

Der Stadt-Land-Gegensatz in der europäischen Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts – ein Abriss

Friedrich Lenger

SUMMARY

Friedrich Lenger: The relationship between city and country in 19th and 20th century Europe – a brief sketch

While authors like Marx attached prime importance to the relationship between the city and the country many sociologists today deny that there are any meaningful distinctions left between them. The article tries to sketch the most important changes and the most important regional variations within Europe over the last two hundred years and in doing so gives special prominence to structural changes within the economy and society. Without wanting to diminish the importance of processes of industrialization for the dissolution of earlier dividing lines between the (walled) city and its surroundings the article proposes to make use of recent work on the economics of agglomeration because such an approach has at least two advantages: It allows to identify more clearly the exceptional character of industrial towns in coal regions and to conceptualize more convincingly the conditions of growth of the many other types of cities growing rapidly in the late 19th and 20th century. This is especially true for the cities of Southern Europe where the long and widespread absence of industrialization did not prevent urban growth. Well into the 21st century the relationship between the city and the country in these regions nevertheless shows quite different features than the metropolitan regions in the northwestern parts of the continent. (The exclusion of Eastern Europe is solely due to the fact that another contribution to this volume deals with it.)

Die Beziehungen zwischen Stadt und Land sind ein Thema, dessen Bedeutung höchst unterschiedlich beurteilt wird. Marx war bekanntlich davon ausgegangen, „daß die ganze ökonomische Geschichte der Gesellschaft sich in der Bewegung dieses Gegensatzes resü-

miert“.¹ Dagegen konstatieren heute nicht wenige Stadtsoziologen und Städteplaner die völlige Auflösung der Stadt-Land-Differenz und suchen in Begriffen wie *Zwischenstadt* nach Beschreibungsformen für die Siedlungsformen des späten 20. und frühen 21. Jahrhunderts, die sie jenseits der Stadt-Land-Differenz ansiedeln.² Stadt ist in dieser Lesart „an Zentrum/Peripherie-Differenzierungen gebunden; sie thematisiert und theoretisiert eine spezifische gesellschaftliche Zentralität der Stadt, die unter Gegenwartsbedingungen, die durch Globalisierung – und d. h. [...] unter anderem durch Dezentralisierung in allen Funktionssystemen – geprägt ist, nicht mehr wiederkehren kann.“³

Ob eine solche Sicht nicht allzu einseitig von der nordwesteuropäischen und nordamerikanischen Entwicklung der letzten Jahrzehnte geprägt ist, kann hier nicht umfassend geprüft werden. Der Blick auf die rasant wachsenden Metropolen Asiens oder Lateinamerikas begründet jedenfalls Zweifel am gänzlichen Verschwinden von Zentralität.⁴ Aber auch für große Teile Europas ist, wie zu zeigen sein wird, der Befund weniger eindeutig. Wenn dabei im Folgenden Ost-, Ostmittel- und Südosteuropa ausgeklammert bleiben, so ist das allein der Konzeption des vorliegenden Heftes und der beiden ihm zugrundeliegenden Tagungen geschuldet. Keineswegs soll damit der bislang allzu sehr auf Nordwesteuropa liegende Schwerpunkt einschlägiger Arbeiten verstärkt oder gar eine Wesensdifferenz der östlichen Teile Europas unterstellt werden.⁵ Vielmehr muss es gerade um die Entwicklung von Analysekatgorien gehen, die einen gesamteuropäischen Vergleich ermöglichen.⁶

I.

Um 1800 ist die Stadt-Land-Differenz in weiten Teilen Europas ausgeprägt. Die meisten Städte zumal in Kontinentaleuropa sind von Stadtmauern eingefasst; ihr Siedlungskörper ist äußerst kompakt, da gerade bei größeren Städten ihr Charakter als „walking cities“ eine enorme siedlungsmäßige Verdichtung erzwingt.⁷ Distinkt sind sie nicht zuletzt auch rechtlich. Die von der Französischen Nationalversammlung Ende 1789 eingeführte einheitliche Gemeindeordnung ist eben gerade nicht typisch und überlebt die Revolu-

1 K. Marx, *Das Kapital*, Bd. 1, = Karl Marx/Friedrich Engels, *Werke (MEW)*, Bd. 23, Berlin 1979, S. 373.

2 Besonders prägnant am amerikanischen Beispiel Jon C. Teaford, *The Metropolitan Revolution. The Rise of Post-Urban America*, New York, N.Y. 2006. Den Begriff der „Zwischenstadt“ hat Thomas Sieverts geprägt; vgl. knapp T. Sieverts, *Die Kultivierung von Suburbia*, in: W. Siebel (Hrsg.), *Die europäische Stadt*, Frankfurt a. M. 2004, S. 85-91.

3 R. Stichweh, *Raum, Region und Stadt in der Systemtheorie*, in: ders., *Die Weltgesellschaft. Soziologische Analysen*, Frankfurt a. M. 2000, S. 184-206, hier 202.

4 Einen bequemen Zugriff auf die jüngste Entwicklung erlauben D. Bronger, *Metropolen – Megastädte – Global Cities. Die Metropolisierung der Erde, Darmstadt 2004* sowie – polemisch zugespitzt – M. Davis, *Planet of Slums*, London 2006.

5 Den Forschungsstand spiegelt J.-L. Pinol (Hrsg.), *Histoire de l'Europe Urbaine*, Bd. 2, Paris 2003.

6 Vgl. dazu die Einleitung des Verfassers zu F. Lenger/K. Tenfelde (Hrsg.), *Die europäische Stadt im 20. Jahrhundert. Wahrnehmung – Entwicklung – Erosion*, Köln 2006, S. 1-21.

