

Lokale Kultur und die Neuerfindung der Hafenstadt

Günter Warsewa

Eingegangen: 17. Dezember 2009 / Angenommen: 17. August 2010 / Online publiziert: 23. September 2010
© Springer-Verlag 2010

Zusammenfassung Im anhaltenden Strukturwandel vollzieht der Typus der Hafenstadt in den westlichen, industrialisierten Weltregionen gravierende Pfadwechsel bzw. -abweichungen. Gleichwohl folgen der Wandel der lokalen Wirtschafts- und Sozialstrukturen wie auch die Modernisierung des lokalen Institutionensystems einem gemeinsamen Muster, das wesentliche Elemente und Ausprägungen einer typischen lokalen Kultur reflektiert. In diesem Prozess erweist sich die jeweilige lokale Kultur als Steuerungsmechanismus und Ressource, die eine Eigenlogik des Ortes fortschreiben. Die Neuerfindung der Hafenstadt folgt mithin nicht nur einer einfachen Logik der Anpassung an globale Dynamiken. Stattdessen stellt sie sich als Ausdruck einer gewissen Autonomie und ‚Individualität‘ dar, die sowohl Gemeinsamkeiten zwischen den Hafenstädten als auch deren Differenz zu den territorialen, binnenländischen Städten reproduziert.

Schlüsselwörter Hafenstadt · Strukturwandel · Lokale Kultur · Globalisierung · Anpassung · Pfadwechsel

Local Culture and the Re-invention of the Port-City

Abstract During the course of transformation of social and economic structures the typical port-city in the western, industrialized world underwent serious changes or deviations of its traditional development path. Nevertheless the changing patterns of local structures and the modernisation of the local institutional system reflect essential elements

and expressions of a typical local culture. In this process the specific local culture of the port-city turns out to be a control mechanism as well as an efficient resource extrapolating the individual logic of the place. Consequently, the re-invention of the port-city does not only express a simple logic of adaptation to global dynamics. Instead, the re-invention of the port-city appears as an expression of a certain autonomy and “individuality” which reproduces common characteristics of the port-cities as well as their difference to the territorial, inland towns.

Keywords Port-city · Structural change · Local culture · Globalization · Adaptation · Change of path

1 Strukturwandel und lokale Kultur

Seit den 1970er Jahren zwingen die Folgeerscheinungen von Globalisierung und Informatisierung alle Hafenstädte in den westlichen, industrialisierten Weltregionen dazu, sich selbst ‚neu zu erfinden‘. Je ausgeprägter der traditionelle Typus der Hafenstadt war, d. h. je exklusiver die Spezialisierung auf die klassischen Funktionen des Seehandels, der Schifffahrt, des Schiffbaus und die vor- und nachgeschalteten Produktions- und Dienstleistungen sich über Jahrhunderte in die Stadtgestalt, in die Kultur, die Traditionen und Mentalitäten eingeschrieben hatten, desto dringlicher, aber auch schwieriger war es, diesen Umbruch zu bewältigen.¹

¹ Die Ausführungen beruhen auf Arbeiten im Rahmen des EU-Interreg IIIc-Projektes „New EPOC“ und weiterführenden Studien. Sie treffen daher insbesondere für die dort betrachteten Städte, wie z. B. Bremen, Bilbao, Triest oder Southampton, aber auch andere mittelgroße Hafenstädte wie etwa Antwerpen, Genua, Danzig, Liverpool oder Belfast zu, die bis in die 1990er Jahre nicht den Diversifizierungsgrad großer Hafenstädte, wie z. B. Barcelona, Marseille, Rotterdam oder Hamburg,

Dr. G. Warsewa (✉)
Institut Arbeit und Wirtschaft, Universität Bremen,
Universitätsstraße 22,
28359 Bremen, Deutschland
E-Mail: gwarsewa@iaw.uni-bremen.de

Der typische Entwicklungspfad, der bis dahin Bedeutung und Wohlstand verbürgte, schien auf einmal in eine Sackgasse zu münden: vielfach musste der Hafenbetrieb eingestellt werden, wurden Häfen verlagert, gingen die traditionellen maritimen Industrien verloren oder schrumpften auf bescheidene Restbestände zusammen. Zahlreiche ergänzende Funktionen verloren ihre Existenzgrundlage, Arbeitsplätze und Steuereinnahmen gingen erheblich zurück und ganze Stadtviertel verarmten. Die Hafenstädte verloren nicht nur zu einem beträchtlichen Teil ihre herausragende Bedeutung für den jeweiligen Nationalstaat als Schleuse zwischen der nationalen Wirtschaft und den internationalen Gütermärkten, sondern auch als Standort von Kriegsflotten und Schiffsproduktion (Warsewa 2006). Gleichzeitig büßten jene typischen institutionellen Arrangements (z. B. der politisch-administrative Zuschnitt und die politischen Kompetenzen auf regionaler und lokaler Ebene, Teile des politischen Systems oder die Existenz und Funktion spezifischer Institutionen wie z. B. „Port Authorities“, Hafenämter, Zollverwaltungen, einschlägige Ausbildungs- und Qualifizierungseinrichtungen) ihre Funktion ein, die bis dahin zur Ausbildung und Stabilisierung der hafenstädtischen Spezialisierung beigetragen hatten. Vor allem während der 1980er und 1990er Jahre wurden diese Institutionen zum Teil überflüssig oder bedurften ihrerseits der Modernisierung.

Damit stellte sich in den betroffenen Hafenstädten auch eine tief greifende Verunsicherung der eigenen Identität und des kollektiven Selbstbewusstseins ein, die auf jahrhundertalter Tradition und gemeinsamer lokaler Kultur basierten. Da gänzlich unklar und vielfach umstritten war, welche Alternativen zur spezialisierten Hafen- und maritimen Industriestruktur möglich seien und welche Entwicklungsoptionen für die Zukunft sich daraus ergeben könnten, war auch nicht erkennbar, welche Bestandteile lokaler Kultur und Identität für zukünftige Entwicklungen hilfreich oder hinderlich sein würden. Was über lange Zeiten hinweg kaum wahrgenommen wurde, wurde während der Strukturkrise der 1980er und 1990er Jahre als existenzieller Zusammenhang deutlich: Lokales Institutionensystem, lokale Wirtschafts- und Sozialstrukturen und lokale Kultur greifen ineinander, stützen und reproduzieren sich gegenseitig und sorgen auf diese Weise nicht nur für die typische Spezialisierung der Hafenstadt, sondern auch für eine enorme Stabilität und Dauerhaftigkeit der Entwicklung.

Seit etwa den 1970er Jahren gelang die stetige Reproduktion dieses Musters nicht mehr: In dem Maße, in dem die wirtschaftliche Entwicklung nur noch begrenzt ‚vor Ort‘ beeinflusst werden konnte, in dem die lokalen Institutionen

ihre steuernde oder regulierende Wirksamkeit einbüßten und in dem ein wachsender Teil der sozialen Milieus sich mit einer globalen Kultur identifizierte, anstatt sich dem Rahmen lokaler geteilter Normen und Konventionen verpflichtet zu fühlen, ging die vormalige Kohärenz und damit auch die Stabilität des Entwicklungsmusters verloren. Pfadwechsel oder gravierende Abweichungen vom herkömmlichen Entwicklungsmuster wurden in dieser Situation nicht nur möglich, sondern sogar unumgänglich, weil die Aufrechterhaltung von Kohärenz und die Fortsetzung des gewohnten Entwicklungspfades ökonomische und soziale Kosten für Anpassungs- und Modernisierungsleistungen verursachte, die höher wären als ihr erwartbarer Nutzen (North 2002: 95 ff.).

Die Hafenstädte bemühten sich daher weltweit um die Diversifizierung ihrer Wirtschaftsstrukturen. Je nach lokalen Voraussetzungen wurden moderne Dienstleistungsschwerpunkte – Kultur-, Freizeit-, Geschichts- und Kreativindustrien, neue Konsumangebote, Bildungs- oder Wissenschaftseinrichtungen – entwickelt, und in vielen Hafenstädten entstanden neue und innovative Produktionsbereiche (z. B. *Offshore*- oder Windenergietechnik) sowie darauf bezogene Informations-, Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen. Tatsächlich lassen sich empirisch unterschiedliche Varianten von Entwicklungsmustern identifizieren. Trotz vielfacher und zum Teil gravierender Pfadabweichungen knüpfen diese Muster jedoch überall in verschiedenen Formen an lokale maritime Traditionen an und setzen eine Entwicklung fort, die über viele Jahrhunderte hinweg keineswegs nur eine Funktion der ökonomischen Potenziale sowie der darauf bezogenen institutionellen Arrangements war. Tatsächlich beruhen Besonderheit und Spezialisierung der Hafenstädte bis heute eben auch auf der Kohärenz von Wirtschaftsstrukturen und jeweils lokalspezifischen Ausprägungen von „Culture, Informal Rules and History“ (Hall/Soskice 2001: 12 f.).

