind.

Am Ende des Streites steht eine Einigung durch großzügige Entschädigung der Bauern. Dabei rückt die – rhetorisch Überraschung simulierende – Formulierung *und siehe da* die kategorisch kämpferische Ablehnung in den Verdacht von reiner Verhandlungstaktik: In Langform bedeutet dieser Satzanfang „nanu, durch das Geld wird der Widerstand der Bauern geringer, obwohl ihre Ablehnung vorher so grundsätzlich erschien“. Damit wird die Ernsthaftigkeit des Widerstands desavouiert. Ohne es offen auszusprechen suggeriert die „Verwunderung“, dass sich die Dorfbewohner mit Bauernschläue anfangs gesträubt haben, um dann einen ordentlichen Verkaufspreis ihrer Grundstücke zu erreichen. Durch die Metapher des „Schmelzens“ des *Widerstands* wird der Zweifel an der Ernsthaftigkeit des bäuer-

lichen Opponierens nochmals unterstrichen: Das was vorher hart erschien, wird plötzlich „weich“ (um das Bild zu verstärken könnte man sagen „wie Butter“) und „schmilzt“ durch die „Hitze“ des Geldes.

Für die Unterstellung taktischen Handelns der Bauern spricht auch die Erwähnung der Entschädigung offensichtlich über dem Marktpreis (*Gelder, die sie sonst für das Land nie erhalten hätten*). Wie hoch die Zahlungen an die Bauern vor den Beschwerden waren bleibt unklar.

Die Dauer des „Schmelzens“, der Zeitraum also nach dem der letzte Bauer seine Feindseligkeit gegenüber der Bahn aufgegeben hat, wird zwar nicht explizit angesprochen, die Formulierung *und siehe da* deutet aber – neben der o.g. These zur darin enthaltenen Unterstellung gegenüber den Absichten der Bauern – durch ihre gespielte Überraschung und der darin enthaltenen Plötzlichkeit<sup>134</sup> auf eine recht zügige Beilegung des Konflikts hin.

Ist Bebra vielleicht doch ein gelungenes Beispiel der Industrialisierung des ländlichen Raums, die – bis auf diese kleine Begebenheit, die man mit Geld „bereinigen“ konnte – ohne nennenswerte Konflikte mit der Dorfbevölkerung ablief, muss die These der geteilten Stadt revidiert werden? Der folgende Abschnitt<sup>135</sup> spricht eher dagegen:

*Der anfangs gar nicht vom Bau der Bahn erfreuten bäuerlichen Bevölkerung kann noch Verständnis für diese Haltung entgegengebracht werden. Den Bauern zeichnet nun einmal durch den Umgang mit der Scholle eine bewahrende und erhaltende Art aus. Neuerungen gegenüber verschließt er sich grundsätzlich nicht, nur dürfen sie nicht so überraschend auf ihn einstürzen und müssen auch überschaubar bleiben. Beides konnte er aber mit dem rasch vorwärtsschreitenden Eisenbahnbau nicht in Einklang bringen, und der Anfang einer neuen, segensreichen Epoche war noch nicht erkennbar.*

Hier schwankt der Autor zwischen seinem ausgeprägten Fortschrittsglauben und dem *Verständnis*, das er im Rahmen der Chronik aufbringen muss, wenn er eine ausgewogene Darstellung erreichen will. Das Ergebnis dieses Kompromisses ist das Klischee eines schwerfälligen (alles muss *überschaubar bleiben*) Bauerns,

---

<sup>134</sup> Ein Ausruf der Überraschung, der sich auf einen längeren Zeitraum bezieht, macht nur Sinn, wenn man rückblickend feststellt, dass sich etwas anders entwickelt hat als man es erwartet hat. In diesem Fall ist man weniger vom Ereignis selbst, sondern vielmehr von der Plötzlichkeit der Erkenntnis überrascht. Diese Form der Überraschung liegt hier nicht vor.

<sup>135</sup> Eichhorn, Biberaho, S. 66.

„der mit seiner *Scholle* verhaftet ist“, frei nach dem etwas abgewandelten Motto „was der Bauer nicht kennt, das frisst er nicht (gleich)“. Die daraus resultierende *bewahrende und erhaltende Art* der Bauern wird nun als Erklärung für die Ablehnung der Bahn bzw. des Gleisbaus in Bebra genannt.

Unter Einbeziehung der oben zitierten Textpassage, in der der Eindruck erweckt wurde, es habe sich unter den Bauern nur Widerstand taktischer Natur geregelt, ergibt sich nun die Frage, ob hier vom selben Konflikt die Rede ist oder ob trotz der Entschädigungszahlung der Konflikt wieder ausbrach. Da die zweite Möglichkeit nicht im Text expliziert wird (etwa durch eine Formulierung wie „wenige Monate später kam es erneut zu Widerstand“), muss es sich um dieselbe Konfrontation handeln. Damit ergibt sich ein Widerspruch zur obigen Darstellung. Entweder hat der Konflikt doch länger angehalten, ist nicht – wie ja in der ersten Textstelle suggeriert wurde – durch den *Fluss des Geldes* zügig „geschmolzen“ oder war doch folgenreicher als oben dargestellt.

*Für ihn stellte sich das neue Vorhaben vorerst einmal in der Hergabe von Äckern, Wiesen, Gärten, Wegen, Gerechtsamen etc. dar. Von ihm wurden die größten Vorleistungen verlangt.*

Nach der Schilderung der großzügigen Entschädigungen ist an dieser Stelle schwer verständlich, wieso *der Bauer*<sup>136</sup> *Vorleistungen* erbringen musste, rein ökonomisch kann man den Verkauf nur als Gewinn bezeichnen.

*Er wurde mit den nun täglich neu auftretenden Problemen zuerst konfrontiert.*

Auf welche *Probleme* könnte hier angespielt werden? Da sie periodisch immer wieder auftreten (*täglich neu*) kann es sich nicht um bahnbedingte Pannen oder Unfälle handeln, es muss etwas auf Dauer Problematisches gemeint sein: Denkbar wären die Störungen durch Lärm und Rauch der Dampfloks oder – was allerdings erstaunlich wäre – ein Versorgungsengpass, durch das massive Bevölkerungswachstum oder ein hohes Aufkommen an Reisenden, die im Dorf einkaufen (die Geschäfte im Dorf können nicht schnell genug neue Waren bestellen o.ä.). Warum allerdings die Bauern als erstes damit *konfrontiert* werden sollten bleibt unklar.

---

<sup>136</sup> Auf die Verwendung des Singulars soll an dieser nicht eingegangen werden.

*Fremde Menschen mit anderen Lebensgewohnheiten kamen ins Dorf, in die Häuser, in die Familien und brachten den bisher zwar arbeitsreichen, aber doch ruhig und beschaulich verlaufenden Arbeitstag durcheinander.*

Die Probleme werden durch *fremde Menschen* verursacht. Warum die Probleme aufgrund ihrer *anderen Lebensgewohnheiten* entstehen sollen, lässt sich rational zunächst nicht klären. Die Aufzählung der Orte, in die die Fremden kommen lässt rein sprachlich alles andere als die Errichtung eines Eisenbahnknotenpunkt erwarten: Ist das Dorf als Ziel noch nachvollziehbar (Eisenbahner, Gewerbetreibende etc. siedeln sich in Bebra an, eventuell machen Reisende, wenn sie auf ihren Anschlusszug länger warten müssen, kleine Spaziergänge durch den Ort), so klingt das „Eindringen“ (als solches muss man es in diesem Fall bezeichnen) in die Häuser und Familien (beides muss sich auf die Bauern beziehen, denn freistehende Häuser wären sehr ungewöhnlich, „freie“ Familien absurd), eher wie ein räuberischer Überfall auf Bebra.