7 Neben Pinol (Hrsg.), *Histoire* (wie Anm. 5) geben auch P. M. Hohenberg/L. Hollen Lees, *The Making of Urban Europe, 1000–1994*, Cambridge, MA 1995 einen guten Überblick.

tionszeit nicht.⁸ Typisch bleiben vielmehr auch in der Reformzeit die Unterscheidung von Städten und Gemeinden und ein höheres Maß an Selbstverwaltungsrechten für erstere, wenngleich diese Differenzierung sich in der Folgezeit immer seltener an spezifischen Stadtrechten und häufiger an bloßen Größenklassen orientierte. Klar unterschieden scheinen Stadt und Land um 1800 schließlich auch wirtschaftlich und sozial, doch ist bemerkenswert wie rasch zum einen ältere Fixierungen aufgebrochen werden und wie weitgehend zum anderen Stadt-Land-Differenzen schon vor 1800 aufgeweicht waren. Damit ist weniger die weit ins 19. Jahrhundert hineinreichende landwirtschaftliche Aktivität in kleineren und mittleren Städten gemeint als umgekehrt die gewerbliche auf dem Lande. Das betrifft zunächst die gut erforschte Protoindustrie in weiten Teilen Europas. Sie stellte aber nicht nur den exklusiv städtischen Charakter gewerblicher Produktion in Frage, sondern sie intensivierte die Beziehungen zwischen Stadt und Land im Rahmen eines gemeinsamen Systems der Arbeitsteilung. Das galt um 1800 für das Textilgewerbe in und um Barcelona in gleicher Weise wie für die Baumwollindustrie in und um Belfast oder die Leinenproduktion in und um Bielefeld.⁹ Nun lassen sich die damit angedeuteten Stadt-Land-Beziehungen sicherlich als solche zwischen Zentrum und Peripherie beschreiben, hatten Verleger und Fabrikanten ihren Sitz in der Regel doch in der Stadt und blieben die höher qualifizierten Arbeiten den städtischen Beschäftigten vorbehalten. Dennoch kommt dem Land zumindest insofern keine bloß passive Rolle zu, als bekanntlich Bodenqualitäten, Erbrecht sowie Besitzgrößenstrukturen und nicht zuletzt die Agrarverfassung maßgeblich mitbestimmten, wo protoindustrielle Regionen entstehen konnten. In gutsherrschaftlich geprägten Gegenden fehlten sie fast ganz.¹⁰ Das ist in unserem Zusammenhang von Belang, weil dort auch sonst die sozio-ökonomische Stadt-Land-Differenz besonders ausgeprägt blieb. Gut ablesbar ist das an der beruflichen Differenzierung des Landhandwerks, die in Südwestdeutschland eben sehr viel fortgeschrittener war als in den preußischen Ostprovinzen, wo auf dem Lande vor allem Müller, Schmiede und Stellmacher anzutreffen waren, nicht aber Schneider, Schreiner, Schuhmacher, Maurer oder Zimmerleute.¹¹ Ausgeprägte Stadt-Land-Unterschiede waren aber nicht an eine gutsherrschaftlich geprägte Agrarverfassung gebunden. Auch da, wo Pachtverhältnisse dominierten wie in der französischen Vendée oder grundherrschaftliche Verhältnisse wie in Andalusien, war die Kluft zwischen Stadt und Land

8 Dazu jetzt A. Fahrmeir, Art. Kommune, in: Enzyklopädie der Neuzeit, Bd. 6, Stuttgart 2007, Sp. 990 f.

9 Vgl. zu Barcelona B. Althammer, Herrschaft, Fürsorge, Protest. Eliten und Unterschichten in den Textilgewerbestädten Aachen und Barcelona, 1830–1870, Bonn 2002, zu Belfast Ph. Ollerenshaw, Der Übergang von der Heim- zur Fabrikarbeit in der Leinenindustrie Ulsters (1680–1870), in: K. Ditt/S. Pollard (Hrsg.), Von der Heimarbeit in die Fabrik. Industrialisierung und Arbeiterschaft in Leinen- und Baumwollregionen Westeuropas während des 18. und 19. Jahrhunderts, Münster 1992, S. 53–77, bes. 65 sowie zu Bielefeld K. Ditt Industrialisierung, Arbeiterschaft und Arbeiterbewegung in Bielefeld 1850–1914, Dortmund 1982.

10 Vgl. differenziert U. Pfister, Protoindustrie und Landwirtschaft, in: D. Ebeling/W. Mager (Hrsg.), Protoindustrie in der Region. Europäische Gewerbelandschaften vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Bielefeld 1997, S. 57–84; zurückhaltender hinsichtlich gutsherrschaftlicher Hemmnisse jetzt M. Boldorf, Europäische Leinenregionen im Wandel. Institutionelle Weichenstellungen in Schlesien und Irland (1750–1850), Köln 2006.

11 Vgl. F. Lengler, Sozialgeschichte der deutschen Handwerker seit 1800, Frankfurt a. M. 1988, S. 18 ff.

tief, da hier das Land angesichts einer kaum vorhandenen Marktverflechtung eine Welt für sich blieb. Gelegentlich von Wanderhändlern besucht blieb die ländliche Gesellschaft außerhalb der städtisch geprägten Kommunikationsnetze, zumal sich die staatliche Verwaltung und alle Kulturinstitutionen – mit Ausnahme der Dorfkirche – exklusiv im städtischen Milieu ansiedelten.

II.

Diese gleichfalls wichtige Seite der kommunikativen Vernetzung des Stadt-Land-Verhältnisses kann hier nicht weiterverfolgt werden, stattdessen gilt es im nächsten Schritt nach den von der Industrialisierung angestoßenen Veränderungen zu fragen, die oft umstandslos als verstärkungsfördernd begriffen worden sind. „Die ergiebigsten Felder für die Zwecke des ‚Gesellschaftsspiegels‘“, so informierte die von Moses Hess redigierte Zeitschrift 1845 ihre Leser, seien folgende: 1) Die großen Städte, die ohne eine zahlreiche, auf einen kleinen Raum zusammengedrückte besitzlose Klasse nicht bestehen können. Außer den gewöhnlichen Folgen, die die Besitzlosigkeit überall nach sich zieht, so fuhr der Verkaufsprospekt fort,

„werden wir hier die Wirkungen ins Auge zu fassen haben, welche diese Centralisation der Bevölkerung auf die physischen, intellectuellen und moralischen Verhältnisse der arbeitenden Klassen hervorbringt.“

Dabei machte der enge Bezug zwischen der „Centralisation der Bevölkerung“ und den „Verhältnisse[n] der arbeitenden Klassen“ zugleich deutlich, dass der *Gesellschaftsspiegel* die großen Städte vor allem als Orte der Industrie in den Blick nehmen wollte.¹² „Die Industrie- und Fabrikbezirke“ rangierten deshalb auch gleich an zweiter Stelle auf der Liste der ergiebigsten Themen.

1.