„Lokale Kultur“ steht dabei für das Ensemble gemeinsamer und geteilter Praktiken, Symbole und Bedeutungen, Sprachformen und Einstellungen, in denen sich kollektiv geteilte Erwartungen, Normen und Konventionen gleichermaßen ausdrücken und reproduzieren. Sie umfasst somit materielle Artefakte, wie z. B. typische Kunstgegenstände, Gebäude oder Trachten ebenso wie kollektive Werte und gemeinsame Grundüberzeugungen, die sich ihrerseits in alltäglichen und/oder besonderen Praktiken, z. B. Bräuchen oder Umgangsformen, widerspiegeln (vgl. Kluckhohn/Strodtbeck 1961: 3 f.; Schein 1984: 4; Schein 1992: 16 ff.). „Lokale Kultur“ in diesem Sinne funktioniert als ein Steuerungs- und Koordinationsmechanismus, der das Handeln individueller und kollektiver Akteure lenkt und in einen gemeinsam gültigen und lokal begrenzten Rahmen stellt. Die Einbettung in diesen Rahmen bedeutet dabei, dass

aufwiesen. Dennoch weist auch deren Entwicklung viele der typischen hafenstädtischen Elemente auf (vgl. z. B. den instruktiven Vergleich typischer Eigenarten der Städte Hamburg und Frankfurt am Main bei Rodenstein 2008).

- Zugehörigkeit hergestellt wird und mit wechselseitigem Vertrauen und Verlässlichkeit einhergeht,
- Kooperationen auf gemeinsamen Handlungsorientierungen und Konventionen aufbauen können und
- individuelle Entscheidungen über wirtschaftlich oder politisch bedeutsame Alternativen in der Regel innerhalb eines kollektiv akzeptierten Rahmens getroffen werden.

Damit ein solcher interner Koordinationsmechanismus funktionieren kann, muss er zwischen Zugehörigkeit und Ausschluss unterscheiden. Deshalb stellt lokale Kultur gleichzeitig ein zentrales Differenzierungsmerkmal gegenüber dem ‚Außen‘ bzw. den ‚Nicht-Zugehörigen‘ dar. Die spezifische Ausprägung lokaler Kultur ist somit auch Grundlage und Ausdruck einer ebenso spezifischen kollektiven Identifikation bzw. Bestandteil einer typischen lokalen Identität.

Während der Neuerfindung der Hafenstadt ist allerdings die stabilisierende und homogenisierende Funktion des kulturellen Rahmens aus lokal geteilten Normen und Konventionen zu einem beträchtlichen Teil durch ein Regime der Differenz ersetzt worden, in dem die unterschiedlichen kulturellen Codes verschiedener Milieus und sozialer Schichten sich immer weniger auf gemeinsame und geteilte Fluchtpunkte zu orientieren scheinen. Die Anpassung an einen globalen Kosmopolitanismus (Featherstone 2002: 1), der die mobilen, international vernetzten Teile der Mittelschichten überall auf der Welt tendenziell aneinander angleicht, verstärkt soziale Differenzierung und Distinktion innerhalb des lokalen Rahmens. Indem kulturelle Entwicklung also ihrerseits auch globale Trends reproduziert und Anpassungen an globale Trends befördert, wirkt sie in doppelter Hinsicht widersprüchlich: Zum einen fungieren traditionelle Elemente lokaler Kultur und Identität als konservative, beharrende Kräfte, die die Eigensinnigkeit des Ortes, seine Spezialisierung und typischen Charakteristika gegen jene globalen und vereinheitlichenden Anpassungszwänge verteidigen, die sie selbst als Träger von zukunftsorientierten Modernisierungstrends ebenfalls transportieren, adaptieren und befördern. Zum anderen sind Kultur und Identität nicht nur gestaltendes Element, das zwischen Eigensinn und Anpassung vermittelt, sondern sind gleichermaßen gestaltetes Element, das seinerseits in Frage gestellt, verändert und modernisiert wird und nur so tatsächlich eine gestaltende, unter Umständen innovative, Rolle spielen kann. Diese Rolle und der Prozess der Veränderung bzw. Erneuerung von lokalen Kulturen und Identitäten haben bislang in den Analysen von regionalen Strukturwandelprozessen nur wenig Aufmerksamkeit gefunden.

In dem Maße also, in dem sich lokale Kultur, gemeinsame Werte und kollektive Identität aus der Bindung an das existierende Institutionensystem und die traditionellen Formen des Wirtschaftens lösen und sich dabei selbst in unter-

schiedliche Formen der Produktion und Reproduktion von Kultur ausdifferenzieren, wird Kultur zu einer unabhängigen Dimension lokaler und regionaler Entwicklungsprozesse. Und je nach konkreten lokalen Bedingungskonstellationen kann sie sowohl eine Barriere gegen die umstandslose adaptive Modernisierung der Stadtstrukturen darstellen als auch gravierende Umorientierungen und Anpassungen befördern (Beatty 2002: 66 f.). Die Veränderung lokaler Kultur(en) und Identität(en) kann somit zur Auflösung des spezifischen Typus „Hafenstadt“ oder zu seiner Erneuerung und Stabilisierung beitragen. Beide Tendenzen wirken im Prozess der Revitalisierung und Neuerfindung der europäischen Hafenstädte zusammen und mischen sich zu den empirisch vorfindlichen Mustern dieser Prozesse.

Die folgenden Überlegungen gehen daher denjenigen kulturellen Besonderheiten nach, mit denen historisch die Ausbildung des spezifischen Typus „Hafenstadt“ verknüpft war und der trotz seiner jeweiligen Einbettung in unterschiedliche nationale Systeme und Kulturen überall in Europa anhand spezifischer Charakteristika identifizierbar ist. Sie fragen danach, wie diese spezifische lokale Kultur der Hafenstadt sich ihrerseits mit den tief greifenden Umbrüchen der letzten Dekaden verändert hat. Schließlich ist zu untersuchen, welchen Beitrag unter diesen Bedingungen lokale Kultur und lokale Identität bei der Neuerfindung und Revitalisierung der Hafenstädte (noch) leisten.²

2 Lokale Kultur – Stabilitätsfaktor versus Motor des Wandels

Solange sich die dominanten Erwartungen, Normen und Konventionen in den europäischen Hafenstädten kohärent zu den lokalen Funktionsbedingungen von Seehandel und Schifffahrt verhielten, waren sie Ausdruck einer kulturellen Identität, die im Großen und Ganzen über Klassen und Milieus hinweg mit einer Identität der Interessen einher ging. Selbstverständlich existierten immer schon unterschiedliche kulturelle Codes und vielfältige Subkulturen, in denen sich die soziale Differenzierung zwischen dem „Kaufmannsadel“, den Werft- oder Hafenarbeitern, den Seeleuten, den Beamten und Verwaltern in Hafenbehörden, Zollämtern etc. oder den lokalen Politikern ausdrückte. Ebenso selbstverständlich befanden und befinden sich wesentliche inhaltliche Prägungen verschiedener lokaler Subkulturen immer auch in einem Spannungsverhältnis zu den dominierenden Interessen der Eliten und herrschenden Milieus. Gleichwohl

² Insofern als hier die jeweils spezifische, historisch erklärbare Herausbildung von ortstypischen Eigenarten unterstellt wird, deren Wirksamkeit überdies auch im Vergleich zwischen Städten bzw. verschiedenen Stadttypen nachweisbar ist, wird hier eine ähnliche Perspektive eingenommen, wie in den Überlegungen zu einer „Eigenlogik der Städte“ (Berking/Löw 2008).

waren die Unterschiede nach Klasse und Schicht zumeist eingebettet in einen Bezugsrahmen, dessen Koordinatensystem aus dem gemeinsamen Interesse an eigenständiger Handlungsfähigkeit und Aufrechterhaltung der maritimen Funktionen bestand. Dieser gemeinsame, übergreifende Bezugsrahmen diente sowohl im Selbstverständnis als auch in der Außenwahrnehmung als Grundlage für eine gemeinsame Identifikation: Die Bewohner der norddeutschen Hansestädte werden als „Hanseaten“ wahrgenommen – auch wenn weder sie selbst noch irgendjemand sonst genau die Identität eines „Hanseaten“ bestimmen könnte (Wegner 2008: 16 ff.). Die Bewohner Liverpools werden in Großbritannien nach ihrem Seemannsgericht „Scousers“ genannt. „Und Scouse ist zugleich alles was eine Liverpools Seele ausmacht, egal aus welcher Ecke der Welt sie stammt.“ „Scouse“ ist der schwer verständliche Dialekt, der gnadenlos sarkastische Humor oder die auf Selbstständigkeit bedachte Ablehnung der Vorherrschaft Londons, die unter der zusammengewürfelten Bewohnerschaft Liverpools verbreitet sind.³

