

# **Die Explosion der Städte im 19. Jahrhundert und ihre Folgen**

**Teuteberg, Hans Jürgen**

First published in:

Die Stadt als Kultur- und Lebensraum, Vorträge im Wintersemester 1990/91, S. 67 - 82, Heidelberg 1991

Münstersches Informations- und Archivsystem multimedialer Inhalte (MIAMI)

URN: urn:nbn:de:hbz:6-06429513712

## Die Explosion der Städte im 19. Jahrhundert und die Folgen

Prof. Dr. Hans-Jürgen Teuteberg, Universität Münster

Die Vorträge der Universität Heidelberg im Rahmen des STUDIUM GENERALE sind in diesem Wintersemester unter das Leitthema *Die Stadt als Kultur- und Lebensraum* gestellt worden. Damit soll den Hörern vor Augen geführt werden, daß die Städte zentrale, wegen ihrer hohen Komplexität aber schwierig zu regierende Teilgebilde unserer sich immer mehr funktionalisierenden und rationalisierenden Lebenswelt darstellen. Diese dominierende Rolle haben sie freilich erst in neuerer Zeit übernommen. Jahrhundertlang blieb der Prozentsatz der in den Städten hausenden Menschen konstant gering. So lebten um 1800 schätzungsweise von fünf Deutschen noch vier auf dem Lande und meistens auch von den dort selbst angebauten Bodenfrüchten. Selbst die Städter waren überwiegend noch in eine halb-agrarische Existenz eingebunden, so daß sie sich selbst zuweilen als *Ackerbürger* bezeichneten. Erst vor einhundert Jahren vermehrte sich die städtische Bevölkerung ruckartig und zugleich auf längere Zeit ununterbrochen. Heute befinden wir uns am Ende dieses tiefgreifenden Urbanisierungsprozesses in einer nahezu total verstädterten Gesellschaft: Alle städtischen Probleme sind zugleich gesamtgesellschaftliche Fragen geworden und umgekehrt. Auch die auf dem *platten Lande* Lebenden haben in der letzten Generation überwiegend urbane Verhaltensmuster angenommen, so daß sich die einst so prägenden traditionellen Stadt-Land-Unterschiede nahezu verwischt haben.

Wie läßt sich dieser revolutionäre Urbanisierungsprozeß zunächst definieren? Faßt man alle gängigen Erklärungen gedanklich verkürzt zusammen, dann ergeben sich folgende Merkmale:

1. Umschichtung von vorwiegend ländlicher auf primär städtische Bevölkerungskonzentrationen bei gleichzeitig raschem allgemeinen Bevölkerungswachstum.
2. Verlagerung des wirtschaftlichen Schwerpunktes vom agrarischen auf den gewerblichen und später dann auf den dienstleistenden Sektor.
3. Herausbildung neuer Gesellschaftsstrukturen infolge verstärkter räumlicher und sozialer Mobilität.

4. Verbreitung der Urbanität, d.h. eines spezifisch städtischen Denk- und Lebensstils auf alle menschlichen Lebensbereiche.

Wie diese Kategorisierung zeigt, wird die Stadt hier nicht als kleine separierte Einheit gedacht, sondern in ihrer ganzen Verflechtung mit dem Umland, im System anderer Städte und der Gesamtgesellschaft betrachtet. In Abkehr von einer älteren, vorwiegend rechts- und verfassungsgeschichtlichen Betrachtungsweise begreift man die Rolle der Stadt nicht mehr abgezweigt für sich, sondern als Teil des größeren politischen, ökonomischen und soziokulturellen Wandels.

Über die Ursachen dieser gewaltigen Verstädterung seit dem 19. Jahrhundert hat die Wissenschaft bis heute noch nicht überall hinreichend gesicherte Erkenntnisse erzielt. Insbesondere ist es immer noch unklar, was die wirklich entscheidenden Determinanten für die rasche Bevölkerungsvermehrung seit dem späten 18. Jahrhundert gewesen sind. Ökonomische und metaökonomische Faktoren sind hier in einem noch nicht völlig entwirrtem Knäuel verbunden. Konsens besteht lediglich darüber, daß durch die liberalen Agrarreformen nach dem Ende der napoleonischen Kriege 1815 mit ihrer Aufhebung der mittelalterlichen Hörigkeitsverhältnisse und der Schollenpflichtigkeit die einfachen Landbewohner eine neue Freizügigkeit erhielten, von der besonders zuerst junge Menschen Gebrauch zu machen lernten. Die Einführung neuer Städteordnungen und Gewerbefreiheiten mit der Beseitigung der Stadttorkontrollen und Zunftschranken haben mit gewissen zeitlichen Verzögerungseffekten dann diese neue räumliche Mobilität der Menschen verstärkt und die sozialen Aufstiegschancen erleichtert. Erste Ansätze zu einer Industrialisierung, die meistens von den Städten ausging, waren in diesem Zusammenhang erstmals zu beobachten.

Wie am Beispiel Preußens als größtem deutschen Einzelstaat gezeigt werden kann, erfolgte die Urbanisierung offenbar in drei großen Schüben: Zwischen 1815 und 1840 ereignete sich eine erste Inkubationsphase mit stärkeren Geburtenüberschüssen auf dem Lande als in der Stadt, wobei die Bevölkerung in den östlichen Landesteilen zunächst die größten Wachstumsraten aufwies. Die Städte zeigten dabei höchst unterschiedliche Wachstumsverläufe: Während in den älteren ostelbischen Teilen Preußens der Zug in die Stadt gegenüber dem Anstieg der Gesamtbevölkerung deutlich zurückblieb, verzeichneten die Städte im Westen trotz des im ganzen geringen Bevölkerungsanstiegs eine überdurchschnittliche Zunahme. Nur in den mittleren preußischen Provinzen wuchsen die Städte etwa im Tempo der generellen Bevölkerungsprogression. Es bildete sich also zwischen 1815 und 1840 ein Ost-West-Gefälle in der Urbanisierung heraus, daß sich auf die Kurzformel bringen läßt: Erste Verstädterung im Westen und wachsende Verländlichung im Osten. Die zögernd einsetzenden Wanderungen kamen dabei eher den kleinen als den großen Städten zugute.

In der zweiten Phase zwischen 1840 und der Reichsgründung 1871 setzte die eigentliche Verstädterung ein, bei der freilich noch kein voller Durchbruch erzielt werden konnte. Das Städtewachstum begann neuen Mustern zu folgen: Die mittleren und größeren Städte Preußens wuchsen nun überproportional. Die voll einsetzende Industrialisierung bot insbesondere im Westen an Rhein und Ruhr sowie im Saarland, aber auch in Sachsen, in Berlin sowie Teilen Oberschlesiens durch die in den Städten sich konzentrierenden Fabrikbetriebe den vom Lande abwandernden Menschen eine erste neue Nahrungssicherung. Bis zur Mitte der 1860er Jahre war aber die Industrie noch nicht in der Lage, die agrarische Überschußbevölkerung zu absorbieren. Die seit etwa 1830 infolge der ländlichen Massenerwerbslosigkeit anschwellende Auswanderung insbesondere in die USA fand daher zwischen 1845 und 1865 ihre Gipfelpunkte. Die Auswanderer kamen fast ausschließlich aus ländlichen Notstandsgebieten, in denen noch keine Verstädterung eingesetzt hat.