Diesen „Eindringlingen“ wird, in einer Mischformulierung von Binnenperspektive des bäuerlichen Lebens (*arbeitsreich*)<sup>137</sup> mit der Sichtweise des Stadtmenschen auf das Landleben (*ruhig und beschaulich*), das Dorf gegenübergestellt. Es wird der Versuch unternommen, das Aufeinanderprallen zweier Lebenswelten zu beschreiben, heraus kommt das Bild eines Idylls, das von chaotischen (*brachten den Arbeitstag durcheinander*) Eindringlingen zerstört wird. Dem Autor unterläuft in den Formulierungen eine Vermischung vom objektiven Geschehen und subjektivem Empfinden der Bauern: Die angesprochenen Fremden werden sicher nicht Häuser und Familien „erstürmt“ bzw. „bestürmt“ haben und auch nicht ununterbrochen die Bauern bei der Arbeit gestört haben, die Dorfbewohner werden es aber so empfunden haben, als werde ihr Leben von den Fremden *durcheinander gebracht*.

*Daß so mancher arbeitslos gewordene Leineweber und Tagelöhner wieder zu Arbeit und Brot kam und die Sorgen in so manchem Häuschen am Kirchkranz und am Bitzen verscheucht wurden, daß dem Strome der Auswanderung endlich ein Damm entgegengesetzt werden konnte, das war nicht immer gleich und leicht einzusehen.*

---

<sup>137</sup> Zur Verwendung des Adjektivs *arbeitsreich* in Verbindung mit *Arbeitstag* ließe sich noch einiges über das von Eichhorn gezeichnete Bild *des Bauern* sagen; um den Rahmen dieses Kapitels nicht zu sprengen, will ich diesen Aspekt jedoch nicht vertiefen.

Jetzt erfahren wir von den ökonomischen Vorteilen, die die Bahn ins Dorf brachte. Die Erklärung, warum diese Vorteile nach objektiven Kriterien nicht *gleich* (zu sehen) *und leicht einzusehen* seien, bleibt der Autor an dieser Stelle schuldig. Aus subjektiver Sicht des Bauern kann man eine Verdrängung dieser positiven Aspekte im Bewusstsein sicherlich vermuten.

*Wen darf es wundern, wenn diese Verhältnisse unsere bäuerliche Bevölkerung in eine starke Gegnerschaft zu der neuen Zeit geraten ließen, wenn jeder der eine 'Iseboanskapp' trug zum feindlichen Lager gerechnet wurde.*

In einer objektiven Betrachtung müsste man sich aufgrund der bisherigen Schilderungen schon über diese Ablehnung *wundern*; denn in der Darstellung Eichhorns wird die Ablehnung wie ein Interessenskonflikt konstruiert, der aber faktisch keiner ist (es sei denn man unterstellt, die *fremden Menschen* seien tatsächlich wie die Wikinger in die Häuser gestürmt).

Die innerhalb der Luftbildanalyse entwickelten Gründe für einen Konflikt (der dörfliche Partikularismus wird mit einem städtischen Universalismus konfrontiert, die Bahn bestimmt die Entwicklung des Ortes etc.) kann man nur durch eine Analyse „zwischen den Zeilen“ herauslesen.

Die Interpretation dieser Passage kann nun abgebrochen werden. Zur Verdeutlichung, dass dieser Konflikt, wie in der Luftbildanalyse beschrieben, lang anhaltend und prägend für die Stadtentwicklung war, seien an dieser Stelle noch zwei Zitate aus dem der obige anschließenden Text genannt:

*Bebra wurde zum Ort mit zwei Seelen. (...) Über diesem Hin und Her ist manche Gelegenheit verpaßt, sind oftmals Einsicht und Weitblick getrübt worden, die ein Ort, der von der Gunst des Schicksals so emporgetragen wurde, für seine Gestaltung auf weite Sicht sich hätte blank halten müssen, so daß die Siedlung zunächst hinter der Entwicklung des Bahnhofs herhinkte.*

Soweit zum Konflikt beim Anschluss Bebras an die Bahn. Im nächsten Abschnitt sollen nun die Reaktionen auf den steten Abbau der Bahn nach dem Zweiten Weltkrieg in der Chronik näher beleuchtet werden.

#### b) Die Zukunft Bebras aus der Sicht von 1968 und 1991

α) Blick auf die Zukunft aus dem Jahre 1968

*Die Zukunft hält für die Eisenbahn in Bebra in technischer und kommerzieller Sicht sicher noch einiges bereit. Die Aufgaben in den Fahrdienstleiterstellwerken werden auf wenige moderne Anlagen konzentriert, wobei Bebra durchaus auch weiterhin eine führende Rolle spielen wird. Maschinen werden in noch größerem Umfange sich wiederholende Vorgänge übernehmen und schließlich wird eine zentrale Steuerung des gesamten Transportlaufs durch elektronische Rechner mit Fernübertragung der Daten hinzukommen<sup>138</sup>.*

Inwiefern sich die Aussage in Bezug auf die *Fahrdienstleiterstellwerke* nur auf Bebra bezieht oder einen aktuellen Trend in der Umstellung der Bahn bezeichnet, bleibt unklar.

*Durchaus* drückt eine Bekräftigung der Aussage aus, die im Text selber auf keinen Einwand reagiert (es ist vom Text nicht behauptet worden, dass Bebra diese *Rolle* spielen würde). So muss diese nachdrückliche Versicherung (dass es so sein wird) auf eigene Zweifel des Autors rekurrieren. Das Wort *auch* kann entweder als Partikel die Aussage bekräftigen oder in Adverbform auf andere Orte verweisen, die ebenfalls eine *führende Rolle spielen werden*. Die Bedeutung lässt sich hier nicht klar herausfinden. Da explizit keine anderen Standorte angesprochen werden (etwa in der Form „neben anderen auch“) bleibt die Lesart einer doppelten Bekräftigung (*durchaus auch*) bestehen. In dieser Form enthält die Reihung latent den Moment der „Selbstüberzeugung“. Bei aller Euphorie, die im ersten Satz noch anklingt, ist so im Hintergrund immer die Befürchtung eines Abbaus der Bahnanlagen, sozusagen „das Pfeifen im Walde“ zu „hören“.

Der durch die technischen Umstellungen und die „Konzentration“ *auf wenige Anlagen* bevorstehende Arbeitsplatzbau wird an dieser Stelle nicht realisiert. Maschinen werden nur unter dem Blickwinkel der Arbeitserleichterung gesehen (sie *übernehmen sich wiederholende Vorgänge*).

*Möge die Wertschätzung, die der Bahnhof Bebra örtlich und darüber hinaus genossen hat, auch für die Zukunft erhalten bleiben.*

An dieser Stelle verschiebt sich die Zuversicht auf die *führende Rolle* im Bahnnetz auf eine fast „vermenschlichte“ Sicht des Bahnhofs: *Wertschätzung* bringt man in der Regel einem Menschen entgegen. Die Übertragung auf einen

---

<sup>138</sup> Diese und die weiteren kursiv gedruckten Textstellen in Abschnitt α) sind aus: Meng, Erich, Bebra und die Eisenbahn, in: Chronik, Bd.1 (im weiteren Meng, Eisenbahn), S.81.

Gegenstand zeigt, dass die bahntechnische Bedeutung, die oben noch prophezeit wird, eigentlich nicht mehr antizipiert wird.

Die Formulierung mit dem Imperativ *möge* ist tendenziell an eine transzendente Macht gerichtet, in Langform etwa „möge es das Schicksal (Gott o.ä.) einrichten, dass es so geschieht“ und hat damit die Struktur einer Grabrede („möge ihm die Erde leicht fallen“) oder – etwas abgeschwächt – den Charakter einer Fürbitte in eine schwierige Zukunft gerichtet. So wandelt sich der aufgesetzte<sup>139</sup> „Jubelton“ zu einer Beschwörung „höherer Mächte“.