Derartige Ausdrucksformen lokaler Kultur erscheinen unter den Bedingungen globalisierter Beziehungen oftmals nur noch als folkloristische Restbestände ohne Einfluss auf aktuelle Prozesse, die sich überdies zunehmend verflüchtigen (Hauck 2008: 577 f.). Gerade wegen des zunehmenden Standortwettbewerbs werden sie jedoch zum einen wieder entdeckt und im Rahmen von Imagekampagnen und Standortstrategien als Ausweis von Besonderheit neu inszeniert. Zum anderen hat der gemeinsame Bezugsrahmen geteilter Normen, Werte, Einstellungen und Bedeutungen gerade die Eigenschaft, sich während langer Prozesse in kollektiver Identität und kollektivem Gedächtnis zu verselbstständigen. Insofern ist dieser Bezugsrahmen nach wie vor als Steuerungs- und Koordinierungsmechanismus wirksam; er beruht auf einer Reihe von historischen Gemeinsamkeiten und beeinflusst nach wie vor die Entwicklung dieses besonderen Typs der europäischen Stadt. Als Kernbestandteile einer spezifischen ‚hafenstädtischen‘ Kultur lassen sich im Wesentlichen vier typische Eigenheiten identifizieren, die – in unterschiedlicher Mischung und Ausprägung – bis heute eine Rolle für das Selbstverständnis der Hafenstädte und das Handeln der relevanten Akteure in den Hafenstädten spielen:

- Hafenstädte als spezialisiertes Funktionssystem: Beständigkeit trotz Diversifizierung
- Hafenstädte als Risikogemeinschaften: Kooperation, Gemeinsinn und maritimer Konsens
- Hafenstädte als Knotenpunkte von Strömen: Fremdheit als Normalität

- Hafenstädte als Zentrum und Peripherie: Unabhängigkeit und Selbstbewusstsein

2.1 Hafenstädte als spezialisiertes Funktionssystem: Beständigkeit trotz Diversifizierung

Zur Herstellung und Verselbstständigung einer typischen lokalen Kultur tragen zunächst all jene Gegenstände und symbolischen Motive bei, die als sichtbarer Ausdruck der lokalen Kultur die Stadtgestalt dauerhaft prägen und in denen sich die spezialisierten Funktionen der Hafenstadt widerspiegeln. Aus baulichen Formen, technischen Vorkehrungen und verkehrlichen Infrastrukturen setzt sich in jeder historischen Epoche ein typisches Bild zusammen: „Lagerhäuser gab es über das ganze Amsterdamer Stadtgebiet verstreut, aber am stärksten konzentrierten sie sich auf den künstlichen Inseln, die im späten 16. und frühen 17. Jahrhundert an der Hafenseite angelegt wurden. Sie waren (und sind es in gewissem Maß noch heute) eine merkwürdige Welt im Kleinen, ein Gemisch aus Speichern, Werfthöfen, Holzplätzen, Seilerbahnen und Schuppen zum Trocknen und Räuchern von Heringen“ (Girouard 1987: 158 f.).

Unmittelbar an die Hafenanlagen schließen sich die typischen Hafenviertel, Märkte, Lagerhallen sowie die Wohngegenden von Hafen- und Werftarbeitern an. Die Struktur von Straßen und später vor allem Eisenbahnanlagen ist auf die Funktion des Hafens ausgerichtet. In vielen Hafenstädten entwickelten sich eigene Gebäudetypen, die für die Kombination von Wohnen, Lager- und Handelsbetrieb optimiert waren. Insofern sind auch die sozialräumlichen Strukturen zu einem großen Teil durch hafenstädtische Funktionalität geprägt. Der Eindruck eines besonderen Stadtcharakters wird schließlich durch die unterschiedlichen, in der Stadt verstreuten Symbole – von den üblichen Schiffsdarstellungen über die architektonischen Formen der Speicher und Lagerhäuser sowie die typische Skyline der Masten, Schornsteine, Kräne und Werftanlagen bis zur Verwendung verschiedenster maritimer Motive an und in den Villen der Kaufleute und Reeder ebenso wie an den Zäunen und Gartenlauben der Hafen- und Werftarbeiter – bei der Gestaltung von Gebäuden und privaten wie öffentlichen Orten unterstrichen.

Ähnlich wie z. B. die manuelinische Spätgotik in Lissabon den Aufstieg Portugals zur globalen See- und Handelsmacht eindrücklich in einem eigenen Baustil reflektierte, verlieren viele dieser kulturellen Ausdrucksformen funktionaler Spezialisierung mit den aktuellen Entwicklungen ihren ursprünglichen Sinngehalt – sei es, weil der ökonomische Strukturwandel die Grundlage zerstört hat, weil die soziale Trägerschaft bestimmter kultureller Praktiken und ihrer Symbolisierungen sich auflöst oder weil der Rahmen geteilter Bedeutungen, Erwartungen, Konventionen und

³ http://www.welt.de/reise/article1516954/Eine_Stadt_im_Ohr_der_ganzen_Welt.html (letzter Zugriff am 09.06.2009).

Praktiken seinerseits durch neue kulturelle Einflüsse und Dynamiken gesprengt wird. Vieles spricht tatsächlich für die These einer „Entbettung“ (Giddens 1995: 33 ff.) der lokalen Kultur, die dafür sorgt, dass die konkreten Ausprägungen und Erscheinungsformen hafentätiger Lokalkultur ihre Besonderheiten durch den verstärkten Austausch und weltweite Angleichungen im Verlauf von Globalisierungsprozessen verlieren. Die Konvergenz von Lebensbedingungen und -stilen drückt sich in zunehmend identischen materiellen und funktionalen Elementen sowie der Angleichung sozialer Verhältnisse und kultureller Praktiken aus und gibt weit voneinander entfernt liegenden Lebensräumen ein ähnliches Gesicht.

Träger dieser Entwicklung sind vor allem jene städtischen Mittelschichten, die sich in Lebensstil und kulturellen Praktiken stärker an einer globalen als an traditioneller lokaler Kultur orientieren. Sie tragen dazu bei, dass sich eine internationale kulturelle Uniformität herausbildet, die – zumindest in denjenigen Teilen von Städten und Regionen, in denen die Einstellungen und Lebensweisen der entsprechenden Milieus dominieren – traditionelle, eigenständige Identität, regional geteilte Konventionen, Sprache, Normen etc., kurz: lokale Kultur, verdrängt. Da es sich bei diesen städtischen Mittelschichten aber immer nur um bestimmte, in der Regel mobile und gebildete Milieus und Schichten neben anderen handelt, wird durch die weltweite Herausbildung einer globalen Kultur nicht nur die Entbettung lokaler Kultur, sondern auch ihre Heterogenisierung vorangetrieben (zur sozialen Differenzierung von „Kulturträgerschaft“ vgl. Müller/Dröge 2005: 79 ff.). Zugehörigkeit zu bzw. Identifikation mit einer globalen Kultur sind ein Mittel sozialer Distinktion und somit wachsen die Distanzen zwischen den gängigen und gültigen kulturellen Codes unterschiedlich „globalisierter“ und „modernisierter“ Milieus (Robertson 1995: 28 ff.; Featherstone/Lash 1995: 22 f.).

Beide Prozesse – Entbettung und Heterogenisierung – bewirken eine paradoxe Situation: Zum einen existieren viele derjenigen Bilder, Gegenstände, Zeichen und Symbole im Stadtbild weiter, die der Produktion und Reproduktion von Sinn dienen und als Ausdruck von Besonderheit und gemeinsamer Identität entschlüsselt werden können. Zum anderen verlieren dieselben Ausdrucksformen aber durch die Entbettung der lokalen Kultur ihren ursprünglichen Sinngehalt und können so zum Gegenstand von Umdeutungen und neuen Sinnzuschreibungen werden. Während z. B. die typischen Formen der Lagerhäuser ehemals für den überbordenden Reichtum vielfältigster Güter, aber auch für die schwere körperliche Arbeit im Umgang damit standen, symbolisieren sie heute vor allem eine besondere Freizeit- und Erlebnisqualität bei der Nutzung der diversen, vielfach dort eingezogenen Konsumangebote. Dennoch vermitteln alle diese Artefakte allein durch ihr Fortbestehen und ihre Indienstnahme für neue Zwecke selbst dann noch eine

gewisse Beständigkeit lokaler Kultur, wenn diese sich von ihrer sozialen und ökonomischen Basis abgelöst hat. Die Paradoxie aus gleichzeitiger Beständigkeit und Veränderlichkeit gilt selbstverständlich nicht nur für die materiellen, baulichen Ausdrucksformen lokaler Kultur, sondern auch für die geteilten Praktiken, Einstellungen, Erwartungen und Konventionen. Deren Sinngehalte werden durch Prozesse der Verunsicherung, Entbettung und Heterogenisierung ebenfalls neu definiert und umgedeutet. Aber auch diese Dynamik spielt sich stets in Parallelität, Abgrenzung oder Konkurrenz zu denjenigen Entwicklungen ab, in denen sich Kontinuität und Reproduktion des lokalen Handlungsrahmens ausdrücken.