Im Zeitraum zwischen 1871 und dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 erreichte die Urbanisierungswelle dann ihren Höhepunkt. Es kam zu einer Bevölkerungsexplosion mit großen Binnenwanderungen und vermehrten Großstadtbildungen. Vergleicht man das Wachstum der Reichsbevölkerung in dieser dritten Periode, dann stieg diese von 41 auf 65 Millionen, während 1816 auf dem gleichen Gebiet erst 24,4 Millionen gelebt hatten. Zugleich sank der Anteil der Gemeinden unter 2000 Einwohner zwischen 1871 und 1910 von 63,9 v.H. auf 40,0 v.H., während sich umgekehrt die Zahl der Orte mit mehr als 100 000 Bewohnern von 4,8 v.H. auf 21,3 v.H. hob. Insgesamt nahm die Zahl der Städte mit mehr als 2000 Einwohnern von 36,1 v.H. auf 60,0 v.H. zu. Anders formuliert stieg die Zahl der Menschen, die in Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern lebten, von 9,7 Mill. auf 31,7 Mill. an und damit um 228,8 v.H. Hatte es bei Beginn des Kaiserreiches 1871 erst acht Städte mit mehr als 100 000 Bewohner gegeben, so waren es vierzig Jahre später bereits 48 solcher Großstädte. Das Wachstum einzelner deutscher Kommunen war atemberaubend: So stiegen die Einwohnerzahlen Berlins von 547 571 im Jahre 1861 auf 2 071 251 im Jahre 1910, die von Leipzig von 78 495 auf 589 850, von München von 148 589 auf 596 467 und von Hannover von 60 120 auf 302 735. Spitzenreiter waren in dieser Hauptwachstumsphase Berlin-Charlottenburg (289,1 v.H.), Duisburg (287 v.H.) und Essen (274,4 v.H.).

Das Wachstum der Städte wie der deutschen Regionen ist recht ungleichmäßig gewesen. Sieht man von Berlin und einigen Stadtstaaten wie Hamburg und Bremen einmal ab, dann hatten die preußischen Provinzen Rheinland, Westfalen, Brandenburg und Sachsen die höchsten Zuwachsraten in dieser Periode. Da aber Brandenburg die Vororte Berlins miteinschloß, lagen die Spitzenwerte eindeutig in Rheinland-Westfalen und Sachsen. Schwerpunkte dieses Bevölkerungswachstums waren unter anderem das Ruhrgebiet, das alte Herzogtum Berg zwischen Düsseldorf und Wuppertal einschließlich der frühindustriellen Grafschaft Mark, die links-

rheinischen Textilorte Aachen, Mönchen-Gladbach, Rheydt und Krefeld; in Mitteldeutschland das Gebiet Halle-Merseburg, das Königreich Sachsen sowie Nieder- und Oberschlesien. Dazu kamen städtische Agglomerationen im Rhein-Main-Gebiet und Saarland-Lothringen. Schwerindustrie und Bergbau erwiesen sich als die größten industriellen Städtebildner. Aber auch einige Hafen- und Handelsstädte, regionale Oberzentren sowie Universitäts-, Verwaltungs-, Pensionärs- und Kurstädte zeigten beachtliche Wachstumsschübe. Wie unterschiedlich das Wachstum industrieller und nichtindustrieller Städte gewesen ist, zeigt folgender Vergleich: Zwischen 1850 und 1900 wuchs die Montanstadt Dortmund von 11 216 auf 140 000, die alte Residenzstadt Kassel aber nur von 36 654 auf 105 034, die Stadt Mannheim von 24 316 auf 133 706 und Stuttgart von 50 000 auf 176 699.

Betrachtet man den Prozeß der Urbanisierung noch einmal zusammengefaßt, dann sieht man, daß die Zahl der in den Städten lebenden Menschen in Preußen zwischen 1819 bis 1867 von 3,03 Mill. auf 6,27 Mill. oder um 206 v.H. wuchs. Auf dem platten Land erfolgte ein Zuwachs von 7,95 Mill. auf 13,4 Mill. oder um 168,6 v.H. Wenngleich sich die Stadtbevölkerung also verdoppelte, so lag die absolute Vermehrung im frühen 19. Jahrhundert auf dem Lande weit höher. Die höchsten Zuwachsraten wurden zunächst, wie schon gesagt, in agrarischen Bereichen erzielt. Die große Abwanderungsbewegung in die Städte war erst nach 1860 und besonders zwischen 1890 und 1910 zu registrieren. Zwischen 1867 und 1900 wuchsen die in preußischen Städten lebenden Menschen von 7,11 auf 14,86 Mill. (um 99,9 v.H.), die Bevölkerung auf dem Lande aber nur noch von 16,53 v.H. auf 19,62 v.H. (18,7 v.H.). Einfacher ausgedrückt: Während sich die Zahl der städtischen Einwohner in der Phase der Hochurbanisierung fast verdoppelte, betrug der Zuwachs auf dem Lande nicht einmal ein Fünftel. Ein Vergleich des Bevölkerungswachstum zwischen Stadt und Land bestätigt, daß zwischen den einzelnen Provinzen und Bundesstaaten damals stark demographische Verschiebungen stattgefunden haben müssen. Die Bevölkerungsausdehnung wurde außerdem durch eine Binnenwanderung überlagert.

Um die großen Massenwanderungen im späten 19. Jahrhundert richtig deuten zu können, müssen wir kurz die Berufsstruktur betrachten: 1882 gehörten 42,5 v.H. zur Landwirtschaft und 35,5 v.H. zum Bergbau und der Industrie sowie 22 v.H. zu Handel, Verkehr und Dienstleistungen (einschließlich häuslicher Dienste und ohne Beruf). 1907 waren dagegen nur noch 28,6 v.H. im primären agrarischen Sektor tätig, während 42,8 v.H. zum sekundären Industriesektor und 28,6 zum tertiären Dienstleistungssektor gehörten. Die Freisetzung eines solchen großen Teils der ländlichen Bevölkerung war gleichbedeutend mit räumlicher und sozialer Mobilität oder doch zumindest Mobilitätsbereitschaft, einem ökonomischen Zwang zur beruflichen und örtlichen Veränderung. Die großen Binnenwanderungen in den Dutzenden um 1900 waren gleichsam Ventile, die den aufgestauten Bevölkerungs-

druck auf dem Lande erleichterten, da die dortigen Erwerbsmöglichkeiten nicht mehr ausreichten.