Der damit angesprochene Zusammenhang von Industrialisierung und Verstädterung besaß Mitte der 1840er Jahre in Deutschland einen ungleich größeren Neuigkeitswert als in England, wo zu diesem Zeitpunkt bereits die Hälfte der Bevölkerung in Städten lebte. Wie aber lässt sich der Zusammenhang präzisieren? Von der heimgewerblichen Textilproduktion waren keine allzu starken Impulse zu der von Moses Hess angesprochenen „Centralisation der Bevölkerung“ ausgegangen. Auch in Lancashire, wo im 18. Jahrhundert die industrielle Entwicklung ihren Ausgang nahm, blieb Manchester zunächst der Ort, an dem die gewerblichen Produkte des Umlandes gehandelt und weniger selbst produziert wurden. Das änderte sich bereits im Verlauf der Frühindustrialisierung, auch wenn die Abhängigkeit von der Wasserkraft früh maschinisierte Spinnereien nicht

12 *Gesellschaftsspiegel*. Organ zur Vertretung der besitzlosen Volksklassen und zur Beleuchtung der gesellschaftlichen Zustände der Gegenwart I (1845), Nachdruck: Glashütten im Taunus 1971.

notwendig auf größere Städte orientierte. In Katalonien z. B. war es eher das Hinterland von Barcelona, das profitierte, in Lancashire die Flüsse an der Grenze zu Yorkshire.¹³ Erst der Einsatz der Dampfmaschine, die sich in der Textilindustrie bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts in Aachen und Gent genauso weit durchgesetzt hatte wie in Barmen oder Barcelona, markierte hier einen tiefen Einschnitt in Richtung der von Hess angesprochenen „Centralisation der Bevölkerung“.¹⁴ Allerdings wird man für die von der Industrialisierung des Textilgewerbes angestoßene Verstädterung neben den neuen *economies of scale* auch die *economies of agglomeration* hoch gewichten, die sich aus der Kooperation von Produzenten unterschiedlicher Spezialisierung ergaben und neben vielem anderen auch erklären, warum in der Folgezeit Zentren der Textilindustrie wie Chemnitz, Barmen oder Manchester auch zu Zentren des Maschinenbaus heranwuchsen.¹⁵ Die Bedeutung der *economies of agglomeration* tritt besonders deutlich im Kontrast zu der schwerindustriellen Variante einer von der Industrialisierung vorangetriebenen Verstädterung hervor, der viele Zeitgenossen skeptisch gegenüberstanden. Schon die textilindustrielle Urbanisierung rief aber zumindest in Deutschland Bedenken hervor und ließ Unternehmer wie Johannes Schuchard oder Friedrich Wilhelm Harkort ein ausgewogenes Verhältnis von Handel, Gewerbe und Ackerbau propagieren. Ihr Ideal war die Kombination von gewerblicher und landwirtschaftlicher Tätigkeit und ihre Vorgänger hatten schon im späten 18. Jahrhundert die Produktion einfacher Stoffe aus dem engen Wuppertal an den Niederrhein verlagert.¹⁶

Will die Weberei sich der periodischen Hungersnot entziehen, so muß sie sich den billigen Lebensmitteln nähern und gleich wie auf dem linken Rheinufer unter den Ackerbau zerstreuen. [...] Ruht der Webstuhl, so findet ländliche Beschäftigung statt, und von Hunger kann nicht die Rede sein.

So formulierte das 1849 Harkort, dem indessen klar sein musste, dass die Rückkehr zu rein heimgewerblicher Produktion keine realistische Option war. Sein Konzept, einer „Centralisation der Bevölkerung“ entgegenzuwirken, war deshalb umfassender angelegt: „Die Eisenbahnnetze“, so meinte er,

erlauben bei humaner Behandlung, den unteren Klassen sich meilenweit um die Städte zu zerstreuen. Wer in der Stadt 15 Silbergroschen gebraucht, kommt auf dem Lande mit

- 13 Vgl. etwa Hohenberg / Lees, Making (wie Anm. 7), S. 188 f. zu Manchester und Althammer, Herrschaft (wie Anm. 9), S. 81.
- 14 Vgl. zu Aachen und Barcelona Althammer, Herrschaft (wie Anm. 9), S. 77 und 86, zu Gent P. M. Solar, Die belgische Leinenindustrie im 19. Jahrhundert, in: Ditt / Pollard (Hrsg.), Heimarbeit (wie Anm. 9), S. 78-105 und zu Barmen W. Hoth, Die Entwicklung der Industrien in Wuppertal, unter besonderer Berücksichtigung der Textilindustrie und der Zulieferindustrien, in: K. Düwell / W. Köllmann (Hrsg.), Rheinland-Westfalen im Industriezeitalter, Bd. 1: Von der Entstehung der Provinzen bis zur Reichsgründung, Wuppertal 1983, S. 96-113.
- 15 Zu den *economies of agglomeration* wichtig: M. Ball / D. Sutherland, An Economic History of London, 1800–1914, London 2001 sowie allgemein Masahisa Fujita / P. Krugman / A. J. Venables, The Spatial Economy. Cities, Regions, and International Trade, Cambridge, MA 1999.
- 16 Vgl. H. Kisch, Die hausindustriellen Textilgewerbe am Niederrhein vor der Industriellen Revolution. Von der ursprünglichen zur kapitalistischen Akkumulation, Göttingen 1981, S. 236.

*10 aus [...] Als praktisch möchte es sich herausstellen, wenn man Arbeiterkolonien durch eigene Pferdebahnen mit den Hauptstädten verbände [...]. Solche Vorstädte brächten der Hauptstadt keine Gefahr, die Leute wären gesund an Leib und Seele im Gegensatz zu der unterbeschäftigten, darbenden Hefe des Volkes in den großen Städten.*¹⁷

Dezentralisation sollte also nicht allein ein Mittel zur Senkung der Lebenshaltungskosten und damit zur Ermöglichung der Existenz bei niedrigen Löhnen sein, sondern schien zugleich die Antwort auf die politischen Unruhen, die nicht erst in der Revolution von 1848/49 auch in Barmen und Elberfeld zutage getreten waren und die schon 1830 in anderen textilindustriellen Zentren wie Aachen oder Lyon gewaltsame Formen angenommen hatten.

2.