Für Hafenstädte gilt zunächst wie für viele andere Städte auch, dass mit zunehmender Vielfalt und ‚Internationalität‘ der lokalen Kulturproduktion ein Potenzial wächst, das sich gegenüber den spezifischen sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen indifferent, distanziert oder kritisch verhält. Gerade in Phasen tief greifender Umbrüche, in denen zunächst die Wahrnehmung von Verlusten und Belastungen dominiert, können kritische oder provokative Interventionen den Raum für Diskurse über mögliche Zukunftsperspektiven und sinnvolle Gestaltungsoptionen eröffnen.⁴ In vielen Hafenstädten waren es Angehörige der lokalen Kulturszene, die solche innovativen Anstöße gaben, z. B. junge Künstler, die in alten Gebäuden neue Arbeitsmöglichkeiten fanden oder die alten Hafenlandschaften für eigene Produktionen nutz(t)en. Indem sie die alten Orte, traditionelle Symbole und ihre Bedeutungen besetzen und umdeuten, wie die Künstlergruppen, die sich auf der ehemaligen Danziger Lenin-Werft etabliert haben und dort ein vitales Zentrum zeitgenössischer Kunst, Architektur und alternativer Stadtplanung bilden, geben sie den bekannten Symbolen und Bildern neue Bedeutungen und provozieren die Auseinandersetzung mit jenen traditionellen Sinngehalten, an denen in anderen sozialen Milieus nach wie vor festgehalten wird. Während etwa die Geschichte der „Solidarnosc“-Bewegung in Danzig mit einer eindrucksvollen Ausstellung unter dem Namen „Road to Freedom“ musealisiert wird, nutzen die jungen Künstler auf der Lenin-Werft die errungenen Freiheiten für vielfältige und eigenwillige Produktionen, die immer wieder auch die Mythologisierung dieses Ortes, seiner jüngeren Geschichte sowie den Verbleib jener Ideale thematisieren, die in den frühen 1980er Jahren die „Wege zur Freiheit“ angeleitet haben.⁵

⁴ Die öffentliche Debatte über eine neue Nutzung des „Porto Antico“ in Genua startete z. B. mit der Veröffentlichung einer Skizze des angesehenen Architekten Renzo Piano, die an die Stelle des damals noch in Betrieb befindlichen Industriedocks eine Marina und Freizeitanlagen setzte.

⁵ Vgl. z. B. die Ausstellung „Dockwatchers“ des *Instytut Sztuki Wyspa* in Danzig im Jahr 2005, <http://www.kunstaspekte.de/index.php?tid=12831&action=termin> (letzter Zugriff am 19.05.2009).

Dort, wo lokale Kultur als verselbstständigtes Festhalten an einem überkommenen und unzeitgemäßen Handlungsrahmen interpretiert wird, als Mythologisierung oder Idealisierung in Frage gestellt wird, verliert sie ihre orientierende und stabilisierende Funktion. Am Beispiel der ehemaligen Lenin-Werft in Danzig zeigt sich aber wie in vielen anderen Hafenstädten auch, dass zeitgleich mit den provokativen Verunsicherungen auch ein sorgsamer und geschichtsbewusster Umgang mit jenen Bildern, Symbolen und Motiven stattfindet, die nach wie vor auch traditionelle Bedeutungen transportieren. In allen Hafenstädten finden sich Hafen- und Schifffahrtsmuseen, Geschichtswerkstätten, maritime Lehrpfade, Museumswerften etc., die zumeist unter großer Anteilnahme ehemals in diesen Bereichen Beschäftigter eingerichtet und betrieben werden, die Traditionen fortsetzen, indem sie beispielsweise überkommene Arbeits- und Handwerkstechniken erhalten und somit durchaus zu einer gewissen Versöhnung der großen Zahl von Verlierern des Strukturwandels mit den modernen Entwicklungen beitragen.⁶ Auch indem alte Bestandteile lokaler Kultur bewusst und absichtsvoll zitiert werden, wie bei der Formgebung und den verwendeten Materialien des Euskalduna-Kongresszentrums in Bilbao, an dessen Stelle sich zuvor eine der größten Werften Europas befunden hatte, drücken sie Anerkennung und Respekt vor erbrachten Leistungen aus und können auf diese Weise die Depression der Verlust- und Unsicherheitserfahrungen abmildern.

Jenseits ihres Beitrags zur kollektiven Bewältigung von Verlusterfahrungen und zur sozialen Stabilisierung von (Teil-)Identitäten spielen die Elemente hergebrachter lokaler Kultur überdies eine wichtige Rolle als Gestaltungspotenzial in jenen Prozessen des „Placemaking“, d. h. der Herstellung von ortstypischer Gestalt, Identifizierungsangeboten und Erlebnisqualität, und des „Imagebuilding“, d. h. der Inszenierung, Ausstellung und Vermarktung der Besonderheit des Ortes, die in Hafen- wie in anderen Städten gleichermaßen einen wesentlichen Teil postfordistischer Stadterneuerung ausmachen. Maritimes Ambiente bildet die Kulisse für neue Konsum-, Tourismus- und Freizeitfunktionen und den Verweis auf maritime Geschichte, Tradition und Kultur. Ihre (Um-)Nutzung und (Um-)Deutung ist in allen betreffenden Städten ein zentrales Element des Modernisierungsprozesses. Tatsächlich wird die Entwicklung hafentstädtischer lokaler Kultur in dem Maße fortgeschrieben, in dem die Inszenierung ihrer Besonderheit zum *Unique Selling Point*, zum Alleinstellungsmerkmal, gemacht wird, der in vielfachen Formen vermarktet wird. Mit der Herausbildung einer Kultur- und Geschichtsindustrie wird die lokale

Kultur zum einträglichen Wirtschaftsfaktor und der Ort ihrer Verwertung zur „ausgestellten Stadt“ (Müller/Dröge 2005), die sich ihren tatsächlichen und potenziellen, dauerhaften und temporären Nutzern als Ort des Erlebens unverfälschter hafentstädtischer Kultur anbietet. Die Beispiele für diese Tendenz, lokale Kultur zum Wirtschaftsfaktor zu machen, sind vielfältig: Im Zuge von Modernisierungs- und Revitalisierungsprozessen werden Fischmärkte zu Touristenattraktionen umfunktioniert, „gläserne“ Werften laden zum Besichtigen oder zur aktiven Beteiligung am Schiffsbau ein, Schifffsparaden, Hafenfeste, maritime Wochen etc. werden in allen Hafenstädten gefeiert, traditionelle Symbole hafentstädtischer Kultur werden im Stadtbild besonders hervorgehoben, vom Guggenheim-Museum in Bilbao bis zur Elbphilharmonie in Hamburg werden ikonenhafte Architektur und (hoch)kulturelle Funktionen durch exponierte Lage am Wasser und in einer maritimen Umgebung in ihrer Wirkung bestärkt. Spektakuläre Kulturproduktionen nutzen die maritime Atmosphäre, um eine besondere Erlebnisqualität zu erzeugen.⁷

Deutlich wird an diesen wie an vielen anderen Beispielen, dass die Prozesse des „Placemaking“ und des „Imagebuilding“ auf die Indiennahme der lokalen Kultur angewiesen sind (McCann 2002: 390; Richardson/Jensen 2003: 10 ff.; Bürkner 2005: 5; Jivén/Lackham 2003: 76 f.). Die Ambivalenz dieses Zusammenhangs erschließt sich in aller Deutlichkeit am Beispiel Venedigs, das sich bereits seit dem Niedergang seiner politischen und ökonomischen Bedeutung im 17. Jahrhundert erfolgreich als „ausgestellte Stadt“ präsentiert. Dank seiner unverwechselbaren Lage, einer nahezu unverändert erhaltenen Stadtstruktur⁸ und seiner einzigartigen Geschichte hat sich in Venedig bereits seit Jahrhunderten jene Kultur- und Geschichtsindustrie herausgebildet, die das urbane Leben und das Image der Stadt prägt und die sich in den meisten anderen Hafenstädten erst mit dem Strukturwandel zum Ende des 20. Jahrhunderts verbreitet hat. Venedig als Ausstellung bedeutet neben der Möglichkeit, eine enorm reiche, durch und durch maritim geprägte lokale Kultur zu erleben, eben auch, dass bedeutende Teile dieser lokalen Kultur hinter den gigantischen Werbeflächen globaler Markenproduzenten verschwinden. Gleichwohl könnte es sein, dass gerade die Existenz dieser Symbole einer ortsunspezifischen globalen Kultur von vielen Betrachtern als Nachweis der Bedeutung und des Wertes der umgebenden lokalen Kultur entschlüsselt wird.

⁷ Beispielsweise in Bremen, wo zeitweilig der monströse Bau eines U-Boot-Bunkers aus dem Zweiten Weltkrieg für eine Theaterproduktion oder das Gelände der ehemaligen Großwerft „AG Weser“ zum Ort sommerlicher Operaufführungen umfunktioniert wurde bzw. wird.

⁸ Die jüngst nach einem Entwurf von Santiago Calatrava errichtete Brücke über den Canale Grande ist – mit Ausnahme des Bahnhofs – das erste bedeutende Stück moderner Architektur im Stadtbild Venedigs.