Waren in den ersten großen Auswanderungswellen des 19. Jahrhunderts etwa 5 Millionen Deutsche vor allem in die USA gegangen, so zog es nun die Menschen in die neuen deutschen industriellen Ballungszentren. Der Wechsel aus dem agrarischen in den städtischen Bereich war zugleich ein sozialer Statuswechsel: Aus dem ländlichen Tagelöhner wurde ein Bergmann, aus dem kleinstädtischen Handwerker ein Facharbeiter, aus dem Bauern ein mittlerer Beamter, Kaufmann und Unternehmer. Die große Binnenwanderung zwischen 1880 und 1914 kann in ihren folgenreichen Auswirkungen kaum überschätzt werden: 1907 lebten von 60,4 Mill. Deutschen fast 29 Mill. außerhalb ihrer Geburtsgemeinde, 9 Mill. waren sogar über die engeren Provinz- oder Staatsgrenzen hinausgewandert. Zwischen 1860 und dem Ersten Weltkrieg haben sich rd. 14-15 Mill. Menschen innerhalb Deutschlands auf die Suche nach einem neuen Arbeitsplatz gemacht, dreimal mehr als diejenigen, die noch ins Ausland abwanderten. Nimmt man noch die zahlreichen Nahwanderer hinzu, dann kann man schätzen, daß fast jeder zweite Deutsche damals seinen Wohnort und häufig auch seinen Beruf veränderte. Bei solchen Zahlen ist zu berücksichtigen, daß die Kinder der Zugewanderten statistisch bereits wieder zu den Ortsansässigen gezählt wurden. Die ganze Wucht der Industrialisierung und Urbanisierung kommt in diesen Zahlen zum Ausdruck: Wie sehr sich die Berufe umschichteten, läßt sich an einem Beispiel demonstrieren: Auf allen Zechen des Oberbergamtes Dortmund waren 1856 nur 12 700 Bergleute beschäftigt. 1870 waren es circa 51 400 und 1913 394 600 - also das 31fache des Ausgangsbestandes.

Die Erwerbstätigenquote lag bei den Zuwanderern sehr viel höher als bei den Einheimischen, nämlich 80-90 v.H. bei den Männern gegenüber 50 v.H. bei den ortsansässigen Männern. Auch die Beschäftigungsquote bei den zuwandernden Frauen lag über der der Einheimischen. Die aus dem Osten kommenden Zuwanderer fanden ihre Arbeit vor allem zu 58 v.H. in der Industrie und zu 38 v.H. im Dienstleistungssektor, nur zu 4 v.H. in der Landwirtschaft. Lediglich die Nahwanderer gliederten sich noch zu 18 v.H. in den primären landwirtschaftlichen Sektor ein. Vereinfachend kann man also sagen, daß die sozial oftmals niedriger stehenden Fernwanderer zu 90 v.H. Industriearbeiter wurden. Daß diese Prozesse der sozialen Desintegration und neuen Assimilation mit zahlreichen gesellschaftlichen Spannungen und Anpassungskonflikten verbunden waren, versteht sich fast von selbst. Hier müssen ähnliche Schwierigkeiten entstanden sein, wie sie später bei der Eingliederung der Flüchtlinge und Vertriebenen nach 1945 zu beobachten waren. Das Ruhrgebiet als eines der größten Industriezusammenballungen Europas verzeichnete bei manchen seiner Städte ein Spitzenwachstum: In Gelsenkirchen z.B. begann 1856 die Abteufung der Kohlenzechen *Hibernia* und *Shamrock*, ein Prozeß, der eine erste Nachfrage nach Arbeitskräften auslöste. Hatte sich zwischen 1838 und

1871 die dort ansässige Bevölkerung nur vervierfacht, so erfolgte bis 1885 eine Verzehnfachung. 1903 wurde Gelsenkirchen durch Zusammenfassung von sieben ländlichen Bauernschaften zur Stadt erhoben. Der Typus dieser Ruhrreviergroßstadt erinnert in Tempo wie auch äußerer Häßlichkeit an amerikanische Städtegründungen. Insgesamt wuchs das Ruhrgebiet zu einer großstädtischen Industrieregion mit 3 Millionen Menschen heran, die in ihrer Größe nur noch von dem Raum Berlin übertroffen wurde. Das Städtewachstum war zugleich mit einer Erhöhung der Besiedlungsdichte verbunden: Setzt man 1871 als Basisjahr gleich 100, dann stieg die Besiedlungsdichte auf den städtischen Gemarkungsflächen (einschließlich im Umkreis von 10 km) zwischen 1880 und 1990 in Berlin von 114,2 auf 160,4, in Leipzig von 146,6 auf 283,9, in München von 135,0 auf 272,6 und in Hannover von 140,2 auf 244,3.

Was sind nun die Folgen dieser gewaltigen demographischen Umschichtungen vom Land in die Stadt gewesen? Sie lassen sich in folgender Weise skizzieren:

### 1. Die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz

Bildete bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts der tägliche Wohn- und Arbeitsraum wie in den Jahrhunderten zuvor eine selbstverständliche Einheit, so machte sich durch die sich vermehrende Zusammenballung von Menschenmassen in den großen Städten nun eine charakteristische Aufspaltung dieses Daseinsbereichs bemerkbar. Die vorindustrielle Kernstadt, einst das bevorzugte Wohngebiet vornehmer kaufmännischer und handwerklicher Patrizierfamilien, wandelte sich zum Geschäftszentrum und dem Sitz neuer Infrastruktureinrichtungen, was später mit dem Begriff *Citybildung* umschrieben wurde. In den städtischen Vororten entstanden neue Massenwohnquartiere, wobei sich das ursprüngliche Stadtgebiet durch Eingemeindungen rasch ausdehnte. Dörfer in nächster Umgebung wurden so aufgesogen und Standorte einer oftmals häßlich-eintönigen Miethausbebauung, untermischt mit neuen Gewerbebetrieben. In den landschaftlich besseren Gunstlagen entstanden dagegen Villenkolonien für die Angehörigen höherer Einkommensschichten, so daß insgesamt ein fortschreitender Prozeß sozialer Segregation zu beobachten war.