#### β) Blick auf die Zukunft aus dem Jahre 1991

Wie sich diese Haltung angesichts des massiven Abbaus in den siebziger und achtziger Jahren in der Selbstdarstellung der Stadt geändert hat, zeigt sich etwa am letzten Absatz der Darstellung des Bebraer Bahnhofs aus dem Jahre 1991:

*Bezüglich des zukünftigen Personalbestandes lassen sich nur Spekulationen anstellen, sichere Aussagen und Prognosen sind in der heutigen Situation und unter Berücksichtigung der Änderungen innerhalb der nächsten Jahre nicht möglich.*<sup>140</sup>

Die Einschränkung der Qualität der Aussagen *bezüglich des zukünftigen Personalbestandes* drückt deutlich den Wandel im Verhältnis zur Bahn aus: Wo im Artikel aus dem Jahr 1968 die Zukunft – zumindest oberflächlich – noch optimistisch gesehen wird, wird hier schon die unsichere Zukunft, die eher schlechter als besser wird<sup>141</sup>, angesprochen.

Interessant ist dabei, wie in den Formulierungen *heutige Situation* und *Änderungen der nächsten Jahre* verschleiert wird, was genau damit gemeint ist: Wird

---

<sup>139</sup> Den Einwand antizipierend, so „ernst“ müsse man die Chronik einer Stadt doch nicht nehmen, denn schließlich wisse man doch, dass das nur Werbeschriften seien, will ich an dieser Stelle die „strenge“ Interpretation stark machen, die latente Sinnstrukturen (zunächst) unabhängig von den Intentionen des jeweiligen Autors suchen muss. So wäre es wenig hilfreich im voraus die Analyse – überspitzt ausgedrückt – geleitet durch die Einschätzung „in der Chronik sind nur PR-mäßige Übertreibungen enthalten“ zu beginnen. In einer Analogie zur kriminalistischen Analyse der Spuren eines Verbrechens kann man auch hier sagen, dass das Verwischen von Spuren (das wäre in unserem Fall eine verzerrte Darstellung der Wirklichkeit aus Werbegründen) erzeugt immer neue Spuren. (Vgl. Oevermann, Ulrich et al., Zum Problem der Perseveranz in Delikttyp und modus operandi. Spurentext-Auslegung, Tätertyp-Rekonstruktion und die Strukturlogik kriminalistischer Ermittlungspraxis. Zugleich eine Umformung der Perseveranzhypothese aus soziologisch-strukturanalytischer Sicht, Wiesbaden 1985. Ob sich der Autor seiner Tarnhandlung bewusst ist, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

<sup>140</sup> Die in Abschnitt β kursiv gedruckten Stellen sind aus: Vaupel, Bahnhof, S. 46.

<sup>141</sup> Abkürzend dargestellt würde man bei einer optimistischen Sicht auf die Zukunft nicht mit den Zweifeln in der Argumentation beginnen. Die Versicherung, man könne keine *sicheren Aussagen* machen, verhindert so den möglichen Vorwurf, man hätte falsche Hoffnungen hervorgerufen.

damit auf die wiedererlangte geographische Zentrallage Bebras durch die Wiedervereinigung angespielt<sup>142</sup> oder sind die Privatisierungstendenzen der Bahn gemeint?

*Die internen Anstrengungen sind darauf gerichtet, die Produktivität zu steigern und auf diese Weise eine Verbesserung der Markt- und Wettbewerbsfähigkeit der DB zu erreichen.*

Hier formuliert der Autor fast wie ein Unternehmenssprecher, der die Firmenpolitik der nächsten Jahre vorstellt. Da das Ziel der *Anstrengung* (*die Produktivität zu steigern*) eine Selbstverständlichkeit in jedem Unternehmen (zumindest vom Anspruch her) ist, gerät der Satz zur Phrase. Hier wird auf die bevorstehende Privatisierung der Bahn angespielt<sup>143</sup>. Die Privatisierung bedeutet zwingend, dass man langfristig mit (weiterem) Personalabbau rechnen muss. So werden die obigen *Spekulationen* zu recht handfesten Prognosen.

*Dies wird ohne weitere Anpassungen bei den Anlagen, Fahrzeugen und auch beim Personal nicht möglich sein. Die weitere Existenz des Bahnhofs Bebra ist deshalb jedoch auf absehbare Zeit nicht gefährdet.*

Der Abbau von Arbeitsplätzen wird – wie in der PR-Logik von Firmen – durch den Euphemismus *Anpassung von Personal* ausgedrückt. Wo der Autor am Anfang der Textpassage von *Spekulationen* spricht, wird hier die Gewissheit über bevorstehende Entlassungen (bzw. Frühverrentungen o.ä.) aufgrund von Rationalisierungsmaßnahmen offenkundig. Auch wenn man unterstellt, dass der Autor mit der *Existenz des Bahnhofs* mehr ausdrücken will als das bloße Gebäude, wird das Ausräumen der „Gefährdung“ zu einer Frage der Auslegung, denn wo hört die Existenz des *Bahnhofs* auf?

So wird der gesamte Abschnitt nur zu einer vorauseilenden Entschuldigung für die kommenden „Grausamkeiten“ (den anhaltenden Abbau der Bahnanlagen und dem damit verbundenen Arbeitsplatzabbau).

### c) Die Chronik als Abbild der Struktur der Stadt

---

<sup>142</sup> Eindeutig lässt sich diese Frage aus dem heraus nicht beantworten, das Geleitwort des Bürgermeisters stammt aus dem Januar 1991, also nach der vollzogenen Wiedervereinigung, im gesamten Buch wird an keiner Stelle die Wiedervereinigung oder auch nur Veränderungen in der DDR 1989 erwähnt.

<sup>143</sup> Die wohl gemerkt nicht offen ausgesprochen werden.



Zwar kann man wenn man die „Tarnschichten“ beiseite schiebt – und interessanterweise auch über diese Art der Schilderung – durch die Chronik Rückschlüsse auf Stadt und Bevölkerung ziehen. Durch das Luftbild hat man allerdings schneller ein klares Bild vor Augen, das man m.E. durch Zitate aus der Chronik nur sehr viel umständlicher erhalten würde<sup>144</sup>. Das lässt sich – einfach formuliert – dadurch erklären, dass das Luftbild nur optische Verzerrungen enthält, während ein so hochgradig ediertes Protokoll wie eine Chronik auch „menschliche Verzerrungen“ zeigt.

### **7. Resümee: Der Konflikt der „zwei Seelen“ auf Dauer gestellt?**

Bevor jetzt auf die methodische Betrachtung der Analysen von Luftbild und Karten und der Erweiterung der Datenbasis übergangen wird, soll hier noch ein kurzes Fazit für den Fall Bebra abgegeben werden.

Die Ergebnisse bezüglich der Bevölkerung aus der Luftbildanalyse, die sich auch in der Erweiterung weiterer Quellen<sup>145</sup> bestätigt haben, lassen eine übergreifende Struktur erkennen. Diese ist durch den Konflikt zwischen einem Beharren, dem Festhalten an „Altem“ (bzw. einer Rückbeziehung auf Vergangenes) und einer „verändernden“ Kraft gekennzeichnet. Dabei wechselt jeweils die inhaltliche Füllung des Konflikts: Die Bauern wehren sich beim Bau der Bahn gegen die Modernisierung des Dorfes, die Bewohner der Eisenbahnsiedlungen versuchen nach der Wiedervereinigung den verlorenen Geist der Eisenbahnerstadt wiederzubeleben. Die Konflikte zwischen dem Bestehenden und einem „Neuen“ sind vorprogrammiert, da über ein Jahrhundert lang jede Entwicklung im Endeffekt von außen durch die Bahn gelenkt wurde. Eine Identität als Stadt, die nicht nur aus dem Label „ehemaliger Eisenbahnknotenpunkt“ besteht und eine damit zusammenhängende eigenständige „Entscheidungstradition“ konnte nicht entwickelt werden.

---

<sup>144</sup> Viele Aspekte sind ausschließlich durch das Luftbild erschließbar, siehe Kapitel V.