⁶ Ein Beispiel sind die außerordentlich gründlichen und informativen Arbeiten der *Oral History Unit* der Stadtverwaltung von Southampton, <http://www.newepocexhibition.org/presentacion.php?cod=54> (letzter Zugriff am 19.05.2009).

Während sich Venedig freilich als ein homogenes und durch Jahrhunderte kaum verändertes Ensemble präsentiert, stehen in den meisten anderen Hafenstädten viele kleinere oder größere Projekte und Entwicklungsgebiete für aktuelle Modernisierungsprozesse, die die Beständigkeit lokaler Kultur ebenso wie ihre Veränderung reflektieren. Großprojekte wie die „Docklands“ in London oder in Dublin, der „Port Vell“ in Barcelona oder der „Porto Antico“ in Genua, die „Überseestadt“ in Bremen oder die „Hafen-City“ in Hamburg produzieren dort neue Orte, wo ehemals die ökonomische Basis der Stadt lag und ihre Identität geprägt wurde. Indem an diesen Stellen eine neue, der globalisierten Informations-, Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft angepasste Basis für die ökonomische Entwicklung etabliert wird, symbolisieren die zahlreichen Revitalisierungsprojekte vor allem Modernität und Zukunftsorientierung. Unverwechselbarkeit und eine ortstypische Aufenthalts- und Erlebnisqualität erlangt die dabei entstehende Mischung von Marinas, Bürolofts, Wohnanlagen, *Shopping Malls*, Multiplex-Kinos, *Food-Courts*, Kongresszentren, Museen, Großaquarien indes dadurch, dass sich die Formen und Funktionen zeitgenössischer Architektur häufig maritimer und lokaler Symbolik bedienen, damit der maritime Charakter des Ortes wahrnehmbar bleibt. Schließlich verzichtet nicht einmal Bilbao, wo man den Guggenheim-Effekt als Anstoß für einen radikalen Pfadwechsel in der regionalen Entwicklung und die Herausbildung einer neuen Identität der ganzen Stadt interpretiert, auf das lokale maritime Museum, das sich mit der Silhouette alter Werftanlagen ebenfalls in die innerstädtische Erneuerungssachse einfügt.

Unabhängig davon also, ob es um die Entwicklung von Kultur-, Wissens-, sonstiger Dienstleistungs- oder Güterproduktion geht, wirken die unterschiedlichen Elemente und Ausdrucksformen lokaler Kultur und ihre Indienstnahme in diesen Prozessen als Inspiration und provozierender Innovationsanreiz, als Moderator sozialer Stabilisierung, als Kulisse oder Fassade sowie als Potenzial oder Ressource. Das bedeutet, dass sich lokale Kultur in diesem Prozess reproduziert und dass die Diversifizierung der Wirtschaftsstrukturen in den Hafenstädten keineswegs beliebige Formen und Ausmaße annehmen kann, sondern bis zu einem gewissen Grad an die jeweilige lokale Kultur rückgebunden bleibt.

2.2 Hafenstädte als Risikogemeinschaften: Kooperation, Gemeinsinn und maritimer Konsens

Historisch waren mit Seefahrt und Fernhandel immer außerordentliche Risiken und Unsicherheiten für Mensch und Material, für die getätigten Investitionen, für die physische und soziale Existenz und den sozialen Status verbunden. Die Folgen von Risikoereignissen – Schiffs- und Ladungsverluste, Wertverluste durch die Veränderung von Märkten und

politische Interventionen, die diversen existenziellen und sozialen Risiken, denen das seefahrende Personal ausgesetzt war – konzentrierten sich wie auch die erzielten Gewinne in den Hafenstädten. Die daraus resultierenden Unsicherheiten waren und sind nicht vollständig beherrschbar,⁹ doch haben sich in den Hafenstädten im Verlauf der Jahrhunderte vielfältige Strategien entwickelt, um einen kalkulierbaren und rationalen Umgang mit dem ehemals hoch spekulativen Charakter von Fernhandel und Seefahrt zu ermöglichen. Ziel dieser Strategien war und ist die Aufrechterhaltung bzw. Optimierung von Handlungsfähigkeit trotz hoher Unsicherheit sowie die Reduzierung von Risiken bzw. von Kosten der Risikovermeidung oder -verringerung.

Zum grundlegenden kollektiven Erfahrungsbestand der Hafenstädte gehört, dass Strategien sowohl zur Reduzierung von Unsicherheit – etwa durch die Vermeidung von Fahrten in den besonders riskanten Jahreszeiten oder durch die politische Absicherung von Handelsprivilegien – als auch zum rationalen Umgang mit unvermeidlichen Unsicherheiten – etwa durch Versicherungen oder durch Verteilung von Risiken auf möglichst viele Schultern – kaum als individuelles, sondern eher als kollektives Handeln ein hinreichendes Maß an Sicherheit und Kalkulierbarkeit eröffnen können. Dementsprechend sind in den Hafenstädten vielfältige Formen der Risikoteilung und gegenseitigen Risikoabsicherung entstanden – eine Tradition, die zur Herausbildung einer gemeinsamen Wertebasis beitrug, in der ausgeprägter Gemeinsinn, kalkulierte Risiko- und Kooperationsbereitschaft eine wichtige Rolle spielen und deren Wirksamkeit bis heute in zahlreichen Handlungsfeldern zu beobachten ist.

Sicherlich ist der Zusammenschluss regional verteilter Kaufleute zur ursprünglichen Kaufmanns- und späteren Städtehanse als ein solcher Mechanismus der Risikoteilung zu interpretieren. Sowohl im Innern als auch zwischen den beteiligten Städten wurden die Regulierungs- und Koordinierungsmechanismen des Handelns neben hierarchischer Machtausübung und marktmäßiger Konkurrenz durch ein starkes Element der Kooperation ergänzt. Kaufleute und Städte bildeten ein außerordentlich modernes, flexibles Netzwerk, das in der Lage war, über Jahrhunderte eine mächtige und einflussreiche politische Rolle in Europa einzunehmen. Gleichzeitig war das ständig sich verändernde Verhältnis von Kooperation und Konkurrenz zwischen den beteiligten Akteuren aber auch ein Grund dafür, dass die beteiligten Städte niemals das Zustandekommen einer dauerhaften und verbindlichen politischen Institutionalisierung der Hanse zuließen (Picchierri 2000: 63 ff.).

Unter dem Gesichtspunkt der Reduzierung von Unsicherheit durch Kooperation und kollektives Handeln ist es auch keinesfalls ein Zufall, dass die modernen Formen von Bank-

⁹ Vgl. etwa die zunehmende Verbreitung moderner Piraterie.

und Versicherungswesen in Hafenstädten teils „erfunden“, teils erheblich weiter entwickelt wurden, um „bis dahin unbestimmte und unwägbar Gefahren einzugrenzen, zu benennen und gewissermaßen rechenhaft – berechenbar – zu machen“ (Evers/Nowotny 1987: 34). Das Innovationspotenzial, das dem engen wechselseitigen Zusammenspiel von Handels- und Seefahrtsentwicklung, lokalem Institutionensystem und darauf bezogenen kulturellen Praktiken innewohnte, wird z. B. auch an der Entwicklung des Kreditwesens im Amsterdam des 17. Jahrhunderts deutlich, das außerordentlich schnell und zuverlässig funktionierte und erheblich zum Erfolg der Niederlande als Seefahrts- und Handelsnation beitrug (Girouard 1987: 158 f.).

Der Umgang mit enormen wirtschaftlichen und sozialen Risiken brachte schließlich – trotz der immer auch vorhandenen geschäftlichen Konkurrenz und den dominierenden Formen hierarchischer Machtausübung – auch in den sozialen Binnenstrukturen der Hafenstädte eine Kultur der Kooperation hervor, die sich etwa in einer ganzen Reihe solidarisch-gemeinschaftlicher Formen der Risikoteilung niederschlug. Typischer Ausdruck dieser Kultur der Kooperation ist beispielsweise die jährlich in Bremen veranstaltete „Schaffermahlzeit“, die ursprünglich vor allem der Fürsorge von Schiffseignern und Kaufleuten für ihre Seeleute und deren Angehörige diente. Bei einem traditionellen Essen mit über 300 Teilnehmern, dessen Speisenfolge und Regularien seit 1545 nicht verändert wurden, wurde (und wird bis heute) bei der Verabschiedung der Kapitäne nach der Winterpause die Pensionskasse für die Seeleute durch die anwesenden Reeder und Kaufleute gefüllt.

Jenes Element lokaler Kultur, das sich in den Hafenstädten als ‚Kultur der Kooperation‘ auf der Grundlage von Risikobewältigung und wechselseitigen Abhängigkeiten in besonders intensiver Weise herausbildete, findet seinen Ausdruck bis heute in verschiedenen Formen politischer, aber auch ökonomischer und zivilgesellschaftlicher Institutionen. In vielen Fällen sind die ehemaligen ‚Risiko- und Beutegemeinschaften‘ der betroffenen und beteiligten Individuen im Verlauf der Entwicklung allerdings durch staatliche, parastaatliche bzw. staatlich gesteuerte und regulierte Institutionen ersetzt worden und spiegeln somit die allgemeine Tendenz der Verschiebung von kooperativ-gemeinschaftlichen zu staatlich-bürokratischen Formen der Risikobewältigung wider, die insbesondere die Phase der industriegesellschaftlichen Entwicklung kennzeichnete.