Wären die Motive der Großstadtfeindschaft seitens vieler Unternehmer wie Schuchard oder Harkort auch recht durchsichtig, wurde ihre Skepsis gegenüber der Stadt und ihre Idealisierung ländlicher Existenz doch von führenden Vertretern der entstehenden Arbeiterbewegung geteilt. Ja, in den Formulierungen von Friedrich Engels hat sie eine Form gefunden, die bis heute Eingang in die Anthologien der Stadtsoziologen und Städteplaner findet. „Und was von London gilt“, so schrieb er 1845 in seinem vielleicht populärsten Werk über „Die Lage der arbeitenden Klasse in England“,

*und was von London gilt, das gilt auch von Manchester, Birmingham und Leeds, das gilt von allen großen Städten. Überall barbarische Gleichgültigkeit, egoistische Härte auf der einen und namenloses Elend auf der andern Seite, überall sozialer Krieg [...].*¹⁸

Mehr als 40 Jahre später revidierte Engels im Vorwort zur zweiten Auflage seiner Schrift „Zur Wohnungsfrage“ diese pauschale Sicht: „In Städten, die von vornherein als Industriezentren entstanden, ist diese Wohnungsnot so gut wie unbekannt“, hieß es nun in Absetzung von den Verhältnissen in den Hauptstädten Europas.¹⁹ Engels machte damit auf einen Verstädterungstypus aufmerksam, für den vielleicht das Ruhrgebiet das bekannteste Beispiel ist. Schließlich war es dort wie in entsprechenden Regionen Großbritanniens, Belgiens oder Nordfrankreichs der enorme Bedarf der Eisen- und Stahlindustrie an Steinkohle und insbesondere Koks, der zur Ansiedlung der großen Hüttenbetriebe und der von ihnen angeworbenen Arbeitskräfte an den Kohlenlagerstätten führte und sich zudem lange in der Konzentration der Wohnbebauung im unmittelbaren Umfeld von Zechen und Hütten widerspiegelte. Und nur diesem in Deutschland besonders ausgeprägten, von Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie bestimmten Industrialisierungstyp

17 Die Harkort-Zitate nach R. Boch, Grenzenloses Wachstum? Das rheinische Wirtschaftsbürgertum und seine Industrialisierungsdebatte 1814–1857, Göttingen 1991, S. 200 f.

18 F. Engels, Die Lage der arbeitenden Klasse in England. Nach eigener Anschauung und authentischen Quellen, in: MEW, Bd. 2, Berlin 1976, S. 225–506, hier 257.

19 F. Engels, Vorwort [zur zweiten, durchgesehenen Auflage „Zur Wohnungsfrage“], in: MEW, Bd. 21, S. 325–334, hier 325 f.

war, wie es vor knapp achtzig Jahren Werner Sombart formuliert hat, eine Städte direkt ausbildende Kraft zu eigen.²⁰ Neben den in Carmaux kaum anders als in Oberhausen ausfallenden baulichen Besonderheiten kennzeichnete diesen Stadttypus auch, wie nochmals Werner Sombart treffend formulierte, dass dort der an Ort und Stelle produzierte Mehrwert nicht zum Verzehr kam.²¹

Der Nationalökonom definierte so die Differenz zwischen industrieller Teilstadt und Vollstadt und betonte zurecht, dass letztere durch eine Funktionsvielfalt gekennzeichnet sei, also auch Handels- und Verwaltungsfunktionen aufwiese. Damit bot er zugleich eine Erklärung für den auffälligen Befund, dass traditionelle Handelszentren wie Liverpool oder Leipzig den schwerindustriellen Zentren an Wachstumsdynamik kaum nachstanden. Ja, für das deutsche Städtesystem, das wegen seiner polyzentrischen Struktur hier klarere Unterscheidungen zulässt als die ganz auf die jeweilige Hauptstadt ausgerichteten Städtesysteme Englands, Frankreichs oder Österreichs, kann man leicht zeigen, dass das Wachstum von Handels- und Verwaltungszentren in der Hochindustrialisierungsphase das von älteren Textilindustriestädten deutlich übertraf, die indirekten Effekte der Industriellen Revolution für die Verstädterung also hoch zu veranschlagen sind.²² Was aber bedeutet diese hier in ihren wohlbekanntesten Grundlinien nachgezeichnete industriebasierte Verstädterung für das Verhältnis von Stadt und Land? Klaus Tenfelde hat unlängst gemeint: „Realgeschichtlich nehmen Stadt-Land-Differenzen in Phasen raschen Städtewachstums selbstverständlich nachweislich zu [...]“. ²³ Für seine These kann u. a. die ganze Palette infrastruktureller Neuerungen in den Städten des 19. Jahrhunderts ins Feld geführt werden. Auf der anderen Seite beförderte die Industrialisierung und das von ihr ausgelöste Städtewachstum aber auch die Verflechtung zwischen Stadt und Umland. Denn so wichtig irische, italienische oder polnische Migranten für die Arbeitsmärkte englischer, französischer oder deutscher Industriestädte vor 1914 auch waren, ihre Bedeutung wurde von den aus dem Umland der Städte Zuwandernden doch weit übertroffen.²⁴ Deren Zuwanderung aber war nicht von vornherein auf Dauer gestellt, sondern trug lange entweder saisonalen Charakter oder Züge des Pendelns. Eine weitere Brücke zwischen Stadt und Land bildete der immer stärker auf die Bedürfnisse der Städte aus-

20 W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart*, Bd. 3: *Das Wirtschaftsleben im Zeitalter des Hochkapitalismus*, 1. Halbbd., München 1927 (ND München 1987), S. 399-414, bes. 402

21 Vgl. ebd., 407 sowie zu Carmaux R. Trempé, *Les Mineurs de Carmaux, 1848-1914*, 2 Bde., Paris 1971 und zu Oberhausen H. Reif, *Die verspätete Stadt. Industrialisierung, städtischer Raum und Politik in Oberhausen 1846-1929*, 2 Bde., Köln 1993.

22 Eine nützliche Typologie bietet H.-D. Laux, *Demographische Folgen des Verstädterungsprozesses. Zur Bevölkerungsentwicklung und natürlichen Bevölkerungsentwicklung deutscher Städtetypen 1871-1914*, in: H. J. Teuteberg (Hrsg.), *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*, Köln 1983, S. 65-93.

23 K. Tenfelde, *Die Welt als Stadt? Zur Entwicklung des Stadt-Land-Gegensatzes im 20. Jahrhundert*, in: Lenger/Tenfelde (Hrsg.), *Stadt (wie Anm. 6)*, S. 233-264, hier 236.