<sup>145</sup> Das Konfliktpotential, dass sich durch den Abbau des Knotenpunkts entwickelt hat, lässt sich etwa an der Diskussion um den geplanten Bau eines syrisch-orthodoxen (orthodoxe christliche Glaubensgemeinschaft, deren Gläubige in erster Linie dem Südosten der Türkei entstammen) Gemeindehauses im Ostteil der Stadt zeigen. Dabei sind nicht nur die Äußerungen, von einigen Gegnern des Baus (in einer Anzeige der FWG Bebra zum Kommunalwahlkampf wurde im Zusammenhang mit dem Kirchenbau etwa vor einer „Orientalisierung Bebras“, dem „kulturellen und wirtschaftlichen Niedergang Bebras“ und der „Signalwirkung für andere orientalische Minderheiten“ gewarnt), sondern auch die Reaktion der „anderen Seite“ aufschlussreich (siehe An-

## **V. Ergiebigkeit und Grenzen der Analyse von Luftbild und Karten**

Nach der Kontrastierung des letzten Kapitels mit anderen Datentypen kann die Analyse des Luftbilds als äußerst ertragreich und weitgehend „erfolgreich“ (die Hypothesen werden größtenteils durch andere Quellen gestützt) bezeichnet werden. Das Kartenmaterial hat sich im Vergleich dazu als wenig nutzbringend herausgestellt. Damit ist nicht zwingend gesagt, dass Karten für soziologische Untersuchungen völlig ohne Relevanz sein müssen<sup>146</sup>, zur Erweiterung der Luftbildinterpretation zeigten sie sich jedoch wenig geeignet.

Wie kommt es zu dieser Diskrepanz bezüglich der Ergiebigkeit zwischen diesen – zumindest auf den ersten Blick recht ähnlichen – Datentypen? Die Antwort muss in erster Linie in dem Aspekt gesucht werden, der anfangs für die Auswahl der Reihenfolge der Analysen (Luftbild vor Karte) ausschlaggebend war: Das Luftbild ist eine technische Aufzeichnung und damit in geringerem Maße ediert als eine Karte. Man könnte sagen, die Karte ist schon das (zeichnerische) Ergebnis einer Interpretation (u.a. von Luftbildern) durch einen Geographen/Kartographen und damit nur wenig gewinnbringend zu erschließen. Erklärtes Ziel der Arbeit war es das Luftbild und die Karten extensiv, d.h. möglichst breit angelegt, auszulegen. Zur Übertragung der Ergebnisse auf die siedlungssoziologische Forschung ergeben sich daraus zwangsläufig die Fragen, welche Ergebnisse auch durch anderes Datenmaterial hätten erschlossen werden können und welche Schlüsse nur das Luftbild<sup>147</sup> erlaubt; allgemeiner: Wo liegen Grenzen und Chancen des Luftbilds?

Zunächst muss man die Komplexe bzw. Fragestellungen genauer beleuchten, die im Luftbild verborgen bleiben. Diese Elemente lassen sich in zwei Aspekte gliedern: Bevölkerung und Geschichte der Stadt. Zwar wurden durch die Betrachtung des Luftbilds über die Bevölkerung umfangreiche Aussagen gemacht und die Entwicklungsgeschichte entlang des Bahnbaus sehr treffend charakterisiert, insgesamt bleiben aber viele Fragen in diesen Bereichen offen oder konnten nur hoch

---

hang F): Anstelle tatsächlich politischer Äußerungen, im Sinne einer Lösung des kommunalen Konflikts, werden hier moralisierende Anschuldigungen vorgebracht.

<sup>146</sup> Bei der Anfertigung dieser Arbeit verschob sich der Schwerpunkt sehr bald zu Gunsten des Luftbildes, da dieser Datentyp Ausgangspunkt für die Analyse der Stadt war. Strenggenommen hätte man, um das gesamte Erschließungspotential des Kartenmaterials auszuschöpfen, die Analyse der Karten ohne die Erschließungen des Luftbilds vornehmen müssen oder das Kartenmaterial eines anderen Ortes ohne Hinzunahme des Luftbilds einer Interpretation unterziehen müssen. Da dieser Weg den Rahmen der Arbeit gesprengt hätte, musste hier darauf verzichtet werden.

spekulativ beantwortet werden. Beispiele wären die genaue Reihenfolge in der Bebauung, die Konfession der Einwohner, etc. Hier ist m.E. sinnvoll, zur Beantwortung andere Datentypen hinzuziehen. Ein Forscher, der aus einem „l'art pour l'art-Verständnis“ heraus (nach dem Motto, „mit so wenig Material wie möglich arbeiten“), sich diesbezüglich ausschließlich auf Ergebnisse einer Luftbildanalyse bezöge, würde verschwenderisch mit seinen Ressourcen umgehen. Im Zweifelsfalle müsste er alle aus dem Luftbild gewonnenen Schlüsse anhand zusätzlicher Material überprüfen. Die besondere Qualität des Datentyps Luftbild kommt erst da zum tragen, wo es darum geht die Siedlung als Totalität zu erfassen und daraufhin eine individuierte Fallstruktur der Stadt erschließen zu können.

## **VI. Die Interpretation/Auswertung von Luftbild und Karte in der Geographie**

Die Beschäftigung mit Luftbildern und Karten ist in der Geographie ein üblicher Weg, Landschaften und Siedlungsstrukturen zu erfassen. So liegt die Vermutung nahe, die Art der Analyse von Luftbild und Karte, die in dieser Arbeit propagiert wird, sei zwar für die Soziologie „Neuland“, in der Geographie hingegen schon Routine. Ob dem so ist, bzw. inwieweit in der Geographie eine ähnliche Herangehensweise existiert, soll im folgenden Kapitel untersucht werden. Für diesen Zweck sollen einzelne geographische Verfahren der Luftbild- und Kartenanalyse vorgestellt und einer methodischen Kritik unterzogen werden. Der Schwerpunkt wird dabei auf dem Luftbild liegen.

### **1. Das Luftbild<sup>148</sup>**

#### **a) Der Stellenwert des Luftbilds in der Geographie**

In der Geographie<sup>149</sup> ist das Luftbild ein gängiger Datentyp, seit 1953 gehört die Luftbildauswertung zur universitären Ausbildung der Geographen<sup>150</sup>. Schneider hebt den besonderen Vorteil des Luftbilds für die Geographie hervor, indem er

---

<sup>147</sup> Das Kartenmaterial soll im Folgenden aus genannten Gründen ausgeklammert werden.

<sup>148</sup> Da es sich bei dem in der Arbeit analysierten Luftbild um eine Senkrechtaufnahme handelt, ist hier mit Luftbild – wo nicht anders vermerkt – immer die senkrechte Ansicht gemeint.

<sup>149</sup> Die Verwendung in anderen Disziplinen z.B. der Archäologie muss aus Platzgründen an dieser Stelle ausgeklammert werden, zumal die meisten Erschließungsmöglichkeit von geographischen Ansätzen abgeleitet wurden.

sich auf Schlüters Definition der Landschaft bezieht: „Wir versetzen uns [bei der Verwendung des Begriffs Landschaft, I.W.] in den Geist eines idealen Beschauers, der aus der Höhe einen ganzen Erdraum zu überblicken vermag, so jedoch, dass ihm die Landschaftselemente auch wieder nicht zu einer unterschiedslosen Masse zusammenfließen, sondern sich ihm bis zu jedem beliebigen Grad der Genauigkeit scharf vorstellen.“<sup>151</sup> Schlüter entwickelte diese Begriffsklärung 1920 also vor der flächenhaften Ausbreitung von Luftbildern. Schneider versteht die hier ausgedrückte idealisierte Perpektivenübernahme als Vorgriff auf die moderne Luftbildauswertung.

Grundsätzlich muss man in Bezug auf die geographische Analyse von Luftbildern begriffliche Unklarheiten konstatieren. So unterscheiden Gierloff-Emden und Schroeder-Lanz zwischen Luftbildinterpretation und Luftbildauswertung (wobei in dieser Definition die Ergänzung „quantitativer Aussagen“ zur „qualitativen“ Interpretation eine „Auswertung“ bedeuten<sup>152</sup>), während Schneider beide Begriffe synonym verwendet<sup>153</sup>.