Indem Veranstaltungen wie das bremische Schaffermahl – oder ähnliche Institutionalisierungen wie z. B. der „Spotalizio col Mare“, bei dem in jedem Jahr symbolisch die Vermählung der Republik Venedig mit dem Meer erneuert wird¹⁰ – nach wie vor eine wichtige Funktion für die interne

¹⁰ Früher war dies kombiniert mit einer Messe, an der Kaufleute aus ganz Europa teilnahmen, und abgeschlossen mit einem Festbankett für die Diplomaten der ausländischen Vertretungen in Venedig.

Selbstvergewisserung der hafentstädtischen Eliten sowie für deren Kommunikation mit der relevanten Außenwelt haben, symbolisieren sie nicht nur den ehemals herrschenden maritimen Konsens, sondern sorgen auch dafür, dass er sich bis in die heutige Zeit reproduziert und – z. B. in vielfachen Formen von bürgerschaftlichem Engagement, Mäzenatentum und Sponsoring – auch heute noch seine Wirksamkeit entfaltet. Dies gilt vor allem für Entscheidungen und Entwicklungen in Wirtschaft und Politik, liefert aber auch einen anhaltend starken Identifikationsanreiz für weite Teile der ansässigen Bevölkerung. Insofern wirkt die in der maritimen Tradition verankerte Fähigkeit zum Konsens in den Hafenstädten nach innen wie nach außen als Mechanismus der politischen Steuerung, der bis heute eine Gemeinsamkeit von Interessen herstellt, reproduziert und zu ihrer Durchsetzung beiträgt. So wird etwa für Hamburg festgestellt, dass hier „eine politische Kultur, die zum Konsens fähig ist und die große Vergangenheit in die Gegenwart integriert“, Teil eines „über Jahrhunderte stabilen Selbstverständnisses von der Stadt“ (Rodenstein 2008: 299) sei.

Dies ist um so wichtiger, als mit der Deindustrialisierung des maritimen Sektors und den intensiven Bemühungen um den Aufbau neuer produktiver Kapazitäten die ohnehin fortschreitende Ausdifferenzierung von Interessenlagen, Orientierungen und Präferenzen im Innern der Hafenstädte noch verstärkt wurde. Während durch die Jahrhunderte ein Konsens darüber bestand, dass zur Aufrechterhaltung der Hafenfunktionen alle Anstrengungen und Bemühungen gerechtfertigt seien, entfalteten sich nun fast überall in den Hafenstädten harte Konflikte, in denen erstmals die Existenz von Häfen zur Disposition gestellt wurde und in denen sich die Unsicherheit über zukünftige Entwicklungsoptionen widerspiegelte. Das Festhalten an den in maritimer Tradition geprägten Werten, Erwartungen, Überzeugungen erweist sich dabei gleichsam selbst als eine Strategie zur Reduzierung von Unsicherheit (vgl. Warsewa 2004) und zur Überwindung interner Konflikte. Typisches Beispiel dafür war die vielerorts heftige Konfrontation zwischen den Protagonisten eines weiterhin funktionsfähigen „Working Ports“ und den Verfechtern jener zum Teil groß dimensionierten Erneuerungsprojekte, die auf die Etablierung eines „Living Ports“ abzielten.¹¹ „Working Port“ und „Living Port“ stehen dabei nicht nur für die unterschiedlichen Funk-

¹¹ Das zunehmend schwierige Verhältnis von Hafen und Stadt ist nach wie vor eines der zentralen Diskussionsthemen und Problemfelder in den Hafenstädten; vgl. z. B. die „Charta für eine nachhaltige Entwicklung von Hafenstädten“, verabschiedet bei der Generalversammlung der *Association Internationale Villes et Ports (AIVP)* 2006 in Sydney, http://www.aivp.org/charte_sydney/charte_en.pdf (letzter Zugriff am 09.06.2009) oder die Auslobung des Preises „On the Societal Integration of Ports“ durch die *European Sea Ports Organisation (ESPO)*, <http://www.espo.be/pages/events.aspx?EventID=88242>, (letzter Zugriff am 09.06.2009).

tionen städtischer Areale – hier die zunehmend industrialisierte Umschlagsfunktion und dort die aktuelle Mischung verschiedener Konsum-, Wohn- und Freizeitfunktionen. Sie bezeichnen auch die jeweils daran geknüpften sozio-ökonomischen Interessenkoalitionen. Mit einer ‚Bewahrungskoalition‘ aus traditionellem Handels- und Schiffahrtskapital, Teilen von Gewerkschaften und des politisch-administrativen Systems auf der einen und einer ‚Erneuerungskalition‘ aus anderen Teilen des politisch-administrativen Systems, modernisierten bürgerlichen Milieus, ‚kreativen Industrien‘ sowie Immobilien- und Konsumkapital auf der anderen Seite standen sich urbane Regime gegenüber, die in dieser Phase um Definitions- und Durchsetzungsmacht stritten (vgl. Stone 1993; Stoker 1995). Mittlerweile sind diese Konflikte in fast allen Hafenstädten weitgehend entschieden: Die althergebrachte Fähigkeit zum pragmatischen Konsens hat dazu beigetragen, dass sich die neue Mischung aus postindustriellen Nutzungen und ihre Protagonisten auf vielfältige Weise in die maritimen Traditionen und das hafentstädtische Ambiente eingefügt und mit den (noch) weiter bestehenden industriellen Funktionen arrangiert hat.

Ein besonders prägnantes Beispiel für die Wirksamkeit jener typischen Mischung aus Wagnisbereitschaft und Risikoteilung ist auch der nur vermeintlich radikale Pfadwechsel Bilbaos von der dominierenden Altindustrie zu einem Dienstleistungs- und Kulturstandort von internationalem Format. Die Umstände der Ansiedlung des Guggenheim-Museums in Bilbao zeigen, dass es sich hier um eine höchst riskante Investition handelte, die auf die Fortsetzung und Ausweitung von Trends auf den globalen Kunst-, Kultur- und Tourismusmärkten spekulierte und sich nur im Zusammenspiel eng kooperierender lokaler Akteure mit großem Selbstbewusstsein, professionellen externen Kunstmarktexperten (der ‚Guggenheim-Foundation‘) und Stadtplanern und Architekten von hoher internationaler Reputation (Frank O’Gehry, Santiago Calatrava, Norman Foster) realisieren ließ (Zulaika 2000: 265 ff.). Während die ‚Guggenheim-Foundation‘ mit dem Engagement in Bilbao ihre Transformation zum globalen Kunstvermarktungskonzern, zur ‚Disney-World‘ der Hochkultur, beschleunigte, beschrieb man in Bilbao den risikoreichen Pfadwechsel nicht als mühsame Bewältigung des Strukturwandels, sondern als das ‚Kaufen einer neuen Identität‘. Der Einstieg Bilbaos in das Spielcasino der globalen Kunst- und Kulturmärkte könnte ebenso gut mit dem traditionellen Motto der hanseatischen Kaufmannschaft Bremens ‚buten un binnen – wagen un winnen‘ überschrieben werden.

Viele Beispiele weisen darauf hin, dass der Rückgriff auf traditionelle Elemente der lokalen Kultur die großen Kraftanstrengungen und die Überwindung von inneren Kontroversen erleichtert und so zur Bewältigung von Strukturwandel beigetragen hat. Gerade in der Periode tief greifender Unsicherheit und eingeschränkter Handlungsfähigkeit erweisen

sich daher insbesondere diejenigen gemeinsamen Werte, Haltungen und Konventionen, die sich wie Gemeinsinn, Kooperationsneigung sowie kalkulierte Wagnisbereitschaft historisch aus dem Zwang zur Bewältigung vielfacher Unsicherheiten ergeben haben und die tief in der lokalen Kultur der Hafenstädte verwurzelt sind, als eine mobilisierbare Ressource der Krisenbewältigung. Auch wenn die ehemals auf Risikoteilung und gemeinsame Risikobewältigung ausgerichtete Konsensfähigkeit zwischen den hafentstädtischen Sozialmilieus mittlerweile andere und neue Funktionen sowie andere und neue soziale Repräsentanten einschließt, hat sie ihren Charakter als gesellschaftlicher Steuerungsmechanismus bewahrt, der auch in Krisenzeiten zur Aufrechterhaltung der Handlungsfähigkeit der Hafenstädte und zur Konservierung einer maritimen Orientierung beiträgt.