### 2. Der Aufbau der kommunalen Leistungsverwaltung

Das steile Bevölkerungswachstum in den Städten verbunden mit dem beruflich-sozialen Strukturwandel stellte die Magistrate vor bisher nicht gekannte Aufgabenfelder. Durch die Steinsche Städteordnung in Preußen 1808 und die nachfolgenden ähnlichen Städteordnungen in anderen deutschen Staaten waren zwar wichtige Rahmenbedingungen für den Ausbau der kommunalen Selbstverwaltung geschaffen worden, aber erst im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts trat an die Stelle der älteren Hoheits- und Vermögensverwaltung in den Städten eine Leistungsverwaltung im modernen Sinn. Die neue Kommunalverwaltung bot der anwachsenden Stadtbevölkerung zur Existenz notwendige Dienstleistungen, die der einzelne

Haushalt nicht mehr erbringen konnte. Der Wandel der älteren karitativen Armenpflege zur modernen Sozialhilfe, Berufsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, der Ausbau des allgemeinen und fachlichen Schulwesens, die Versorgung mit hygienisch einwandfreiem Trinkwasser sowie die Entsorgung der Abwässer, Exkremente und des Mülls, der Anschluß an Gas- und Elektrizitätsnetze und ähnliches gehören hierhin. Seit 1870 kam es in den meisten deutschen Städten zum Bau von Wasserwerken und Stadtkanalisationen, Schlachthöfen und Markthallen, von Gasanstalten und dann Elektrizitätswerken, aber auch von Volksbade- und öffentlichen Waschanstalten, Stadtbüchereien und Grünanlagen. Ein neues Bewußtsein für Sozialhygiene, das Streben nach höherer städtischer Lebensqualität, der steigende Lebensstandard und die rasch fortschreitende Kommerzialisierung, d.h. für den zunehmenden Gebrauch des Geldes im täglichen Leben, waren hier entscheidende Triebkräfte. Der Ausbau der modernen Kommunalverwaltung, die ein Fundament der Urbanisierung bildete, war auf der anderen Seite von steigender Bürokratisierung, Professionalisierung und auch der Politisierung des Verwaltungsapparates und schließlich tiefgreifenden Reformen des städtischen Finanzgebarens begleitet, wobei das Miquelsche Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 und die Erzberger'sche Reichsfinanzreform vom 30.3.1920 besondere Erwähnung verdienen.

### 3. Städtische Baupolitik und Grundstücksmarkt

Die Ausdehnung und innere Umstrukturierung der Städte seit dem späten 19. Jahrhundert mußte größte Auswirkungen auf den Hausbau und die Grundstücksmärkte haben. Hatte bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts in Preußen das Allgemeine Landrecht von 1794 die Baufreiheit, abgesehen von einigen Maßregeln gegen die Brandgefahr, auf eigenem Boden kaum eingeengt, so wurde nun angesichts der neuen Bauwut die Notwendigkeit des Erlasses besonderer Bauordnungen erkannt. Für die baulichen Umgestaltungen der Kernstädte, die vielfach mit neuen Eisenbahn-, Kanal-, Hafen- oder Straßenanschlüssen zusammenhingen, wie auch wegen der zunehmenden Eingemeindungen waren nun Vorschriften über die Art und Weise der Bodennutzung unumgänglich. Die Festlegung der Breite von Straßen und Zufahrtswegen, der Stockwerkshöhe und der Geschoßzahl, des Hausabstandes und der Grundstückstiefe waren die Folgen. Abgesehen von dem berühmt-berühmten *Bebauungsplan von den Umgebungen Berlins* (Hobrechtplan) von 1852-62, der den Bau von Mietskasernen ermöglichte, kamen aber die Bebauungspläne in anderen deutschen Städten relativ spät. Erst nach dem 1. Weltkrieg wurde z.B. in vollem Umfang die Notwendigkeit erkannt, ein Stadtgebiet in verschiedenen gestaltete Bauzonen zweckmäßig aufzugliedern. Die deutsche Stadtplanung, die viel von französischen und englischen Vorbildern profitierte, hinkte im ganzen der tatsächlichen Entwicklung stark nach und war mehr eine Anpassung an bereits vollzogene Entwicklungen. Das Mittel einer vorausschauenden Raumplanung und

Raumordnungspolitik wurde erst nach dem 2. Weltkrieg konsequent in die Realität umgesetzt.

In der Wissenschaft gab es um 1900 eine heftige Kontroverse, ob hohe städtische Grundrenten, die dann hohe Mieten verursachten, durch künstliche Verknappung infolge Bodenspekulation verursacht wurden. Man kam schließlich zu dem Ergebnis, daß die wachsende Bauverdichtung in den Stadtkernen in der Tat dazu führe, daß wegen der überproportional steigenden Mieten dort nur noch wenige Leute wohnen könnten. Die Hauptquelle der raschen Bodenwertsteigerungen müsse daher im Stadtzentrum gesucht werden. Die Bodenspekulation in den Außenbezirken sei als Konsequenz dieser innerstädtischen Preissteigerungen anzusehen. Das Vorhandensein eines generellen Bodenmonopols wurde aber strikt verneint, das eines Baubodenmonopols stark bezweifelt, da sich auch Baugrundstücke prinzipiell vermehren ließen. Eigentlich handele es sich hier als Kernproblem um die nicht beliebige Vermehrbarkeit bestimmter städtischer Gunstlagen, die aber nicht von allen Wohnungssuchenden nachgefragt würden. Einigkeit wurde in der Feststellung erzielt, daß sich in der City schnell expandierender Städte und bestimmter Neubauviertel vorübergehend Monopolrenten erzielen lassen, weil hier das Spiel der Marktkräfte zeitweise nicht funktioniere. Dabei handelt es sich meistens nicht um fertiges Bauland, sondern Bauerwartungsland. Angesichts der Schwankungen des Bevölkerungswachstums, der Eheschließungen und Einkommenssteigerungen stellte der bekannte Nationalökonom Adolph Weber 1904 resümierend fest: *Es gibt kein volkswirtschaftlich relevantes menschliches Bedürfnis, dessen Quantität und Qualität so schwer vorzuschätzen ist, wie das Wohnungsbedürfnis der modernen Stadt.*

#### 4. Die Wohnungsnot der kleinen Leute in den großen Städten

Zu den Standardthesen auch bürgerlicher Wohnungsreformer hat es lange gehört, daß die moderne Verstädterung im Verein mit der Industrialisierung zunächst zu einer kontinuierlichen Verelendung der Wohnungsverhältnisse geführt habe. Wie die historisch vergleichende Städteforschung inzwischen nachweisen konnte, waren die Wohnbedingungen auf dem Lande sowohl vor wie auch während des Verstädterungsprozesses keinesfalls besser und oftmals wohl sogar noch schlechter. Die seit der Romantik langanhaltende Idyllisierung des Landlebens und der emotionelle Anti-Urbanismus haben lange den Blick dafür versperrt, daß es sich bei der Wohnungsnot der kleinen Leute um ein altes Gesellschaftsproblem handelt, das durch die städtischen Zusammenballungen im späten 19. Jahrhundert nur verstärkt erstmals ins öffentliche Bewußtsein trat. Die Vorstellung von einer Landbevölkerung, die ihr Leben in luftigen und behaglichen Häusern gegen finstere und feuchte Keller in großstädtischen Mietskasernen vertauschte, hat mit der historischen Realität nichts zu tun. Die Wohnverhältnisse in den neuen Großstädten, die vom heutigen

Standpunkt freilich beengt und primitiv erscheinen, bedeuteten damals einen gewissen Fortschritt gegenüber den vorindustriellen Zuständen. Das Wohnen in früheren Kleinstädten hat ebenso lange solchen groben Verzeichnungen unterlegen.