Dieses Schwanken zwischen Interpretieren und Auswerten schlägt sich auch in der Verwendungsweise von Luftbild nieder: Zunächst wird das Luftbild zur Erstellung von Karten benutzt. Aber es gibt auch Aufnahmen (nach Jeschor sind dies „die meisten“<sup>154</sup>), die nicht als Vorlage zeichnerischen Umsetzens verwendet werden, „sondern ,um zu sehen, was ist‘“<sup>155</sup>.

Die Funktion dieses „Sehens“ wird sehr unterschiedlich definiert. So kann das Luftbild der „Orientierung“ (im Gelände)<sup>156</sup> als „Geländeersatz (...), der in vielen Fällen oft die einzige Möglichkeit zur Raumerkundung darstellt“<sup>157</sup>; oder auch als „Originalquelle für (...) Studien“ dienen.<sup>158</sup> Letzterer Aspekt ist für unseren Zusammenhang der entscheidende, auch wenn – wie sich zeigen wird – die anderen

---

<sup>150</sup> Vgl. Gierloff-Emden, Schroeder-Lanz, Luftbildinterpretation, Bd.1, S.16.

<sup>151</sup> Schlüter zit. nach Schneider, Sigfried, Luftbild und Luftbildinterpretation, Berlin 1974 (im weiteren Schneider, Luftbild), S. 2.

<sup>152</sup> Gierloff-Emden, Schroeder-Lanz, Luftbildinterpretation, Bd.1, S.54.

<sup>153</sup> Erkennbar etwa am Titel der in Aufbau und Inhalt sehr ähnlichen Lehrbücher: „Luftbildauswertung“ (Gierloff-Emden/Schroeder-Lanz) und „Luftbild und Luftbildinterpretation“ (Schneider). Im übrigen unterlaufen selbst Gierloff-Emden/Schroeder-Lanz Verwechslungen der eigenen Unterscheidung. Vgl. auch Jeschor: „Auch eine meßtechnische Luftbildauswertung setzt ein gewisses Maß an Luftbildinterpretation voraus.“ Jeschor, Alfred, Gelände- Karte und Luftbild, Regensburg 1978 (im weiteren Jeschor, Gelände), S.325.

<sup>154</sup> Jeschor, Gelände, S.325.

<sup>155</sup> Ebd.

<sup>156</sup> Etwa bei Bleiel, Karl-Heinz, Orientierung mit Luftbild und Karte, Regensburg 1989 (im weiteren Bleiel, Orientierung).

<sup>157</sup> Leser, Hartmut, Geographie, Braunschweig 1980 (im weiteren Leser, Geographie), S.137.

Anwendungen immer wieder in die Analyse „einbrechen“. Unklar bleibt weiterhin der Stellenwert der Luftbildinterpretation innerhalb der Untersuchung: Jeschor etwa behauptet, dass man „durch Luftbildinterpretation (...) schnell eine anschauliche und relativ genaue Vorstellung des betreffenden Untersuchungsgebietes“<sup>159</sup> gewinne, während Schneider das Luftbild als „Studienobjekt und ‚Informationsspeicher‘ gleichzeitig“<sup>160</sup> einschätzt. Hagen betont wiederum die Eigenständigkeit dieses Datentyps: „Luftbilder [sind] keineswegs nur oder stets Ergänzungen geographischer Karten, sondern gleichwertig neben ihnen stehende Forschungsinstrumente, die jedoch von Fall zu Fall selbständige oder ergänzende Funktion haben.“<sup>161</sup>

Anhand dieser Zitate kann man aus dem Blickwinkel einer strukturalen Wissenschaftsauffassung, wie sie etwa durch die objektive Hermeneutik vertreten wird, sofort entdecken, dass in dieser Herangehensweise die Trennung von protokollierter Wirklichkeit und Protokoll<sup>162</sup> nicht vollzogen wird. Indem z.B. von „Geländeersatz“ die Rede ist, wird der spezifische Charakter des Luftbilds als vertikaler Abbildung einer Landschaft bzw. Stadt ausgeblendet. Das Luftbild wird dadurch nicht als eigenständiger Datentyp erkannt, sondern wird auf den Status eines Substituts für die methodisch höherstehende Begehung degradiert.

## b) Das Vorgehen bei der Auswertung/Interpretation

### α) Allgemeines zur Methodik

Zunächst muss man feststellen, dass in den Lehrbüchern der Luftbildauswertung die Darstellung der optischer Grundlagen<sup>163</sup>, die Auseinandersetzung mit verschiedenen Aufnahmetechniken<sup>164</sup> und die Erörterung technischer Hilfsmittel bei der Auswertung<sup>165</sup> den größten Raum einnimmt<sup>166</sup>. Über methodische Probleme der Interpretation erfährt man demgegenüber nur sehr wenig. Als

---

<sup>158</sup> Leser, Hartmut, *Feld- und Labormethoden der Geomorphologie*, Berlin 1977, S.38.

<sup>159</sup> Schroeder-Lanz, Hellmut, *Luftbild Neugraben. Methodische und landeskundliche Ergebnisse einer Luftbildauswertung*, Hamburg 1962 (im weiteren Schroeder-Lanz, Neugraben) S.1.

<sup>160</sup> Schneider, Luftbild, S.1.

<sup>161</sup> Hagen, Toni, *Wissenschaftliche Luftbild-Interpretation. Ein methodischer Versuch*. Zürich, 1950 (im weiteren Hagen, Versuch) S. 213.

<sup>162</sup> Zu dieser zentralen Unterscheidung vgl. Oevermann, *Subjektivität, Oevermann, Ulrich, Genetischer Strukturalismus und das sozialwissenschaftliche Problem der Erklärung der Entstehung des Neuen*, in: Stefan Müller-Doohm (Hg.), *Jenseits der Utopie. Theoriekritik der Gegenwart*, Frankfurt am Main 1991, S. 302ff.

<sup>163</sup> So gibt es seitenlange Abhandlungen zum Aufbau des Auges und den Grundlagen der Fotografie.

<sup>164</sup> Zum Beispiel Falschfarb- oder Infrarotaufnahmen.

<sup>165</sup> Etwa der Stereoskopie.

„Voraussetzungen“ für den „Beobachter“ (also den analysierenden Geographen) eines Luftbilds werden aufgrund des hohen Stellenwerts dieser technischen Grundlagen auch „normale Augensehschärfe, gute stereoskopische Sehfähigkeit, Farbtüchtigkeit, Beobachtungsgabe, Phantasie, Geduld und Urteilsfähigkeit“<sup>167</sup> angegeben.

Das Hauptproblem bleibt – wie es sich auch schon oben bei der unklaren Trennung von Interpretation und Auswertung gezeigt hat – die Vermischung naturwissenschaftlicher bzw. statistischer mit interpretativen Verfahren: „Wie in der geographischen Wissenschaft seit A. von Humboldt und F. von Richthofen Beobachtung und Messung methodisch vereint sind, so wird auch das Ergebnis der Luftbildinterpretation aus Beobachtung und Messen gewonnen. Den Forderungen der messenden Naturwissenschaften kommt das stereoskopisch auswertbare Luftbild entgegen. Die Methoden der quantitativen Bildauswertung, die am dreidimensionalen Landschaftsmodell angewandt werden (...) gehören zur Luftbildmessung.“<sup>168</sup> Dabei wird tendenziell den nicht statistischen Verfahren die Wissenschaftlichkeit bzw. eine wissenschaftliche Methode abgesprochen, sie werden in die Nähe des Subjektivismus geschoben: „Bei der Auswahl der Reize und damit der Erfassung der Interpretationselemente spielen subjektive Momente eine wichtige Rolle, d.h. zu den Grundlagen jedes Interpretationsergebnisses gehören auch Ausbildung, Erfahrung und Ideenreichtum der Interpreten. Dieses persönliche Wissen des Interpreten kann bei bestimmten Aufgaben, insbesondere wenn es sich um das Erarbeiten von Korrelationen und Abhängigkeitsbeziehungen handelt, durch Heranziehen einer Expertengruppe verstärkt und objektiviert werden.“<sup>169</sup>

Die „Unsicherheit“ im Umgang mit nicht quantifizierenden Verfahren, lässt sich auch in einer technisierten Gliederung des Erkenntnisprozesses erkennen, die in Methodenbüchern häufig in Form eines Flussdiagrammen dargestellt wird<sup>170</sup>. Die nicht quantifizierbare Erkenntnis wird durch eine technische Darstellung im System der „normal sciences“ „salonfähig“ gemacht.