2.3 Hafenstädte als Knotenpunkte von Strömen: Fremdheit als Normalität

Solange der Seetransport die einzig mögliche oder im Verhältnis zu anderen sicherste und schnellste Art der Überwindung großer Distanzen war, war ihre herausgehobene Funktion als Knotenpunkt verschiedener Ströme ein zentrales Charakteristikum von Hafenstädten. Hier trafen die Ströme von Gütern, Kapital, Informationen, Menschen und kulturellen Einflüssen zusammen und es entwickelten sich spezifische Fähigkeiten und Kompetenzen im Umgang mit diesen Strömen. Von der Begutachtung und Qualitätsbewertung exotischer Waren über die Funktion von Hafenärzten und Quarantänebehörden bis zu den diversen Amüsierangeboten in den hafennahen Rotlichtvierteln war der Umgang mit Fremdheit ein selbstverständlicher Teil der Alltagspraxis in den Hafenstädten. Was anderswo als Ausnahme wahrgenommen wurde, gehörte mit dem ständigen Wechsel von Ankommen und Wegfahren in den Hafenstädten zu einer Normalität, die das Handeln nach innen wie nach außen prägte. Sowohl für das Gelingen von Seefahrt und Fernhandel als auch für das erfolgreiche Funktionieren des Knotenpunktes und Umschlagplatzes selbst hatte die Fähigkeit zum kulturellen Austausch, zum Kontakt und zur profitablen Auseinandersetzung mit fremden Menschen und Kulturen ein besonderes Gewicht.

In den Außenbeziehungen galt dies nicht zuletzt für die Ausbildung von ‚Exilfähigkeit‘, d. h. der Fähigkeit zum ‚Wegfahren‘ und dennoch heimat- und interessenbezogenen ‚Funktionieren‘ in der Fremde unter unwägbareren Bedingungen (Sloterdijk 2000: 55 ff.). Ausdruck davon waren z. B. die Kontore, die von Kaufmannsgemeinschaften seit dem Mittelalter als heimatliche Stützpunkte in der Fremde eingerichtet wurden, oder die unter Kaufleuten übliche Praxis, ihre Söhne zu anderen Kaufleuten zur Ausbildung zu schicken. Zusammen mit kollektiven Strategien der Risikobewältigung trug auch diese Praxis zu der

typischen hafenstädtischen Kombination von Weltoffenheit und gleichzeitiger intensiver Bindung an den Ort und dessen Funktion bei. Eine der wichtigen Auswirkungen auf die spätere Entwicklung der Hafenstädte bestand etwa darin, dass in vielen dieser Städte nur sehr zögerlich Universitäten gegründet wurden. Ebenso wie Reisen oder eben die Auseinandersetzung mit fremden Kulturen wurde auch höhere Bildung allein unter dem Nützlichkeitsaspekt für die Hafen- und Handelsfunktionen beurteilt, und daher entwickelten sich in vielen Hafenstädten bis in das 20. Jahrhundert allenfalls spezialisierte Ausbildungsstätten für Nautiker und sonstige „nützliche“ Wissenschaften wie Recht und Wirtschaft.

Spiegelbildlich zu den Außenbeziehungen der Hafenstädte prägte der Wechsel von Ankommen und Wegfahren auch die sozialen und kulturellen Praktiken im Innern und wirkte darauf hin, dass der Umgang mit Fremden und Fremdheit zur alltäglichen Normalität wurde. Die Auseinandersetzung mit diversen Gruppen temporärer Stadtnutzer – beispielsweise Pilger, Soldaten, Ein- und Auswanderer, Geschäftspartner, Seeleute – formte die Stadtfunktionen und das soziale Leben in allen Schichten ebenso wie der Umstand, dass auch ein beträchtlicher Teil der ansässigen Bevölkerung selbst nur temporär in der „Heimat“ anwesend war. Die vielfachen Rückgriffe auf eine kaum mehr existierende Hafen- und Seefahrtsromantik vermitteln noch einen Eindruck von den intensiven sozialen und kulturellen Bindungen an den Ort, die sich mit den oftmals idealisierenden Zuschreibungen von Weltoffenheit und Toleranz mischten.

Ob in den Hafenstädten aufgrund ihrer lokalen Kultur tatsächlich ein offenerer und toleranterer Umgang mit Fremden, Minderheiten oder Subkulturen gepflegt wurde und wird als anderswo, wäre empirisch genauer zu untersuchen. Vermutlich ließe sich aber feststellen, dass die Fähigkeit, Fremdheit als Normalität zu begreifen, vor allem dort stark ausgeprägt ist, wo der Umgang mit Fremdheit Geschäftsgrundlage und Einkommensquelle ist und einen unideologischen Pragmatismus in öffentlichen wie privaten Beziehungen hervorbringt. Ein Beispiel dafür liefert ein Bericht über Amsterdam um 1700: „In der Stadt Amsterdam werden neben anderen Missbräuchen mindestens 50 Musikhäuser geduldet, wo sich liederliche Personen beiderlei Geschlechts treffen und ihre Schändlichkeiten treiben. Es gibt dort auch einen Ort (...), eine geduldete Börse oder ein öffentliches Begegnungshaus für Huren und Schufte, wo sie sich treffen und ihren Geschäften nachgehen. (...) Ich habe als Verteidigung für die Duldung dieser sündhaften Treffen gehört, dass die Seeleute, wenn die Ostindienflotte heimkomme, so verrückt nach Frauen seien, dass sie die Frauen und Töchter der Bürger vergewaltigen würden, hätten sie nicht solche Häuser zur Verfügung“ (Carr 1701, zitiert nach Girouard 1987: 164 f.).

Allerdings ist den Hafenstädten mittlerweile die Exklusivität ihrer Knotenfunktion abhanden gekommen, auf deren

Basis sich der von Pragmatismus und geschäftlichen Interessen geprägte Umgang mit Vielfalt und Verschiedenheit entfalten konnte. Bereits während der industriegesellschaftlichen Epoche waren die Hafenstädte wachsender Konkurrenz durch Eisenbahn, Lastwagen und Flugzeug ausgesetzt und später hat die enorme Flexibilisierung und Beschleunigung von Kommunikationsprozessen weiter dazu beigetragen, dass sich die weltweiten Ströme von Gütern, Kapital, Menschen und Informationen voneinander entkoppeln und nicht mehr zwangsläufig an den Hafenstandorten zusammentreffen. Insofern stehen sie heute in Konkurrenz mit allen anderen (Groß-)Städten um die Knoten- und Verteilungsfunktion für die verschiedenen Ströme. Und was für die Hafenstädte schon immer galt, ist damit zum verallgemeinerten Prinzip geworden: Die Bedürfnisse und Interessen der ansässigen Einwohner können nicht mehr selbstverständlich und unumstritten den alleinigen Maßstab für die Gestaltung der lokalen Verhältnisse darstellen. Stattdessen müssen sich – im Interesse ihrer eigenen ökonomischen Prosperität – insbesondere die Großstädte in Umfang und Qualität ihrer Infrastrukturen, Dienstleistungen und sonstigen Angebote auf wachsende zeitweilige Besucher- und Nutzergruppen einstellen und deren Nutzungsinteressen entgegenkommen (Martinotti 1996: 8 ff.).

Was also früher Pilger, Kaufleute, Ein- und Auswanderer, Soldaten oder Seefahrer in den Hafenstädten waren, sind heute in allen Städten die Arbeitspendler, Migranten, *Businesspeople*, Studierenden, „Ryanair“-Kunden und Städte-touristen, die Fußballfans, Festival- und Kulturbesucher, Kongress- und Wissenschaftsnomaden. In der Heterogenität und Dynamik verschiedener Bewohner- und Nutzergruppen stehen daher binnenländische Städte wie Brüssel, Paris oder Warschau Hafenstädten wie Antwerpen, Marseille oder Danzig heute zumindest nicht nach. Damit scheint die ehemals deutlichere Differenz zwischen „Fremde“ und „Heimat“ bzw. zwischen „Fremdheit“ und „Zugehörigkeit“ zwar auch in den binnenländischen Städten zusehends zu verschwimmen, aber Vielfalt und Verschiedenheit werden hier kaum – wie in den Hafenstädten noch immer – als gemeinsamer und geteilter Erfahrungshintergrund wahrnehmbar. Die lokale Kultur der Hafenstadt, die in dieser Hinsicht schon immer eine ‚globalisierte‘ war, schließt dagegen eine verbreitete Vertrautheit mit Rollen- und Perspektivwechseln ein, die es auch verschiedenen Typen von Fremden und Zuwanderern ermöglicht, sich relativ schnell und unkompliziert in das soziale Gefüge einzufinden und zur Herausbildung einer ortstypischen Kultur beizutragen.¹²

¹² Als z. B. in Liverpool die Umbenennung der berühmten „Penny Lane“ diskutiert wurde, weil sie nach einem der reichsten Sklavenhändler der Stadt benannt worden war, „sprach sich die afrikanischstämmige Gemeinde Liverpools gegen ‚eine solche Albernheit‘ aus. Es gehört zu den Stärken der Hafenstadt, die einst zur ersten wirklichen ‚Multikulti-Metropole‘ Großbritanniens wurde, dass ihre Völ-

Im Unterschied zur gleichgültigen „Blasiertheit“ des Großstädtlers im Umgang mit sozialer wie kultureller Differenz, die Georg Simmel schon während der aufkommenden Moderne als konstitutives Merkmal urbaner Lebensweise beschrieb (Simmel 1903: 116 f.), eröffnet die Hafenstadt somit noch immer ein wirksames Identifikations- und Integrationsangebot. So ist z. B. ausgerechnet das schlecht angesehene Marseille von den Jugendunruhen verschont geblieben, bei denen 2005 in den Vorstädten von Straßburg, Paris und Lyon die Autos brannten. Vermutet wird, dass bei allen sozialen Defiziten die Tradition der Hafenstadt selbst noch in den Gruppen der chancenlosen Jugendlichen eine stärkere Verbundenheit mit der Stadt erzeugt, als das anderswo der Fall ist: „Marseille ist nicht besser dran als andere Städte mit heruntergekommenen Arbeitersiedlungen. Doch ich spüre eine sehr starke Identität und eine gemischte Kultur. Was am wichtigsten ist, ist zweifellos ein bestimmtes Gefühl der Zugehörigkeit“ (Le Monde 2 vom 14.01.2006, zitiert nach Khouri-Dagher 2008; vgl. auch Parodi 2002).