Auch die Annahme, der Wohnungsbau in der Phase der Urbanisierung sei ständig hinter dem Wohnungsbedarf zurückgeblieben, hält einer historischen Überprüfung nicht stand. Wie die Auswertung der Wohnstatistik repräsentativer deutscher Großstädte in den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg belegt, gab es nur zeitweise eine absolute Wohnungsknappheit. Die großstädtischen Wohnungsmärkte schwankten fortwährend zwischen akutem Mangel und Überangebot. Nicht zufällig fielen die Klagen über das Wohnungselend stets mit den Engpässen in der Wohnungsversorgung zusammen. Sie verstummten z.B. bei einem Überangebot Mitte der 1890er Jahre, als in Hamburg 15 000 und in Berlin sogar 30 000 Wohnungen leer standen. Diese Leerwohnungsziffer galt als Index für die Wohnungsknappheit. Auch die Mietpreise zeigten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts starke Schwankungen in Abhängigkeit vom Wohnungsmarkt. Trotz enormer Wohnungsbautätigkeit zwischen 1870 und 1914 blieb die Kleinwohnungsfrage aber von großer Bedeutung, wobei bei jedem Rückgang die Frage erneut erörtert wurde, ob der liberale Wohnungsmarkt hier nicht doch versagt habe.

Die Zeit des beschleunigten Städtewachstums war mit dem Übergang zum Massenmietshaus verbunden. Seine Kennzeichen waren:

1. Höchste Grundstücksausnutzung;
2. geschlossene Bebauung entlang der Straßen;
3. im Inneren der Baublöcke in die Tiefe hineinreichende Seiten- und Querflügel;
4. verschachtelte Grundrisse mit mangelhafter Belichtung und Belüftung;
5. innenliegende, spärlich erleuchtete Treppenhäuser, Küchen und Aborte.

Im Massenmietshausbau gab es aber alle möglichen Abstufungen. Die zeitgenössische Gesellschaftskritik hat sich immer wieder mit dem *Mietskasernenelend* beschäftigt, das als Synonym für die verhaßte Großstadtvermassung angesehen wurde. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß Berlin einen extremen Sonderfall darstellte und in Westdeutschland z.B. ganz andere Bausitten herrschten. Die größten Baumängel zeigten sich keineswegs bei den Mietskasernen, sondern im vorindustriellen Baubestand. Das Massenmietshaus war zugleich der Beginn moderner Baupolizeigesetzgebung mit dem Erlaß bautechnischer und wohnungshygienischer Vorschriften. Diese neuen hygienischen Wohnungsstandards haben sich, wie man z. B. an der Zahl der Wasseranschlüsse ablesen kann, erstaunlich schnell durchgesetzt, oftmals allerdings auf Kosten des Kleinwohnungsbaus. Beim Bau großer Wohnungen waren solche Verbesserungen finanziell leichter zu realisieren.

Am unbefriedigtesten blieb lange die Regelung des Mietvertrages. Die rasche Bevölkerungsvermehrung in den Städten mit ihrem schnellen Berufswechsel ließ die Wohnungsumzüge anschwellen. Anders als heute waren kurzfristige Mietver-

träge die Regel. Da erst postnumerando, d.h. nach Ablauf des Mietzeitraums gezahlt wurde, kam es oft zu Kündigungen und Kahlpfändungen. Erst durch die Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches 1900 wurde die Vorauszahlung (praenumero) der Miete üblich. Die Stellung des Mieters gegenüber dem Hausbesitzer, der zudem über starke örtliche Vereine und Rückhalt in den Stadtverordnetenversammlungen verfügte, blieb lange ungeschützt, bis 1923 in der Weimarer Republik ein spezieller reichseinheitlicher Mieterschutz in Kraft gesetzt wurde.

### 5. Der städtische Nahverkehr als Form neuer Mobilität

Bis 1870 waren alle deutschen Städte noch *Fußgängerstädte*. Selbst in Berlin mußte man als Maximum nicht mehr als 4 km innerhalb der Stadtgrenzen gehen. In Hamburg kam man sogar innerhalb von 20 Minuten an jeden Punkt der Stadt; um 1890 waren aber schon 50 000 Arbeiter dort jeden Morgen und Abend 1-1 1/2 Stunden zur Arbeitsstätte und zurück unterwegs. In Berlin wuchs der Stadtdurchmesser auf 15 km in der gleichen Zeit an. Nur innerstädtische Massenverkehrsmittel wie Pferdeomnibusse, elektrische Straßen- und Untergrundbahnen und schließlich die Kraftomnibusse im frühen 20. Jahrhundert konnten die sich ausweitenden Entfernungen noch überbrücken. Die Einrichtung solcher Nahverkehrslinien sprengte regelmäßig die alten Stadtgrenzen und machte das Umland zum städtischen Einzugsbereich. Die Benutzung der städtischen Nahverkehrsmittel war aber zunächst relativ teuer und daher nur ein Privileg höherer Einkommensgruppen. In Berlin kamen bei der Reichsgründung 1871 nur elf Fahrten pro Kopf und Jahr zustande, 1880 waren es 47, 1890 schon 120 und 1900 dann 200. Damit war der Durchbruch zum städtischen Massenverkehr geschafft. Gleichzeitig nahm die Zahl der täglichen Einpendler stark zu: 1900 legten in Berlin täglich 29,8 v.H. 6-7 km, 19,7 v.H. 4-5 km, 16,7 v.H. 3-4 km und 14,5 v.H. sogar mehr als 8 km täglich zurück. Die gut belegte Pendlerstatistik läßt den Stand der damaligen Verkehrerschließung, die Siedlungsdichte im Umkreis der Städte sowie die Unterschiede der Arbeitsmarktsituation erkennen.