---

<sup>166</sup> Schroeder-Lanz/Gierloff-Emden beschäftigen sich in einem eigenen Band nur mit optische Aspekte, dem Auge und der Stereoskopie (dies., Luftbildauswertung, Bd.2).

<sup>167</sup> Schroeder-Lanz/Gierloff-Emden, Luftbildauswertung, S.35.

<sup>168</sup> Schneider, Luftbild, S. 2.

<sup>169</sup> Schneider, Luftbild, S. 168.

<sup>170</sup> Vgl etwa Schneider, Luftbild, S. 168f. oder Leser, Geographie, S.133.

Ein weiteres „Symptom“, für den „Minderwertigkeitskomplex“ den man gegenüber naturwissenschaftlichen Verfahren besitzt, ist das „Verstecken“ interpretativer Vorgänge: Schneider spricht von der „fließenden Grenze“ von „Unterscheiden und Identifizieren, d.h. dem Wiedererkennen von Merkmalen und Formen aus einer gewohnten Umgebung und dem Deuten oder Interpretieren, d.h. einer absoluten Denkleistung.“<sup>171</sup>

Trotzdem will man sich, bei allen den „qualitativen“ Verfahrensweisen diagnostizierten „Gefahren“, nicht auf ausschließlich quantifizierende Analysen einschränken. So heißt es etwa bei Gierloff-Emden/Schroeder-Lanz zur Begründung, weswegen eine ausschließlich computergesteuerte Auswertung („automatische Interpretation“) die menschliche Analyse nicht (komplett) ersetzen könne: „Bei Kombination beider Denkart [des logischen und assoziativen Denkens des Menschen, I.W.] können sich plötzlich intuitiv Gedankenblitze, Ähnlichkeiten oder Vermutungen von Zusammenhängen ergeben, die sich bei logischer Nachprüfung als richtig erweisen.“<sup>172</sup>

Greift man auf die Trennung von Gierloff-Emden/Schroeder-Lanz in Auswertung und Interpretation zurück, so kann man hier zusammenfassen, dass das Interpretieren (was rekonstruktive Elemente enthält) als intuitiv, und damit sozusagen „frei-schwebend“, tendenziell unwissenschaftlich betrachtet und so, der als wissenschaftlicher angesehenen, (subsumtionslogischen) Auswertung untergeordnet wird.

#### β) Die Reihenfolge

Gierloff-Emden/Schroeder-Lanz schlagen als ersten Schritt einer Interpretation die flächenhafte Abgrenzung von „Grautondetails“, also die Unterscheidung verschiedener Bildelemente vor. Dem folgt die „Identifizierung d[ies]er erkannten und abgegrenzten Details (Punkte, Linien, Flächen) mit den entsprechenden Objekten des Landschaftsausschnitts“. Diese Identifizierung „wird ermöglicht durch Grau- bzw. Farbtonabstufungen, Texturen, Strukturen und Stereoeffekte (Größe, Umriss, Schattenwurf). Mit Überlegungen, Fachwissen und Anwendung

---

<sup>171</sup> Schneider, Luftbild, S. 168.

<sup>172</sup> Gierloff-Emden, Schroeder-Lanz, Bildauswertung, S.135.

systematischer Methoden kann der Auswerter [dabei] mehr leisten und genauer arbeiten als durch einfaches Betrachten des Luftbildes.“<sup>173</sup> Man fragt sich was das „einfache Betrachten“ ist, eine ästhetische Wahrnehmung? Jede Interpretation ist mit Überlegungen verbunden, in der Wissenschaft auch mit Fachwissen und Methode. Wobei man das „Fachwissen“ mit Expertentum und die „systematischen Methoden“ mit Wissenschaft (wobei durch das Adjektiv der Anklang zur Naturwissenschaft vollzogen wird) gleichsetzen kann.

Dem folgt die Unterscheidung von „direkter“ und „indirekter“ Interpretation, wobei die direkte Vorgehensweise durch „eigene Erfahrung“, den Vergleich mit „luft-bildgemäßen Testabbildungen“ (sogenannten Schlüsseln) und über die Identifizierung „durch Assoziation oder Elimination“ („schrittweise Einengung der Deutungsmöglichkeiten“) des „physiognomischen Erscheinungsbilds (Grauton, Textur, Stereoeffekt)“ geprägt ist, bei einer indirekten Interpretation „benutzt der Auswerter die Kenntnisse der Gesetzmäßigkeiten oder Korrelationen zwischen den verschiedenen Landschaftselementen“.

Die Grenze zwischen direkter und indirekter Interpretation wird hier sehr willkürlich gezogen, denn die Hinzunahme von Schlüsseln zur Identifizierung liegt schon außerhalb des Bereichs einer Erschließung direkt aus dem Bild.

Die streng quantifizierenden Methoden sollen hier außer acht gelassen werden, im folgenden soll eine Luftbildinterpretation dargestellt werden, die weniger auf eine (quantifizierende) Klassifikation des abgebildeten Ortes (etwa über bestimmte Werte anderer Siedlungen<sup>174</sup>) abzielt, sondern (eher) der Erfassung einer Siedlungsstruktur erreichen will.

χ) Das Beispiel Neugraben von Schroeder-Lanz<sup>175</sup>

Nach der Schilderung der Einbettung Neugrabens im Hamburger Raum (nach geologischen, morphologischen und „soziologischen“<sup>176</sup> Gesichtspunkten) folgt eine morphologisch-geologische Gliederung der Aufnahme. Über die Textur folgt dann eine Bestimmung des landwirtschaftlichen Anbaus. Hierbei wird betont, dass auf technische Hilfsmittel verzichtet („kein Densitometer zur Verfügung“<sup>177</sup>) und mit Vergleichswerten aus anderen Untersuchungen gearbeitet wurde. Durch

---

<sup>173</sup> Alle Zitate Gierloff-Emden, Schroeder-Lanz, Bildauswertung, S. 53f.

<sup>174</sup> Z.B. der Wohndichte.

<sup>175</sup> Hierzu muss man noch anmerken, dass hier mit mehreren Maßstäben und Stereobildern gearbeitet wurde.

<sup>176</sup> Der Begriff wird sehr allgemein verwendet, gemeint sind hier historische Entwicklungsschritte in der Landwirtschaft der Umgebung.



Bestimmung des „Siedlungsbilds“ folgt dann eine Charakterisierung vorher eingeteilter Gebiete, die durch Abpausen vom Luftbild graphisch dargestellt werden, etwa in folgender Form: „Es sieht so aus, als sei hier eine Hofparzelle aufgeteilt.“<sup>178</sup>; „die seit 1925 entstandenen rechteckigen, regelmäßigen, kleinen Handtuchparzellen der Arbeiter und Angestellten an der Eisenbahn (zeitliche Datierung möglich aus dem Vorkommen von kastenförmigem Wohnhaus und Runderker)“<sup>179</sup>.