24 Vgl. etwa L. Lucassen, *The Immigrant Threat. The Integration of Old and New Migrants in Western Europe since 1850*, Urbana, IL 2005 und Pinol (Hrsg.), *Histoire (wie Anm. 5)*, Bd. 2, S. 75-113, sowie als aktuelles Plädoyer, innerstaatliche und grenzüberschreitende Migrationsprozesse gemeinsam zu betrachten, D. Feldman, *Global Movements, Internal Migration, and the Importance of Institutions*, *International Review of Social History* LI (2007), S. 105-109.

gerichtete Agrarmarkt des Umlandes, der von der Nachfrage nach Gemüse und Milch immens profitierte.

III.

Damit sind die Stadt-Land-Beziehungen in den Industriestaaten Europas vor dem Ersten Weltkrieg natürlich nicht erschöpfend beschrieben. Bemerkenswerter erscheint aber in gesamteuropäischer Perspektive etwas anderes, nämlich dass der angedeutete industriebasierte Verstädterungstypus für den Norden und Süden Europas keine Rolle spielte, und dies oft über das Ende des Zweiten Weltkriegs hinaus. Der von Wolfgang Höpken kürzlich für die südosteuropäischen Metropolen festgehaltene Befund,

dass die Städte bis zum Ersten Weltkrieg, zum Teil noch darüber hinaus, im Wesentlichen unbeeinflusst von industriellem Wachstum entstanden, sondern ihren Aufschwung vor allem ihrer nationalstaatlichen, politischen und administrativen Zentralfunktion verdanken,

ist für Irland, Skandinavien, die Iberische Halbinsel und große Teile Italiens gleichermaßen gültig.²⁵ Das Industrialisierungsparadigma, das die Urbanisierungsforschung wie die Sozialgeschichte allgemein in ihrer Blütezeit in den 1960er und 1970er Jahre geprägt hat, hilft hier nicht weiter. Und auch nicht die seinerzeit populären Denkfiguren einer verspäteten oder nachholenden Entwicklung. Denn zum einen lassen Städte wie Rom, Neapel oder Athen bis heute keine nennenswerte industrielle Entwicklung erkennen, ohne dass dies ihr Anwachsen zu Millionenstädten verhindert hätte.²⁶ Und zum anderen verbietet die europaweit nahezu synchrone Übernahme urbaner Standards zumindest in den Metropolen die Rede von einer Rückständigkeit der angesprochenen Großstädte, die vergleichsweise früh über Kanalisation und Wasserversorgung, elektrische Straßenbeleuchtung oder Straßenbahnen verfügten.²⁷ Gerade deshalb konnte ja das Bild der Metropole als Laboratorium der Moderne Plausibilität beanspruchen. Mit Blick auf Süd- und Nordeuropa und das uns interessierende Stadt-Land-Verhältnis bedeutet dies aber ein sehr viel schärferes Entwicklungsgefälle zwischen Stadt und Land, als es für die Industrieregionen Europas zu konstatieren ist.

Für eine gesamteuropäisch ausgerichtete Urbanisierungsforschung bedeutet dies zunächst, den Ausnahmecharakter der schwerindustriellen Verstädterung anzuerkennen und einen konzeptionellen Ansatz zu übernehmen, der wie die *agglomeration economics* vor- und nichtindustrielles Städtewachstum gleichermaßen erklären kann. Insbesondere

25 W. Höpken, Schrittmacher der Moderne? Urbanisierung und städtische Lebenswelten in den Metropolen Südosteuropas im 19. und frühen 20. Jahrhundert, in: Lenger/Tenfelde (Hrsg.), Stadt (wie Anm. 6), S. 61-104, hier 71.

26 Pointiert zu diesem Stadttypus Davis, Planet (wie Anm. 4), S. 22 und 42.

27 Vgl. neben Höpken, Schrittmacher (wie Anm. 25) etwa T. Bender/C. E. Schorske (Hrsg.), Budapest and New York. Studies in Metropolitan Transformation, 1870-1939, New York, NY 1994.

für die südlich einer Linie von Lissabon über Rom bis Bukarest gelegenen Regionen Europas bedeutet dies konkret, die Frage nach der Attraktionskraft insbesondere der Hauptstädte neu zu stellen und in engem Zusammenhang mit den Gründen für die ja bis in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts hinein starke Landflucht zu beantworten. Im Falle Roms fühlte sich unlängst Christof Dipper angesichts des ungeplanten Wucherns ins Umland hinein an die Dritte Welt erinnert, und stärker systematisierend haben Geografen mit Blick auf die Bebauung am städtischen Rand in der Tat vorgeschlagen, Athen, Rom oder Madrid mit Algiers oder Tunis anstatt mit London und Paris zu vergleichen.²⁸ Für die die Urbanisierungsforschung vielleicht über Gebühr dominierende Metropolenforschung schließlich mahnt der Befund, aller infrastrukturellen Angleichung zum Trotz die wirtschaftlichen Differenzen und die daraus resultierenden siedlungsräumlichen Unterschiede ernster zu nehmen. Es ist eben keineswegs selbstverständlich, wenn sich neben dem hauptstadttypischen Konsumgüter- und insbesondere Luxusgewerbe in Berlin auch der Maschinenbau und die elektrotechnische Industrie ansiedeln oder später in Paris der Automobilbau eine zentrale Rolle spielt.

Die zuletzt angeführten Beispiele belegen die Attraktivität mancher Metropolen als industrielle Standorte auch im 20. Jahrhundert. Im Einzelnen liegen hierfür Erklärungsangebote vor, die von der Nachfragekonzentration bis zur Qualifikationsstruktur großstädtischer Arbeitsmärkte reichen. Generell steht aber für das 20. Jahrhundert bislang ein befriedigender konzeptioneller Rahmen aus. Die in der aktuellen Diskussion über *global cities* etwa von Saskia Sassen entwickelten Argumente zur unvermeidlichen räumlichen Konzentration von hoch qualifizierten Experten und Beratern in der Londoner City bieten interessante Ansätze, ersetzen aber keine umfassende Analyse von *agglomeration benefits* für die Zeit seit der Zweiten Industriellen Revolution.²⁹

Dass es solche *agglomeration benefits* auch im 20. Jahrhundert in erheblichem Maße gegeben haben muss, darauf deutet die Entwicklung einiger nordwesteuropäischer Agglomerationsräume nachdrücklich hin. Ohne die Problemlagen im Großraum Paris oder in Südostengland gleichsetzen zu wollen, ist doch unübersehbar, dass in beiden Fällen die politisch Verantwortlichen meinten, einer immer stärkeren Zentralisierung entgegenwirken zu müssen. Dazu wurden bereits in der Zwischenkriegszeit Institutionen von unterschiedlicher Durchschlagskraft gebildet, die aber wie das *Greater London Regional Planning Committee* von 1927 zunächst noch vom unmittelbaren städtischen Weichbild ausgingen.³⁰ In Frankreich wurde dann 1955 ein Gesetz beschlossen, „das neue Indus-