Bis 1880 blieb das Radfahren in den Städten noch eine Randerscheinung. Das *Velocipède* war zunächst ein Statussymbol des aufstrebenden Besitzbürgertums, das sich nicht wie der Adel Reitpferd oder Kutsche leisten konnte. Die kleinen Radfahrvereine, wo Fahrlehrer *Reitunterricht* erteilten, hatten mehr sportlichen Charakter. Durch den Aufbau von Fahrradfabriken nach englischem Vorbild, die 1877 schon 64 Unternehmen zählten, die stark sinkenden Fahrradpreise infolge der Massenproduktion und dem Übergang vom schwer zu handhabenden Hochrad zum Niederrad sowie die Aufhebung der städtischen Fahrverbote kam es zur Bildung zahlreicher städtischer Radfahrvereine, die nun das neue städtische Verkehrsmittel populär machten. Erstmals stand den Menschen nun ein individuelles, selbst antreibbares Gefährt zur Verfügung, das eine leicht begreifbare Technik hatte und den

Städtern einen Ausflug aus dem steinernen Häusermeer in die Natur ermöglichte. Das Damenradfahren wurde dabei zu einem Mittel weiblicher Emanzipation: Geteilte Beinkleidröcke und lose Blusen verdrängten bei dieser Gelegenheit das Schnürkorsett. Die radfahrenden Frauen wurden zuerst freilich als *unschicklich* empfunden und riefen noch in den achtziger Jahren Straßenaufläufe hervor. 1898 gab es bereits 800 000 Radfahrer in Deutschland, 1910 vier Millionen, die bis 1938 auf 20 Millionen weiter anwuchsen.

### 6. Der Durchbruch zum städtischen Massenkonsum

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wandelten die städtischen Märkte ganz entscheidend ihren Charakter. Durch den Bau von Eisenbahnen und Chausseen wurde zunächst dem alten Hausierergewerbe der Boden entzogen. Neben dem auf den Jahr- und Wochenmärkten handelnden bäuerlichem Höker, dem städtischen Krämer, Getreide-, Fisch- und Weinhändler sowie dem Lebensmittelhandwerker (Fleischer, Bäcker, Müller) trat als Folge der neuen liberalen Gewerbefreiheit der spezifische Lebensmittelfachhändler, häufig auch Viktualien- oder Colonialwarenhändler genannt. Hier zeigte sich, daß die schnell expandierenden Städte einer neuen Verteilungsorganisation bei den täglichen Lebensmitteln bedurften. Immer mehr Menschen wurden aus der traditionellen Hauswirtschaft gerissen und durch die neuen Geldlöhne von den Märkten abhängig. Die tendenziell wachsenden Realeinkommen legten die städtischen Unter- und Mittelschichten zuerst in der Ernährung an, während andere Konsumwünsche zunächst noch zurücktreten mußten, wie die überlieferten Haushaltsrechnungen zeigen. Der schnell wachsende Mehrverbrauch wurde auch dadurch unterstützt, daß die Preise für die wichtigsten Grundnahrungsmittel langsamer stiegen oder relativ sogar absanken. Diese Verbesserung des Ernährungskonsums korrespondierte mit der sich rasch ausweitenden Agrarproduktion, die ihrerseits mit der zunehmenden Rationalisierung und Mechanisierung, der neuen Bodenaufteilung und künstlichen Düngung zusammenhing. Die verbesserten Transport- und Kommunikationsverhältnisse sowie neue Konservierungsmethoden (Konserven, Trockensuppen, Kühl- und Gefriertechnik) haben diese Revolutionierung der Ernährungsverhältnisse weiter vorangetrieben. Große Warenproduktbörsen sorgten für eine einheitliche Preisbildung und dafür, daß die jahrhundertelangen Hortungskäufe und Spekulationen z.B. bei Getreide rasch zurückgingen. Betrugten die örtlichen Preisaufschläge im 18. Jahrhundert manchmal 1:7, so gingen diese nun nach 1850 auf 1:2 zurück. Die wachsende Konkurrenz im Zeitalter internationaler Freihandelsverträge zwang die Lebensmittelhändler zu schärfsten Kalkulationen, was nur durch wachsenden Mengenabsatz ausgeglichen werden konnte. Innerhalb einer Generation weitete sich das städtische Lebensmittelangebot ungemein aus: Immer neue veredelte Produkte, auch aus dem Ausland, kamen nun auf den Markt. Wenngleich die Gärten und Ställe aus den Großstädten

keinesfalls alle verschwanden, so trat die früher dominierende Lebensmitteleigenproduktion immer mehr in den Hintergrund. Für die normale Familie wurde es um 1900 zur Gewohnheit, ihre täglichen Lebensmittel aus einem Laden und nicht nur vom Wochenmarkt zu beziehen. Wegen der wöchentlichen Löhnung wurden allerdings nur kleinste Mengen gekauft, und das Anschreiben beim Händler blieb wie früher noch lange Brauch. In den Geschäften trat die alte agrarisch-handwerkliche Herkunft der Lebensmittel immer mehr zurück. Aus dem ursprünglichen Warenangebot wurden nun gewisse Waren selektiert, so daß spezifische Delikateß-, Spirituosen-, Tabak-, Kaffee- oder Milchläden entstanden. Diese verbanden sich später zu bestimmten Ladenketten, die einen einheitlichen Namen mit einem werbewirksamen Markenzeichen übernahmen. Hochwertige Nahrungs-, und Genußmittel warfen dann genug Gewinn ab, um sich auch in den teuren City-Lagen ansiedeln zu können. Man erkannte, daß man hier die höchsten Umsätze pro Quadratmeter erzielen konnte. Je weiter die Spezialisierung im Detailhandel um sich griff, desto mehr suchten bestimmte Produktionsbetriebe der Lebensmittelindustrie eigene Filialen zu gründen, z.B. Kaffeeröstereien und Molkereien. Die neuen Warenhäuser vereinten in ihren neuen Lebensmittelabteilungen dagegen alle Nahrungs- und Genußmittel unter einem Dach.

Nach der Mitte des 19. Jahrhunderts setzte zögerlich die erste Reklame ein, die sich aber nur auf die teuren Luxusprodukte und damit einkommensstarke kleine Käuferschichten konzentrierte. Kolonialwaren oder typische Kunstprodukte (Margarine, Ersatzkaffee, Schokolade usw.) benötigten solche zusätzliche Werbung neben dem mehrgliedrigen Zwischenhandel. Die ständige Erweiterung der Konsumwünsche und der wachsende finanzielle Spielraum der Haushalte haben die Notwendigkeit der Werbung in der Marktwirtschaft dann immer mehr hervortreten lassen. Das Inserat war dabei der wichtigste Werbeträger, erst dann folgten Schaufenster, Emailleschilder und Wandinschriften.