Schließlich werden die Ergebnisse zusammengefasst: „Die Auswertung des Luftbilds ergibt, dass das Neugrabener Gebiet in der Übergangsphase von landwirtschaftlicher zu städtischer Nutzung der Fläche (als Baugelände) steht. Noch sind die landwirtschaftlichen Betriebe deutlich zu erkennen und prägen das Erscheinungsbild. Aber immer mehr wird dieses von den städtischen Wohnsiedlungen und den ihnen nachfolgenden Betrieben und Läden der niederen Funktionen bestimmt. Neugraben macht den Eindruck eines Ortes, in dem sich abseits eines gut erhaltenen dörflichen Kernes eine städtische Arbeitersiedlung an einer Bahnstation entwickelt hat.“<sup>180</sup>

Der eigentlichen „Luftbildauswertung“ folgt die „Gegenprobe“ durch die Ergänzung von Literatur und Geländebegehung, dabei wird einerseits betont, wie präzise die Interpretation war, andererseits die Notwendigkeit des ergänzenden Materials unterstrichen: „Das Literaturstudium dient zwei Aufgaben: 1. der Untermauerung und Verbesserung des gewonnenen Bildes durch statistische Angaben (Einwohnerzahl, soziale Gliederung, Wirtschaft) und 2. der Vertiefung der Kenntnis von der Entwicklung zum heutigen Siedlungsbild und zur heutigen Wirtschaftsstruktur. Der Geländebegehung kommt vorwiegend eine korrigierende Aufgabe für die Klassifizierung nach Haustypen zu (...). Neu aufzunehmen ist bei der Geländebegehung Art und Lage der Geschäfte, Sparkassen, Kinos, Hotels usw.“<sup>181</sup>

Rückschlüsse auf die Bevölkerungsstruktur und langfristige örtliche Probleme, wie sie in dieser Arbeit bei der Analyse Bebras vorliegen, bleiben in beiden Abschnitten aus.

---

<sup>177</sup> Schroeder-Lanz, Neugraben, S.10.

<sup>178</sup> Schroeder-Lanz, Neugraben, S.14.

<sup>179</sup> Schroeder-Lanz, Neugraben, S.16.

<sup>180</sup> Schroeder-Lanz, Neugraben, S. 20.

<sup>181</sup> Schroeder-Lanz, Neugraben, S.42.

Im Anhang wird abschließend dargestellt wie in „sechs Arbeitsgängen“ die Auswertung vollzogen wurde. Dabei wird das Nachzeichnen auf Folie (z.B. der Grundstücke) als Hilfsmittel und die Klassifizierung (z.B. der Häusertypen) über verschiedene Musterbeschreibungen in Tabellenform angegeben.

Auffällig im Resümee ist die Betonung des großen Anteils erfolgreicher Identifizierungen: „Besonders hervorzuheben ist der durchschnittliche Identifikationsfehler für Haustypen. Er liegt bei 3600 untersuchten Einheiten bei zwei Prozent.“<sup>182</sup>

## **2. Die Karteninterpretation**

In diesem Bereich lassen sich ähnliche Vermischungen von praktischer Anwendung und Analyse feststellen. Allerdings ist die Karteninterpretation weniger von technischen Hilfsmitteln bestimmt.

Als Beispiel sei hier nur genannt: „Es gibt keine Methode sich schneller über einen Raum oder über einzelne Probleme eines Raumes zu informieren, als durch Lesen, Analysieren und Interpretieren von Karten. Das Lesen von Symbolen, das Erfassen von Bergformen und Höhenlinien- oder Schraffendarstellungen, das grobe Abschätzen von Einwohnerzahlen aus einem Siedlungsgrundriss usw. sind die Grundlagen einer [Karten-]Interpretation.“<sup>183</sup>

## **VII. Die strukturalistisch-soziologische Analyse im Vergleich zum Vorgehen der Geographie**

Einer der zentralen Unterschiede der geographischen Herangehensweise an Luftbild oder Karte, gegenüber der Vorgehensweise, die in dieser Arbeit vorgeschlagen wird, ist die kategoriale Aufteilung nach Themengebieten. Die Bildelemente werden vor der Interpretation nach vorgegebenen Aspekten unterteilt und dann innerhalb dieser analysiert (z.B. „Einteilung der Felder“ wird unter dem Themengebiet „Landwirtschaft“ analysiert). Die Reihenfolge, nach der dann die Themenabschnitte (nach den jeweiligen Bildelementen) in Luftbild oder Karte untersucht werden, ist dafür dem Forscher relativ freigestellt<sup>184</sup>. Diese

---

<sup>182</sup> Schroeder-Lanz, Neugraben, S.55.

<sup>183</sup> Fezer, Fritz, Karteninterpretation, Braunschweig 1974 (im weiteren Fezer, Karteninterpretation), S. 9.

<sup>184</sup> Vgl. etwa Fezer, Karteninterpretation S. 10: „Die thematische Reihenfolge richtet sich ganz nach der Erfassbarkeit.“

Freiheit ist „unschädlich“, d.h. für die Forschungsergebnisse recht unerheblich, da die verschiedenen Themengebieten in der Regel nicht aufeinander aufbauen. Eine Siedlung wird nicht als eigene Fallstruktur, sondern nur unter dem Blickwinkel verschiedener Faktoren<sup>185</sup> betrachtet. Diese Trennung führt dann folgerichtig zu einer Abspaltung des Sozialen: „In unserer Umwelt im weiteren Sinne geht gewiss nicht nur das auf, was wir unmittelbar mit unseren Sinne wahrnehmen, sondern auch die Welt des Psychischen, Sozialen. Letzteres lässt sich meines Erachtens allerdings nicht als Forschungsobjekt in die geographische Wissenschaft einbeziehen, so bedeutsam es sich auch vielfach für das Verständnis des unmittelbar Beobachteten erweisen mag. Seine Darlegung fällt in die Soziologie.“<sup>186</sup> Eine Siedlung oder auch Kulturlandschaft kann dadurch von Geographen nie als sinnstrukturiertes (also durch Handeln geprägtes) Gebilde, allgemeiner als Text, aufgefasst werden, sondern immer nur als Umfeld des Menschen.

Andererseits kann die Analyse eines Geographen aufgrund des Fachwissens sehr genaue Aussagen über Entstehung und Geschichte des Ortes und der Flurformen treffen, sowie Bildelemente präzise beschreiben. So wäre als Ergänzung bzw. Material einer rekonstruktionslogischen Analyse die („klassische“) geographische Luftbildauswertung unter dem Aspekt der präzisen Beschreibung des Luftbilds denkbar.

---

<sup>185</sup> So unterscheidet Neef folgende unabhängige „Gesetzlichkeiten“: „a) physikalisch-chemische Gesetzlichkeiten (Naturgesetzlichkeiten) (anorganisch) (...) b) biologische oder vitale Gesetzlichkeit (Lebensgesetzlichkeiten) (organisch) (...) c) Wertung der geographischen Substanz (...) Sozialgesetzlichkeit“. (Neef, Ernst, Einige Grundfragen der Landschaftsforschung in: Karlheinz Pfaffen (Hg.), Das Wesen der Landschaft, Darmstadt 1973, S.130).

<sup>186</sup> Granö, Johannes Gabriel, Geographische Ganzheiten, in: Karlheinz Pfaffen (Hg.) Das Wesen der Landschaft, Darmstadt 1973, S. 5.

**-Luftbild und Kartenmaterial-**

*Atlasco*, Deutschland Auto-Reisekarte, 1: 250 000, Köln, Frankfurt, Saarbrücken, Würzburg, Berlin ohne Jahr

*Grothus*, Stadtplan Bebra, Kassel ohne Jahr

*Hessisches Landesvermessungsamt*, Luftbild („der Stadt Bebra“) im Maßstab 1:13 000, 6/96. Wiesbaden ohne Jahr

*dies.*, Topographische Karte, 1:25000, Normalausgabe: 5024. Rotenburg an der Fulda, Wiesbaden 1994

*Magistrat der Stadt Bebra*, Verschiedene Bebauungspläne aus verschiedenen Jahren

*Verwaltungs-Verlag*, Faltplan Bebra, München ohne Jahr

**-Literatur-**

*Bleiel*, Karl-Heinz, Orientierung mit Luftbild und Karte, Regensburg 1989

*Brake*, Ludwig, Die ersten Eisenbahnen in Hessen, Wiesbaden 1991

*Fezer*, Fritz, Karteninterpretation, Braunschweig 1974

*Fiedler*, Konrad, Grundlagen der Bahntechnik. Eisenbahnen, S-, U- und Straßenbahnen, Hamburg 1980