28 Ch. Dipper, *Ferne Nachbarn. Aspekte der Moderne in Deutschland und Italien*, in: ders. (Hrsg.), *Deutschland und Italien 1860–1960. Politische und kulturelle Aspekte im Vergleich*, München 2005, S. 1–28, hier 15; ausführlicher ders., *Urbanisierung im späten 20. Jahrhundert – der Fall Italien. Eine Skizze*, in: G. G. Iggers u. a. (Hrsg.), *Hochschule – Geschichte – Stadt. Festschrift für Helmut Böhme*, Darmstadt 2004, S. 343–354; vgl. auch V. Kreibich u. a. (Hrsg.), *Rom – Madrid – Athen. Die neue Rolle der städtischen Peripherie*, Dortmund 1993.

29 Vgl. S. Sassen, *The Global City*. New York, London, Tokyo, Princeton, NJ 2001 (2. Aufl.).

30 Vgl. nur Ch. Bernhardt, *Stadtwachstum zwischen Dispersion und Integration: Die Beispiele Groß-Berlin und Paris 1900–1930*, in: C. Zimmermann (Hrsg.), *Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert*, Stuttgart 2006, S. 41–59, R. Liedtke, *Vom Zentrum zur Peripherie. Stadtplanung in London 1920–1950*, in: W. Schwentker (Hrsg.), *Megastädte im 20. Jahrhundert*, Göttingen 2006, S. 80–97, und D. Schott, *London and its „New Towns“*

triansiedlungen in einem Umkreis von 80 Kilometern um Paris im Prinzip verbot und Ansiedlungen in strukturschwachen Gebieten mit Steuererleichterungen und Beihilfen belohnte“.³¹ Dass im Ergebnis mehr als die Hälfte der neu eingesetzten Mittel in die Randgebiete des Pariser Beckens von Reims bis Rennes flossen, ist ein deutliches Indiz für die Attraktionskraft der Hauptstadt als Wirtschaftsstandort. Sehr viel spektakulärer noch zeigt dies das Schicksal der englischen *new towns*, die seit der Mitte der 1940er Jahre nicht ausschließlich aber doch überwiegend zur Entlastung der überfüllten und überlasteten Metropole London geplant wurden. Im Unterschied zur früheren Stadterweiterungsplanung, die immer größere Ringe um das Stadtzentrum gelegt hatte, sollten diese zunächst in einer Distanz von 20-30 Meilen, später wie Milton Keynes im Abstand von 60 Meilen zu London angelegten Satellitenstädte mehr als bloße Schlafstädte sein und zur Dezentralisierung auch der Industrie beitragen. In dieser Hinsicht aber waren sie allenfalls bedingt erfolgreich und fügen sich heute ein in ein Einzugsgebiet Londons, das einen 60 Meilen-Radius inzwischen weit übertrifft. Der Versuch der Stadt, den Pendlerheeren mit einer City-Maut Herr zur werden, symbolisiert das Scheitern aller Dezentralisierungsbemühungen.

Nun machen die Beispiele Paris und London deutlich, dass wir längst nicht mehr umstandslos von Städten sprechen können, sondern es mit Agglomerationsräumen zu tun haben, die mit Blick auf die Stadt-Land-Problematik erst noch zu untersuchen wären. Zuvor gilt es aber den Blick auf einige andere Agglomerationsräume zu richten, die eher polyzentrische Gestalt haben. Prominentes Beispiel ist der als *Randstad* firmierende Ring holländischer Städte, deren gemeinsame Fläche der *Greater Londons* entspricht und die ganz ähnlich wie der englische Südosten den ökonomischen Motor des gesamten Landes bilden. Amsterdam, Rotterdam und Den Haag sind die drei größten Städte innerhalb dieses Agglomerationsraumes und haben in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts allesamt, wiewohl unterschiedlich stark, Einwohner verloren. Das ist nun aber kein Indiz nachlassender ökonomischer Attraktivität, sondern allein Ausweis der im gesamten Agglomerationsraum starken Suburbanisierung. Ja, das Konzept einer *Randstad* erlebte seinen Aufstieg zu städteplanerischer Prominenz gerade wegen der starken Suburbanisierungstendenzen. Eine übergreifende Planung sollte ein „Grünes Herz“ zwischen dem von Utrecht und Amsterdam gebildeten Nord- und dem von Den Haag und Rotterdam gebildeten Südflügel des Städterings sicherstellen. Von einem wirklichen Erfolg wird man schon angesichts des Fehlens überkommunaler Koordinationsinstanzen kaum sprechen können.³² Dabei handelt es sich nicht um spezifisch niederländische Probleme. Die

and Randstad Holland. Metropolitan planning on both sides of the Channel after 1945, in: Lenger/Tenfelde (Hrsg.), Stadt (wie Anm. 6), S. 283-306.

31 W. Loth, Der Durchbruch zur Dynamisierung: Die französische Gesellschaft in den 50er Jahren, in: A. Schildt/A. Sywottek (Hrsg.), Modernisierung im Wiederaufbau. Die westdeutsche Gesellschaft der 50er Jahre, Bonn 1993, S. 69-79, hier 73.

32 Vgl. neben Schott, London (wie Anm. 30), S. 298-304 auch H. van der Cammen/R. Groeneweg/G. van der Hoef, Randstad Holland: Growth and Planning of a Ring of Cities, in: H. van der Cammen (Hrsg.), Four Metropolises in Western Europe. Development and urban planning of London, Paris, Randstad Holland and the Ruhr region, Assen 1988, S. 117-175.

aktuellen Diskussionen um eine Ruhrstadt belegen das ebenso wie die Koordinationsprobleme des ökonomisch ungleich erfolgreicherem Rhein-Main-Neckarraumes.

IV.

