

**Martina Heßler, Günter Riederer (Hg.), Autostädte im 20. Jahrhundert. Wachstums- und Schrumpfungsprozesse in globaler Perspektive, Stuttgart (Franz Steiner Verlag) 2014, 227 S., zahlr. s/w Abb., Graf. (Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung, 16), ISBN 978-3-515-10692-4, EUR 43,00.**

rezensiert von/compte rendu rédigé par  
**Ralf Roth, Frankfurt am Main**

Der hier zu besprechende Band kann von Ansatz, Methode und Reichtum der inhaltlichen Ausführungen als ein gelungenes Beispiel des oftmals geschmähten Sammelbandformats gelten. Das Thema ist mit den Autostädten als besondere Form des Typus Industriestadt klar bestimmt. Die insgesamt zehn Beiträge sowie der einführende, den Band methodisch wie in die Forschungsperspektiven einordnende Aufsatz von Martina Heßler fügen sich zu einem detailreichen Mosaik mit zahlreichen erhellenden zum Teil auch überraschenden Ausführungen, die in der Tat neue Zugänge zum Themenfeld Industriestadt im 20. Jahrhundert öffnen.

Ein weiterer Vorzug des Bandes ist der gelungene globale Ansatz mit vier Beispielen aus Deutschland, einem markanten Beitrag aus Frankreich, den sozialistischen Varianten des Themas mit Untersuchungen zu russischen, chinesischen und ostdeutschen Autostädten in der Sowjetzeit sowie eindrucksvollen Darstellungen niedergehender Automobilstädte in den USA und Großbritannien. Es fehlen in dem Sample eigentlich nur noch Fälle aus Japan, Korea, Indien oder Lateinamerika, dann wäre bezogen auf das Thema die ganze Welt zwischen zwei Buchdeckeln eingefangen worden. Die zahlreichen interessanten Details, die sich in den Beiträgen finden, können hier nur schlaglichtartig wiedergegeben werden. Wichtig erscheint mir der in vielen Beispielen deutlich hervortretende Zusammenhang von Monostruktur und zeitlich begrenztem aber auch den Rahmen des wirtschaftlichen Aufstiegs anderer Stadttypen übertreffenden Erfolgs zu sein, der vielfach zu Recht zur Charakterisierung als »Boomtown« führte. Dieser Aufschwung war an wenige große Unternehmen, oftmals sogar nur an einem einzigen, gebunden. Boomten VW, Audi, Opel, Renault, GM, Ford, Chrysler, Rover usw., dann wuchsen auch die betreffenden Städte und zwar sehr rasch, überformten ältere Traditionslinien der Gemeinde- oder Stadtentwicklung oder löschten sie sogar wie in den russischen und chinesischen Beispielen ganz aus.

Bemerkenswert ist die in der konzisen Einführung herausgearbeitete zeitliche Versetzung in den großen Bögen von Aufstieg, Höhepunkt und Krise, die die meisten der hier angeführten Beispiele des Phänotyps durchliefen. Fiel die Aufstiegsphase in den US-amerikanischen Autostädten in den Zeitraum der 1920er und 1930er Jahre, so in Westeuropa eher in die 1950er und 1960er Jahre, in Osteuropa dagegen mit Einschränkungen in die 1970er und in China – stellvertretend auch für Indien

– sogar erst in die 1990er Jahre. Die Erfolgsgeschichten liegen im Westen oft in den unmittelbaren Nachkriegsjahrzehnten und decken sich mit dem Durchbruch zur Massenmotorisierung, denen dann in den 1970er und 1980er Jahren die große Ernüchterung folgte mit Produktionsstagnationen im Gefolge der Ölkrise etwa oder auch des härter werdenden globalen Konkurrenzkampfs angefeuert durch den Aufstieg japanischer Autounternehmen reflektiert in den ohnmächtigen Szenen des *car bashing* in der US-amerikanischen Öffentlichkeit.

Es halfen jedoch nur innovative Investitionen und Modernisierungen, die nicht immer gelangen. Deshalb zeichnen viele Beiträge – Ausnahmen sind die Automobilstädte in Russland und China – für die letzten beiden Jahrzehnte des 20. Jahrhundert und für den Beginn des 21. Jahrhunderts ein Bild der Krise, der Unsicherheit, Stagnation und in nicht wenigen Fällen des dramatischen Verfalls der einen oder anderen »once-great city« (S. 208). Wenn diese Periode bei dem auf dem globalen Markt erfolgreicherer Unternehmen wie VW und Audi in Deutschland und demnach auch für die Städte Wolfsburg und Ingolstadt, die in den Beiträgen von Wulf Tessin und Thomas Schlemmer untersucht werden, auch weniger dramatisch verliefen, so machte sich die Krise bei Opel in Rüsselsheim schon stärker bemerkbar. Clemens Zimmermann rekonstruiert diese Entwicklung in seinem Beitrag unter Einbeziehung vieler anderer Aspekte sehr überzeugend.