Für die Kommunen entstanden ebenfalls neue Aufgaben. Da die Wochen- und Jahrmärkte nicht mehr ausreichten, wurden diese zunächst in Stadtteilmärkte zerlegt, wobei die einst privilegierten Standplätze der örtlichen Lebensmittelhandwerker verschwanden. Gleichzeitig wurden besonders Markthallen errichtet, in denen unabhängig von Verkehr und Witterung und besser geschützt gegen Verschmutzung der An- und Abtransport der täglichen Lebensmittel geschehen konnte. Die großen Zentralmarkthallen, nach Pariser Vorbild aus Glas und Eisen seit den achtziger Jahren errichtet, orientierten nun über die täglichen Großmarktpreise. Ihr Anschluß an Eisenbahnen und Wasserwegen bedeutete zudem eine starke Steigerung des Marktumschlags. Leicht verderbliche Waren konnten so nun auch über größere Entfernungen in die landesinneren Großstädte gelangen. Die städtischen Käufer wurden von dem oft einseitigen und monotonen Angebot des Umlandes befreit,

hatten weniger unter plötzlichen Preissteigerungen zu leiden und stellten nun größere Ansprüche an Frische, Güte und Aussehen der Lebensmittel.

### 7. Daseinsformen in der industriellen Großstadt im Kreuzfeuer der Kulturkritik

Die emporschießende industrielle Großstadt ist ähnlich wie die zugleich auftauchende moderne Fabrik von der zeitgenössischen Kultur- und Gesellschaftskritik von Beginn an als Symbol eines ethisch verwerflichen *Mammonismus*, als Sitz einer profitgierigen und kaltherzigen *Geldaristokratie*, als unnatürlicher Auswuchs des *Maschinenzeitalters*, aber auch als Brutstätte einer *künstlichen Armut* oder Proletarisierung sowie einer Atomisierung der ständisch-korporativ verfaßten alten Gesellschaft diskreditiert worden. Die Wohnverhältnisse der *arbeitenden Klassen* erschienen dabei als ein Kernbereich der neuen Sozialen Frage. Interessanterweise wurden diese Schattenseiten bis 1865 vor allem als Beispiel englischer, französischer und belgischer Großstädte erörtert, da die deutsche Entwicklung hier noch nicht soweit vorangeschritten war.

Auch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als dann Deutschland in die eigentliche Phase der Urbanisierung eintrat, pflanzte sich die früh zum Ausbruch gekommene prinzipielle Industrie- und Großstadtfeindschaft fort. So kritisierte Wilhelm Heinrich Riehl, einer der wichtigsten Wegbereiter der empirischen Soziologie, Volkskunde und Kulturgeschichte, die mit der neuen Großstadt einhergehenden Dekorporierungsprozesse und ihre psychischen Auswirkungen, wörtlich das *ungesunde aufgeregte Seelenleben*. Wie keiner vor ihm geißelte dieser bayerische Gelehrte die Formlosigkeit, Uniformität und Maßlosigkeit der *Weltstädte*. Die urbanen Agglomerationen, die er selbst persönlich *erwandert* hatte, erschienen ihm als prinzipielle Widersacher allen organischen Lebens. Die Massen von wandernden, aus ihrer Heimat entwurzelten, alleinstehenden jungen Menschen, die er eine *schwebende Bevölkerung* nannte, würden seiner Ansicht nach auf die Dauer das soziale Ganze zertrümmern.

Der Kieler Soziologe Ferdinand Tönnies hat die *Unnatur* der modernen Großstadt in seinem Werk *Gemeinschaft und Gesellschaft* dann auf eine noch höhere Reflexionsebene gebracht. Er diagnostizierte hier eine neue Antinomie in der menschlichen Gesellung. In den kleinen tradierten Daseinssphären wie Familie, Nachbarschaft, Dorf, Klein- und Mittelstadt lebten die Menschen trotz äußerer räumlicher Entfernung in einer inneren emotionalen Verbundenheit, in der Metropolis dagegen trotz z.T. engster physischer Nähe in grundsätzlicher Gefühlsdistanz. Auf der einen Seite sah Tönnies ein Zusammenleben auf der Grundlage enger persönlicher und um ihrer selbst willen bejahter Beziehungen, auf der anderen Seite nur zweckhafte Verbindungen und zwischenmenschliche Entfremdungen. Formen der alten vorindustriellen Gemeinschaft waren ihm Verwandtschaft, Freundschaft,

Nachbarschaft, vor allem die durch Blutsbande geprägte Familie. Hier herrschten seiner Ansicht nach noch Eintracht, Sitte und Religion. In den großen amorphen Sozialgebilden dominierten dagegen anonyme Aktiengesellschaften und Wirtschaftsverbände. In diesen neuen makrosozialen Gebilden wurden nur interessenspezifische Bindungen mit Hilfe loser Konventionen, der Politik oder öffentlichen Meinung gepflegt: hier große mitmenschliche Intensität, dort unübersichtliche Komplexität. Den kleinen organisch gewachsenen Einheiten des menschlichen Daseins traten zum ersten Mal in der Geschichte mechanische Artefakte der Gesellschaft gegenüber, die ihrem Wesen nach grenzenlos waren. Kein Wunder, wenn Tönnies wie andere die steigenden Raten der Kriminalität, des Selbstmordes und der Proletarisierung allein den Großstädten anlastete, weil dort der jahrhundertelange Wert des *Gemütslebens* verlorengegangen sei.

Solche stadtfrendlichen Theorien haben in weiten Kreisen des deutschen Bildungsbürgertums Beifall gefunden. Der prinzipielle Anti-Urbanismus ist dann auch im 20. Jahrhundert immer wieder aufgelebt, wie z.B. Alexander Mitscherlichs Bestseller *Die Unwirtlichkeit unserer Städte* (1965) zeigt. Die Industriegroßstadt fand dagegen nur wenige Anwälte wie etwa den Philosophen und Gesellschaftswissenschaftler Georg Simmel. In seinem Vortrag *Die Großstädte und das Geistesleben*, den er anlässlich der Städteausstellung 1903 in Dresden hielt, versuchte er nüchtern die Auswirkungen der neuen Lebenssphäre auf das menschliche Dasein insgesamt abzuwägen. Der Großstädter, so sagte der deutsch-jüdische Gelehrte, brauche einen gewissen Selbstschutz vor zu vielen Kontakten und psychischer Atomisierung. Die neue soziale Distanzierung ermöglichte den metropolitane Bewohnern die Bewahrung ihrer individuellen Unabhängigkeit und schaffe damit neue Chancen zur geistigen Entwicklung, freiheitlichen Emanzipation und Arbeitsteilung. Der Berliner Gelehrte sah daher in der Urbanisierung einen positiv zu bewertenden Vorgang der Vergesellschaftung und keinen dekadenten Kulturverfall. Die neue Industriegroßstadt eröffnete nach ihm bisher unbekannte Möglichkeiten der Selbstverwirklichung für den Menschen, wengleich neue soziale Zwänge und Abhängigkeiten nicht zu übersehen seien. Simmel ist mit seiner Sicht damit zum Vater der modernen Stadtsoziologie in Deutschland und dann später auch in den USA geworden und hat uns ganz neue Einsichten in die Folgen der Explosion der Städte beschert. Die moderne vergleichende historische wie sozialwissenschaftliche Städteforschung ist auf diesen Linien dann bis heute weiter vorangeschritten.