Der Blick auf die großen Agglomerationsräume der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts greift zeitlich vor: Denn zumindest in England setzte eine kräftige Suburbanisierung erheblich früher ein. Ihre Anfänge in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts sind u. a. von Leonore Davidoff und Catherine Hall am Beispiel Birminghams eindrucksvoll nachgezeichnet worden.³³ Zum massenhaften Phänomen wurde die Suburbanisierung aber auch in England erst im späten 19. Jahrhundert, wobei das zunächst dominierende Gartenstadt-Modell rasch von weniger anspruchsvollen Siedlungsmustern verdrängt wurde. Denn, und das setzt die englische Entwicklung deutlich von der kontinentaleuropäischen ab, spätestens in der Zwischenkriegszeit erfasste die Suburbanisierung auch weite Teile der Arbeiterklasse. Dabei folgte die suburbane Entwicklung auch nicht länger den Eisenbahnlinien, die aus den städtischen Zentren herausführten, sondern wurde zunehmend vom Automobil bestimmt. Dennoch blieben die Vorortsiedlungen – etwa im Vergleich zu ihren nordamerikanischen Gegenstücken – recht kompakt, da allein stehende Häuser stets in der Minderzahl blieben. Von den vier Millionen Wohnhäusern, die in der Zwischenkriegszeit in England errichtet wurden, hatten zudem allein 1,5 Millionen die Kommunen als Bauherrn. Diese bauten zwar vereinzelt – und vor allem in innerstädtischen Lagen – auch große Wohnblocks, doch waren diese so wenig populär, dass der Großteil der kommunalen Bauleistung Vorortsiedlungen zugute kam, deren Reihenhäuser vermietet wurden. Noch Mitte der 1990er Jahre, also nachdem die konservativen Regierungen den Verkauf des *council housing* forciert hatten, wohnten zwei Drittel aller *council tenants* in Häusern, lediglich ein Drittel in Wohnungen.³⁴ Zahlenmäßig dominant waren nach dem Zweiten Weltkrieg aber in immer stärkerem Maße Häuser, die von ihren Eigentümern bewohnt wurden.

Nun war England auch darin ein europäischer Sonderfall, dass schon bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs fast 80 Prozent der Bevölkerung in urban areas lebten – ein Anteil, der bis 1980 weiter auf 90 % gestiegen ist. Das heißt aber nun nicht, dass der ländliche Raum an Bevölkerung verlor, denn dies war seit Beginn des 20. Jahrhunderts nicht mehr der Fall. „The large migration gain by rural areas“, so hielt dann auch schon der General Report zur Volkszählung von 1951 mit Blick auf die 1930er und 1940er Jahre fest, does not, of course, indicate any return of population to farming but merely a movement

33 L. Davidoff/C. Hall, *Family Fortunes. Men and women of the English middle class 1780–1850*, London 1987.

34 Vgl. zum Vorstehenden M. Clapson, *Invincible Green Suburbs, Brave New Towns. Social change and urban dispersal in postwar England*, Manchester 1998, bes. S. 43 und A. Howkins, *The Death of Rural England. A social history of the countryside since 1900*, London 2003, bes. S. 178.

of population away from their workplaces in the towns to more residential areas in the surrounding countryside.³⁵

Diese Entwicklung veränderte die Sozialstruktur vieler Landgemeinden, die im Londoner Umland schon in den 1930er Jahren mehr Angestellte als landwirtschaftlich Tätige zählten. Deren drastisches Schrumpfen zeigt eine Entagrarisierung des Landes an, deren Ursachen zum Teil in der nach dem Zweiten Weltkrieg enorm beschleunigten Industrialisierung der Landwirtschaft selbst liegen. Insgesamt aber setzen der frühe Beginn und das Ausmaß der Suburbanisierung die englische Entwicklung deutlich von der kontinentaleuropäischen ab. Die massenhafte Verbreitung des Automobils erfolgte hier sehr viel später, schwerpunktmäßig erst nach dem Zweiten Weltkrieg, und Stadtrandsiedlungen wie die im Berliner Umland blieben dementsprechend bis in die 1930er Jahre an die Eisenbahnlinien gebunden.³⁶ Auch blieb die Dynamik der Suburbanisierung zunächst gering. Dass Städte wie Straßburg oder Berlin während der Zwischenkriegszeit in ihren Innenstadtbezirken Bevölkerung verloren, ist wenig aussagekräftig, vollzog sich hier doch auch die Ausweitung der schon vor 1900 entstandenen reinen Geschäfts- und Büroviertel.³⁷

Gleichwohl erlebten auch Deutschland, Frankreich und die Niederlande spätestens seit den 1950er und 1960er Jahren eine Verlagerung der Wachstumsdynamik an die städtische Peripherie, wie dies die Ausführungen zum Großraum Paris oder zur holländischen Randstad bereits deutlich gemacht haben. Dabei blieben allerdings grundlegende Differenzen zur englischen Entwicklung deutlich sichtbar. So lagerte sich zum einen – insbesondere in der Bundesrepublik – die suburbane Besiedlung typischerweise an bestehende dörfliche oder kleinstädtische Siedlungsstrukturen an; eigentliche *new towns* blieben die seltene Ausnahme. Zum anderen war die städtische Peripherie eben keineswegs allein ein Ort der Öffnung des städtischen Siedlungsraums in das Umland hinein, sondern auch und gerade die Heimat der Großprojekte des sozialen Wohnungsbaus. Diese mögen in der *banlieue* von Paris, Marseille oder Mailand noch trostloser ausgefallen und insgesamt zahlreicher sein als am Stadtrand von Köln oder Amsterdam, in einer gesamteuropäischen Perspektive überwiegen zweifellos die Gemeinsamkeiten sowie der Gegensatz zwischen England und dem Kontinent. Bemerkenswert ist dabei die Mittlerstellung Skandinaviens. So wurde in Stockholm oder Oslo den englischen *new town*-Konzepten sehr viel mehr Aufmerksamkeit geschenkt, doch nahmen die dort realisierten Satellitenstädte – wie das zeitgenössisch hoch gelobte Vällingby (in einiger Distanz zu Stockholm) – die Form recht kompakter Siedlungen aus neun- bis zwölfgeschossigen Häuserblocks an.³⁸

35 Zit. nach Howkins, *Death* (wie Anm. 34), S. 164; vgl. ebd., S. 2.

36 Vgl. G. Kuhn, Suburbanisierung in historischer Perspektive, in: Zimmermann (Hrsg.), *Zentralität* (wie Anm. 30), S. 61–81, bes. 69.

37 Vgl. ebd., 67 sowie Hohenberg/Lees, *Making* (wie Anm. 7), S. 339.

38 Vgl. nur L. Nilsson, *Perfect planning? Aspects of urban development in Stockholm and Oslo during the 20th century*, in: Lenger/Tenfelde (Hrsg.), *Stadt* (wie Anm. 6), S. 323–341.