In anderen Fällen wirkten sich der globale Strukturwandel und die Verschiebung der innovativen Automobilproduktion nach Japan und Korea oder nach Deutschland verheerend aus. In dem Band stehen dafür die Aufsätze von Anne Volkman und Uwe-Jens Walther zu Flint, David Bailey u. a. zu Birmingham und John Gallagher zu Detroit. Die Krisen von General Motors, Ford, Chrysler oder Rover hatten unmittelbare Auswirkungen auf die Planungssicherheit der drei vorgestellten Fallbeispiele und zwar bis hin zum drohenden Kollaps und tiefen Einschnitten in den Budgets und soziokulturellen Ressourcen der städtischen Selbstverwaltungen. Die Werkschließungen bewogen bis zur Hälfte der Einwohner und mehr zum Wegzug. Viele Versuche einer Substitution der industriellen Monostruktur, ihre Ergänzung und Diversifizierung blieben trotz zum Teil beträchtlichen Staatshilfen oftmals ohne Erfolg. Versucht wurden etwa Gewerbeansiedlung wie im Falle der Opelstadt Rüsselsheim, konzertierte Aktivitäten der Regionalförderung wie in dem in den West-Midlands gelegenen Birmingham, der Umbau von Teilen des Werksareals zu touristischen Parks und Erlebniswelten wie im Falle Flints oder die Umwandlung der durch den Wegzug hunderttausender entstandenen Wohnbrachen in *public gardens* mit dem Nebeneffekt der Versorgung der Gebliebenen mit Obst und Gemüse wie im Falle Detroit. Die sich trotz aller Anstrengungen ausbreitende Tristesse teilten sie mit dem Schicksal vieler Industriestädte.

Etwas anders gelagert waren demgegenüber die Erfahrungen in den sozialistischen Ländern. Fehlt hier doch die Vergleichsfolie des fordistischen Gesellschaftsmodells, also der breit angelegten Massenmotorisierung und herausgehobenen Bedeutung des Individualverkehrs. Deutlich wird dies in

den Beiträgen von Esther Meier zum russischen Naberežnye Čelny oder das Parallelbeispiel aus China Changchun, das von Susanne Stein vorgestellt wird. Wie unterschiedlich diese Variante der Automobilstadt angelegt war, kann man in den einer Tabula rasa gleich kommenden großen Planungsentwürfen sehen. Dabei stand die Produktion von PKWs im Gegensatz zum Westen im Hintergrund und blieb eher bescheiden, während die Aufmerksamkeit ganz dem LKW als flexibles Vehikel für den Gütertransport galt. Insofern fehlte auch von vornherein die Grundlage für den Bau autogerechter Städte. Die sozialistischen Automobilstädte, in dem Band auch das von Christoph Bernhardt und Harald Engler vorgestellte Eisenach in der DDR, waren, wie Susanne Stein feststellt, nicht für eine massenhafte Automobilität gebaut (S. 164), weil die Mobilität der Menschen noch in hohen Graden an der Eisenbahn hing. Das änderte sich erst zögerlich in den 1970er Jahren und dann grundlegend mit dem Ende des Kalten Kriegs.

Diese Bemerkungen geben nur einen kleinen Eindruck von der Vielzahl der anregenden Querbezüge zwischen den Beiträgen. So war, um ein letztes Beispiel zu nennen, Ingolstadts Aufstieg zur Automobilstadt nach dem Zweiten Weltkrieg an den Wegzug der sächsischen Automobilindustrie aus der sowjetischen Besatzungszone gebunden, was in dem oben zitierten Beitrag von Schlemmer kenntnisreich geschildert wird. Mit Eisenach erfahren wir aber auch, was mit den Teilen der sächsischen Automobilindustrie geschah, die in der DDR verblieben. Der eine Zweig dieser Scheidung führte u. a. zu Audi, der andere zum VEB Wartburg, das nicht nur die Prestigekarossen der DDR-Funktionäre produzierte, sondern damit auch ein begehrtes Exportgut bereitstellte. Alles in allem bildet der Sammelband mit seiner globalen Perspektive einen gelungenen Neuanfang zu einem alten Thema. Der Band ist zudem mit zahlreichen Schwarz-Weiß-Abbildungen, Grafiken und Tabellen versehen.