## Literaturhinweise

- Hans Heinrich Blotevogel, *Untersuchungen zur Entwicklung des deutschen Städte-systems im Industriezeitalter* (Habil.-Schrift Bochum 1990), Köln/Wien (erscheint).
- Hans Heinrich Blotevogel (Hg.), *Kommunale Leistungsverwaltung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik*, Köln/Wien 1989.
- Wolfgang R. Krabbe, *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert*, Göttingen 1989.
- Heinz Heineberg (Hg.), *Innerstädtische Differenzierung und Prozesse im 19. und 20. Jahrhundert*, Köln/Wien 1987.
- Marjatta Hietala, *Services and Urbanization at the Turn of the Century: The Diffusion of Innovations*, Helsinki 1987.
- Hans-Jürgen Teuteberg, *Durchbruch zum modernen Massenkonsum: Lebensmittelmärkte und Lebensmittelqualität im Städtewachstum des Industriezeitalters*, Münster 1987.
- Hans-Jürgen Teuteberg (Hg.), *Stadtwachstum, Industrialisierung, Sozialer Wandel. Beiträge zur Erforschung der Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert*, Berlin 1986.
- Wolfgang R. Krabbe, *Kommunalpolitik und Industrialisierung. Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Fallstudien zu Dortmund und Münster*, Stuttgart 1985.
- Horst Matzerath, *Urbanisierung in Preußen 1815-1914*, Stuttgart 1985.
- Jürgen Reulecke, *Geschichte der Urbanisierung in Deutschland*, Frankfurt/M. 1985.
- Hans-Jürgen Teuteberg (Hg.), *Homo habitans. Zur Sozialgeschichte des ländlichen und städtischen Wohnens in der Neuzeit*, Münster 1985.
- Hans-Jürgen Teuteberg, Clemens Wischermann (Bearb.), *Wohnalltag in Deutschland 1850-1914: Bilder, Daten, Dokumente*, Münster 1985.
- Peter Marschalck, *Bevölkerungsgeschichte Deutschlands im 19. und 20. Jahrhundert*, Frankfurt/M. 1984.
- Horst Matzerath (Hg.), *Städtewachstum und innerstädtische Strukturveränderungen*, Stuttgart 1984.
- Wilhelm Rausch (Hg.), *Die Städte Mitteleuropas im 20. Jahrhundert*, Linz 1984.
- Gerhard Fehl, Juan Rodriguez-Lores (Hg.), *Stadterweiterungen 1800-1875*, Hamburg 1983.
- C. Meckseper, E. Schraut (Hg.), *Die Stadt in der Literatur*, Göttingen 1983.
- G. Piccinato, *Städtebau in Deutschland 1871-1914*, Braunschweig 1983.
- John von Simson, *Kanalisation und Städtehygiene im 19. Jahrhundert*, Düsseldorf 1983.
- Hans-Jürgen Teuteberg (Hg.), *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert: Historische und geographische Aspekte*, Köln/Wien 1983.
- Klaus Schwabe (Hg.), *Oberbürgermeister*, Boppard 1981.
- Anthony Sutcliffe, *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France*, Oxford 1981.
- Gordon E. Cherry (Hg.), *Shaping an Urban World*, London 1980.
- David Crew, Bochum: *Sozialgeschichte einer Industriestadt 1860-1914*, Frankfurt/M. 1980.
- Wolfgang Th. Kantzow, *Sozialgeschichte der deutschen Städte und ihres Bodens und Baurechts bis 1918*, Frankfurt/M./New York 1980.
- Anthony Sutcliffe (Hg.), *The Rise of Modern Urban Planning, 1800-1914*, London 1980.
- Wilhelm-Heinz Schröder (Hg.), *Moderne Stadtgeschichte*, Stuttgart 1979.
- Günter Wiegelmann (Hg.), *Kulturelle Stadt-Land-Beziehungen in der Neuzeit*, Münster 1979.
- Helmut Jäger (Hg.), *Probleme des Städtewesens im industriellen Zeitalter*, Köln/Wien 1978.
- Jürgen Friedrichs, *Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft*, Reinbek 1977.

- K. Hartmann, *Deutsche Gartenstadtbewegung. Kulturpolitik und Gesellschaftsreform*, München 1976.
- Gerd Albers, *Entwicklungslinien im Städtebau*, Düsseldorf 1975.
- Peter Atteslander und Bernhard Hamm, *Materialien zur Siedlungssoziologie*, Köln 1974.
- Ludwig Grote (Hg.), *Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter*, München 1974.
- Wolfgang Köllmann, *Bevölkerung in der industriellen Revolution*, Göttingen 1974.
- Henri Lefebvre, *Die Revolution der Städte* [a. d. Franz.], München 1972.
- Elisabeth Pfeil (Hg.), *Großstadtforschung. Entwicklung und gegenwärtiger Stand*, 2. Aufl., Hannover 1972.
- Helmuth Croon, Wolfgang Hofmann, Georg Christoph von Unruh, *Kommunale Selbstverwaltung im Zeitalter der Industrialisierung*, Stuttgart 1971.
- Thomas Rönnebeck, *Stadterweiterung und Verkehr im 19. Jahrhundert*, Stuttgart/Bern 1971.
- Klaus Bergmann, *Agrarromantik und Großstadtfeindschaft*, Meisenheim 1970.
- Heinrich Heffter, *Die deutsche Selbstverwaltung im 19. Jahrhundert. Geschichte der Ideen und Institutionen*, 2. Aufl., Stuttgart 1969.
- Gernot Rath, *Die Hygiene der Stadt im 19. Jahrhundert*, in: Walter Artelt u.a. (Hg.): *Städte-, Wohnungs- und Kleidungshygiene des 19. Jahrhunderts*, Stuttgart 1969, S. 70 ff.
- Rupert Scholz, *Das Wesen und die Entwicklung der gemeindlichen öffentlichen Einrichtungen*, Berlin 1967.
- Jürgen Bloenz, *Wachstum und Strukturwandlungen der kommunalen Ausgaben in Deutschland 1849-1913*, (Diss.) Freiburg i.Br. 1965.
- Lewis Mumford, *Die Stadt. Geschichte und Ausblick* [a. d. Engl.], Köln 1963.
- Hans Paul Bahrdt, *Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau*, Reinbek 1961.
- Rainer Mackensen, *Daseinsformen der Großstadt*, Tübingen 1959.
- Gunter Ipsen, Art. *Stadt (IV) - Neuzeit*, in: *Handwörterbuch der Sozialwissenschaften* Bd. 9, Stuttgart 1958, S. 786-800.