*Fischer*, Otto, Die verkehrswirtschaftliche Entwicklung des Raumes um Bebra, Marburg 1953

*Fochler-Hauke*, Gustav: Verkehrsgeographie, Braunschweig 1976

*Geschichtsverein Rotenburg*, Straßennamen in Bebra und ihre Bedeutung, Bebra 1997

*Gierloff-Emden*, Hans-Guenter/ Hellmut *Schroeder-Lanz*, Luftbildauswertung. 3. Bd., Mannheim 1971

*Granö*, Johannes Gabriel, Geographische Ganzheiten, in: Karlheinz Pfaffen (Hg.) Das Wesen der Landschaft, Darmstadt 1973

*Hagen*, Toni, Wissenschaftliche Luftbild-Interpretation. Ein methodischer Versuch. Zürich, 1950

*Hantschel*, Roswitha/Elke *Tharun*, Anthropogeographische Arbeitswesen, Braunschweig 1980

*Hassert*, Karl, Allgemeine Verkehrsgeographie, Berlin, 1931

*Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Landesentwicklungsplan Hessen 2000. Entwurf für die Anhörung, Wiesbaden 1997*

*Ders., Regionaler Raumordnungsplan Nordhessen 1995, Wiesbaden 1995*

*Hübsch, Angela, Eskalationen um das syrisch-orthodoxe Gemeindezentrum in Bebra. Rechtsruck von CDU und Freier Wählergemeinschaft, in: Schadt, Timo/Kathy Seewald, Deutschlands Mitte – aber rechts daneben. Dokumentation zu Konservatismus, Fremdenfeindlichkeit, Rechtsradikalismus... Osthessen heute, Bad Hersfeld 1997*

*Jeschor, Alfred, Gelände- Karte und Luftbild, Regensburg 1978*

*Leser, Hartmut, Feld- und Labormethoden der Geomorphologie, Berlin 1977*

*Ders., Geographie, Braunschweig 1980*

*Loer, Thomas, Halbbildung und Autonomie. Über Struktureigenschaften der Rezeption bildender Kunst, Opladen 1996*

*Magistrat der Stadt Bebra (Hg.), Chronik einer Stadt Teil 1: Bebra 1969, Teil 2: Bebra im Wandel des 20. Jahrhunderts, Bebra 1991*

*Mayer, Arthur von, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahn von 1835 bis 1890, Berlin 1891*

*Mikus, Werner, Die Auswirkungen eines Eisenbahnknotenpunktes auf die geographische Struktur einer Siedlung – am speziellen Beispiel von Lehrte und ein Vergleich mit Bebra und Olten/Schweiz (Freiburger Geographische Hefte, Heft 3), Freiburg 1966*

*Neef, Ernst, Einige Grundfragen der Landschaftsforschung in: Karlheinz Pfaffen (Hg.), Das Wesen der Landschaft, Darmstadt, 1973*

*Oevermann, Ulrich, Fallrekonstruktionen und Strukturgeneralisierung als Beitrag der objektiven Hermeneutik zur soziologisch-strukturtheoretischen Analyse. unveröffentlichtes Manuskript, Frankfurt am Main 1981*

*Ders., Genetischer Strukturalismus und das sozialwissenschaftliche Problem der Erklärung der Entstehung des Neuen, in: Stefan Müller-Doohm (Hg.), Jenseits der Utopie. Theoriekritik der Gegenwart, Frankfurt am Main 1991*

*Ders., Hermeneutische Sinnrekonstruktion: Als Therapie und Pädagogik mißverstanden, oder: das notorische strukturtheoretische Defizit pädagogischer Wissenschaft, in: Detlef Garz, Klaus Kraimer (Hg.), Brauchen wir andere Forschungsmethoden? Beiträge zur Diskussion interpretativer Verfahren. Frankfurt 1983*

*Ders., Kontroversen über sinnverstehende Soziologie. Einige wiederkehrende Probleme und Mißverständnisse in der Rezeption der 'objektiven Hermeneutik',*

in: Stefan Aufenanger, Margit Lenssen (Hg.), *Handlung und Sinnstruktur: Bedeutung und Anwendung der objektiven Hermeneutik*, München 1986

*Ders. et al.*, *Kriminalistische Vertextung. Ein methodologisches Modell der Versprachlichung von Spurentexten*, in: Jo Reichertz, Norbert Schröer (Hg.), *Qualitäten polizeilichen Handelns. Beiträge zu einer verstehenden Polizeiforschung*. Opladen 1996

*Ders. et al.*, *Die Methodologie einer 'objektiven Hermeneutik' und ihre allgemeine forschungslogische Bedeutung in den Sozialwissenschaften*, in: Hans-Georg Soeffner (Hg.), *Interpretative Verfahren in den Sozial- und Textwissenschaften*. Stuttgart 1979

*Ders.*, *Die objektive Hermeneutik als unverzichtbare methodologische Grundlage für die Analyse von Subjektivität. Zugleich eine Kritik der Tiefenhermeneutik*, in: Thomas Jung, Stefan Müller-Doohm (Hg.), *„Wirklichkeit“ im Deutungsprozess. Verstehen und Methoden in den Kultur- und Sozialwissenschaften*, Frankfurt am Main 1993

*Ders.*, *Selbsterhaltung oder Sublimierung? Odysseus als künstlerischer Protagonist der Kulturentwicklung. Zugleich eine Kritik an der „Dialektik der Aufklärung“* in: *Merkur*, Jg. 52, Heft 6, 1998

*Ders. /Jörg Tykwer*, *Sinnrekonstruktive Auswertung von Spurentexten. „Mehrfacher Einbruch ins Bootsheimer Schloß“ – Eine Feinanalyse von Tatortbeschreibungen und kriminalistischem Ermittlungshandeln*, in: Jo Reichertz, Norbert Schröer (Hg.), *Qualitäten polizeilichen Handelns. Beiträge zu einer verstehenden Polizeiforschung*. Opladen: Westdeutscher Verlag, 1996

*Ders.*, *Das Verstehen des Fremden. Vortrag zum Gedenken an Eike Haberland am 6. Juni 1993*, in: Frobenius-Gesellschaft Frankfurt am Main (Hg.), *Eike Haberland zum Gedenken*. Frankfurt am Main, 1993

*Ders. et al.*, *Zum Problem der Perseveranz in Delikttyp und modus operandi. Spurentext-Auslegung, Tätertyp-Rekonstruktion und die Strukturlogik kriminalistischer Ermittlungspraxis. Zugleich eine Umformung der Perseveranzhypothese aus soziologisch-strukturanalytischer Sicht*, Wiesbaden 1985

*Ders. et al.*, *Zur Logik der Interpretation von Interviewtexten*, in: Thomas Heinze, et al. (Hg.), *Interpretationen einer Bildungsgeschichte: Überlegungen zur sozialwissenschaftlichen Hermeneutik*. Bensheim, 1980

*Ders.*, *Zur Sache. Die Bedeutung von Adornos methodologischem Selbstverständnis für die Begründung einer materialen soziologischen Strukturanalyse*, in: Ludwig von Friedeburg, Jürgen Habermas (Hg.), *Adorno-Konferenz 1983*. Frankfurt am Main 1983

*Regierungspräsidium Kassel*, Entwurf Regionalplan Nordhessen, Kassel September 1998

*Schwarz, Gabriele, Allgemeine Siedlungsgeographie. Teil 1: Die ländlichen Siedlungen, die zwischen Land und Stadt stehenden Siedlungen, Berlin 1989*

*Tykwer, Jörg, Distanz und Nähe. Zur sozialen Konstitution ästhetischer Erfahrung. Eine soziologische Sinnexplikation der ersten Szenen des Spielfilms „Rote Sonne“, unveröffentlichte Dissertation, Frankfurt am Main, 1989*

*Wagner, Julius, Hessen, München 1961*

Anhang im Internet

unter <http://homepage.hispeed.ch/iwienke/> (teilweise), über den Autor oder in der Bibliothek des Fachbereichs 03 der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt am Main