Derlei Differenzen können hier nicht weiter verfolgt werden. Stattdessen bleibt zuzugestehen, dass auch in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden ein grundlegender Wandel des Stadt-Land-Verhältnisses nach 1945 unübersehbar ist, so grundlegend, dass die an den Anfang gestellte Absage an jede Stadt-Land-Differenz seitens mancher Stadtsoziologen zumindest nachvollziehbar scheint. Stadtmauern haben über das 19. Jahrhundert hinaus allenfalls als touristisch verwertbare Baureste Bestand gehabt, rechtliche Differenzen zwischen Stadt und Land sind weitestgehend abgeschliffen, und sozioökonomisch zeichnet sich eine Angleichung der Sozialstruktur wie der Lebensweise überhaupt ab. Rückblickend kam hierbei der forcierten Agrarmodernisierung, der damit einhergehenden Entbäuerlichung und der Elektrifizierung des Landes eine Schlüsselrolle zu. Nun verlief dieser keineswegs gänzlich abgeschlossene Prozess nicht spannungs- und konfliktfrei, doch scheinen die in England und Deutschland in den späten 1940er Jahren anlässlich der Lebensmittelknappheit virulent gewordenen Stadt-Land-Konflikte zunehmend von innerdörflichen Konflikten ersetzt worden zu sein, so etwa wenn im ländlichen Südwesten der 1920er Jahre die Labour wählenden Eisenbahnbeschäftigten auf liberale Farmer stießen oder wenn im westfälischen Ottmarsbocholt der späten 1940er Jahre der bäuerlich dominierte Gemeinderat dem neu begründeten und als städtisch angesehenen Fußballclub lediglich eine Wiese verpachtete, die nicht einmal rechteckig war und auf keinen Fall gemäht werden durfte.³⁹

Dies mögen Übergangerscheinungen gewesen sein, doch bleibt die Frage, ob aller – auch von den elektronischen Medien begünstigten – Angleichungstendenzen zum Trotz sich nicht doch Verhaltensunterschiede zwischen dem weitgehend urbanisierten Land und kernstädtischen Gebieten erhalten haben, etwa im Bereich der Freizeitgestaltung, der Tierhaltung und Bodennutzung oder auch des Konsumverhaltens. Schließlich ist die Suburbanisierung vielerorts ein nach sozialer Schicht, Familienstand und Lebenszyklus sowie ethnischer Zugehörigkeit selektiver Vorgang geblieben. Unabhängig davon ist nicht ersichtlich, warum die angedeutete Urbanisierung des Landes das Ende städtischer Zentralität bedeuten sollte. Letztere ist sicherlich schwächer ausgeprägt als noch vor 50 Jahren, da der Zugang zu Informationen und Waren im dörflichen Raum in Zeiten des Internets und des Versandhandels kaum noch hinter dem städtischen zurückbleibt. Dennoch dürften heute mehr Ottmarsbocholter als je zuvor nach Münster oder ins Ruhrgebiet zur Arbeit, ins Theater oder auch ins Fußballstadion fahren. Es bliebe also erst noch genauer zu untersuchen, in welchen Bereichen die städtischen Zentren Funktionsverluste erlitten haben und welche Konsequenzen für das Stadt-Land-Verhältnis diese nach sich ziehen. Unübersehbar ist z. B. der Niedergang städtischer Güterbahnhöfe als Zentren der Warendistribution im Vergleich zu den an anderen Verkehrsknotenpunkten wie Autobahnkreuzen oder Flughäfen entstandenen Logistikzentren. Viel diskutiert worden ist auch die Suburbanisierung des Handels. Dagegen scheint die in den USA mancherorts

39 Vgl. Howkins, *Death* (wie Anm. 34), S. 102 und P. Exner, *Vom Bauerndorf zur Vorstadt. Metamorphosen der Landgemeinde nach 1945. Forcierte Agrarmodernisierung und dörflicher Strukturbruch*. In: C. Zimmermann (Hrsg.), *Dorf und Stadt. Ihre Beziehungen vom Mittelalter bis zur Gegenwart*, Frankfurt a. M. 2001, S. 245-267, hier 261.

starke Tendenz zur Ausbildung von sog. *edge cities* oder *technoburbs*, d. h. Verwaltungs- oder auch Forschungszentren an den die *metropolitan areas* umgebenden Ringstraßen, in Europa sehr begrenzt. So sind dort auch anders als in den USA kaum neue Siedlungen entstanden und Handels- und Vergnügungsunternehmen angesiedelt worden.⁴⁰

Was aber von alledem ist relevant für das südliche und weite Teile des nördlichen Europas? Schließlich beschäftigte in Spanien, Portugal oder Griechenland die Landwirtschaft um 1950 noch jeden zweiten Beschäftigten, in Italien kaum weniger. Bekanntlich sinken diese Quoten in den nächsten zwanzig Jahren auch in Südeuropa drastisch. Aber sie tun dies zunächst und vor allem wegen der massenhaften Emigration zu den industriellen Arbeitsplätzen Norditaliens, Frankreichs, Belgiens oder Deutschlands. Tony Judts These – „Some places – Italy, Ireland, parts of Scandinavia and France – moved directly from an agricultural to a service-based economy in a single generation“ – mag gleichwohl zutreffen.⁴¹ Sie schließt indessen nicht aus, dass sich in diesen Regionen gerade wegen des rapiden Wandels Stadt und Land sehr viel fremder gegenüberstehen, als das die am nordwesteuropäischen Beispiel entwickelten Thesen zunehmender Konvergenz nahe legen. In Sardinien oder Andalusien dürfte etwa die Elektrifizierung mancherorts noch eine sehr rezente Entwicklung sein und stoßen – anders gewendet – die für Touristen angelegten Golfplätze recht unvermittelt auf Weideflächen.

40 Vgl. zur nordamerikanischen Entwicklung knapp F. Lenger, Urbanisierung als Suburbanisierung. Grundzüge der nordamerikanischen Entwicklung im 20. Jahrhundert, in: ders./Tenfelde (Hrsg.), Stadt (wie Anm. 6), S. 437-475, bes. 471 ff. sowie K. M. Kruse/T. J. Sugrue (Hrsg.), The New Suburban History, Chicago, IL 2006.

41 T. Judt, Postwar. A History of Europe since 1945, London 2007 (zuerst 2005), S. 327.