Aus der Entwicklung der Hafenstädte wird ersichtlich, dass Weltoffenheit, soziale und kulturelle Diversität und eine pragmatisch und vorwiegend ökonomisch motivierte Form von Toleranz durchaus mit starken Bindungen an den Ort sowie mit von Gemeinsinn und Kooperation geprägten sozialen Beziehungen vereinbar sind. Insofern umfasst diese spezifische Ausprägung von lokaler Kultur weit mehr als nur jene Bedingungen, die als förderlich für die Entfaltung von kreativem Kapital bzw. der „kreativen Klasse“ angesehen werden (vgl. Florida 2002; Florida 2005)¹³. Gerade die Kombination von Ortsbindung und Diversität erweist sich als wichtige Voraussetzung für erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung, denn die Hafenstädte haben während und nach der Depression des Strukturwandels sehr schnell gelernt, ihre innere Vielfalt als bedeutenden Teil einer neu entstehenden globalen Kultur bewusst und gezielt zu inszenieren: Liverpool ist es gelungen, als europäische Kulturhauptstadt 2008 seine herausragende Bedeutung für die Entwicklung der Popmusik, die sich nur auf der Grundlage seiner spezi-

fischen lokalen Kultur ausbilden konnte, zu einem international anerkannten Markenzeichen zu machen. Barcelona, Bilbao und Genua präsentieren sich als zeitgemäße Zentren eines weltweiten Kultur-, Kongress- und Städtetourismus. In Hamburg hat sich St. Pauli zu einem weit überregional, bekannten vielfältigen Amüsier- und Kulturstandort entwickelt, der einerseits mit dem alten Image des ‚verruhten‘ Rotlichtviertels wirbt und andererseits längst passende Angebote für alle sozialen Milieus und Unterhaltungsansprüche bereithält.

Tatsächlich haben sich fast alle europäischen Hafenstädte seit etwa 1980 im Rahmen von regionalen Strukturwandelstrategien darum bemüht, ihre Anziehungskraft für neue temporäre Nutzer zu steigern und konnten dabei an die in der lokalen Kultur vorhandenen Erfahrungen, Praktiken und Traditionen anknüpfen. Auch wenn viele der konkreten Ausdrucksformen lokaler Kultur heute nur noch als nostalgische und romantisierende Symbolisierungen erscheinen, deren ökonomische und soziale Grundlage verschwunden ist, scheint es doch den Hafenstädten überwiegend zu gelingen, ihre Tradition des routinierten Umgangs mit Fremdheit und temporären Nutzern als Ressource für neue bzw. modernisierte Dienstleistungsbereiche zu nutzen und somit in neuen und durchaus auch ökonomisch erfolgreichen Formen fortzusetzen.

2.4 Hafenstädte als Zentrum und Peripherie: Unabhängigkeit und Selbstbewusstsein

Durch die Jahrhunderte haben Gemeinsinn sowie die soziale und mentale Bindung an den konkreten Anwesenheitszusammenhang des Ortes die Konstitution der Hafenstadt als eines politisch und ökonomisch handlungsfähigen kollektiven Akteurs befördert. Ein weiterer wesentlicher Grund dafür, dass die lokale Kultur der Hafenstadt häufig auch eine Kultur der selbstbewussten Eigenständigkeit war, liegt in der existenziellen Bedeutung, die Seehäfen über lange Zeit für die Nationalstaaten besaßen. Die Funktion des Seehafens als wichtigster Schleuse zwischen dem abgeschlossenen *Container* des Nationalstaats und seiner Außenwelt ließ sich nur durch die Bündelung und Koordination vielfältiger Zuständigkeiten, Fähigkeiten und Befugnisse gewährleisten. Was dabei im Innern der Hafenstädte zu leisten und zu organisieren war, diente in allen historischen Epochen immer in erster Linie der Herstellung und Sicherung von Zugänglichkeit und Erreichbarkeit, d. h. der Verbindung und Kommunikation mit entfernten Partnern. Nicht zuletzt die Fortentwicklung der ursprünglichen Kurierdienste zu regelmäßigen öffentlichen Postdiensten wurde daher durch die Informationsbedürfnisse der Kaufleute und die Knotenfunktion der Hafenstädte erheblich vorangetrieben. Das öffentlich nutzbare Postwesen, das zu Beginn des 14. Jahrhunderts bereits in Venedig entstand, wurde Vorbild

kerschaften meist zusammenhalten. Die erste *China Town* des Westens entstand hier. Menschen aus Afrika und Asien, aus Nordeuropa und von der Nachbarinsel Irland, als deren ‚heimliche Hauptstadt‘ so mancher Liverpool sieht, später auch aus der Karibik landeten im Merseyhafen und blieben“ (http://www.welt.de/reise/article1516954/Eine_Stadt_im_Ohr_der_ganzen_Welt.html, letzter Zugriff am 09.06.2009).

¹³ Während das Konzept des „kreativen Kapitals“ als Grundlage von wirtschaftlichem Erfolg (Florida 2002: 249-262) in expliziter Abgrenzung zum Konzept des „Sozialkapitals“ (Putnam 1993) formuliert wird, erscheint der Gegensatz von „kreativem“ und „sozialem“ Kapital keineswegs hinreichend, um die differenziertere Realität und die Entwicklung des besonderen Typus „Hafenstadt“ adäquat beschreiben zu können. Im Gegenteil: Es ist vermutlich ein besonderes Kennzeichen von Hafenstädten, dass sie diese vermeintlich unvereinbaren Eigenschaften zu einer typischen und plausiblen Mischung vereinigen.

für Europa und die meisten der Postverbindungen, die in der Folge eingerichtet wurden, begannen bzw. endeten in Hafenstädten.

Für Hafenstädte galt mithin schon seit Jahrhunderten, was für alle anderen Städte erst mit den ubiquitären Globalisierungsprozessen der letzten 50 Jahre virulent wurde: Physische Erreichbarkeit („accessibility“) wie informationelle Zugänglichkeit und globale Verbindungen („connectivity“) waren die bestimmenden Variablen für Qualität und Geschwindigkeit der lokalen Entwicklung (Fishman 1991: 80 ff.). Hier war man sich dieses Zusammenhangs schon immer bewusst, und deshalb beruht ein zentraler Bestandteil spezifischer kollektiver Identität auf der existenziellen Bedeutung, die die Sicherung von Zugänglichkeit und Erreichbarkeit für sie besitzt. Die dafür erforderlichen Kompetenzen und Kapazitäten – in sich hoch differenzierte Funktionssysteme wie z. B. Wasserbau, Gewährleistung von Sicherheit der Schifffahrt, Schiffbau, Umgang mit Transport- und Logistiktechnologien bis hin zur hoheitlichen Regelung von Zoll- und Steuerangelegenheiten oder der Bewältigung der komplexen rechtlichen Probleme des internationalen Seehandels – versammelten sich in der Regel am Ort des Geschehens und nur hier konnte das reibungslose Zusammenspiel dieser Kompetenzen und Funktionsbereiche organisiert werden. Bis heute ist dieser Umstand die Grundlage dafür, dass Hafenstädte vielfach gegenüber zentralen, (national-)staatlichen Kontroll- und Regulierungsansprüchen einen besonderen Status geltend machen und behaupten konnten und zum Teil noch können.

Dieser Status war selbstverständlich immer in Abhängigkeit von historischen Konstellationen und der Einbindung in den jeweiligen nationalstaatlichen Rahmen, dessen politischer wie ökonomischer Verfasstheit, unterschiedlich ausgeprägt: Während etwa im föderalen Aufbau Deutschlands nach wie vor die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben von Hafenverwaltung und Hafenbetrieb eine wesentliche Begründung für die Existenz der Stadtstaaten Hamburg und Bremen darstellt, waren die Hafenverwaltungen in stärker zentralistischen Konstellationen, wie z. B. in Italien oder Frankreich, eigenständige staatliche Institutionen, die aber gleichwohl vor Ort angesiedelt waren und in denen lokale, regionale und nationale Interessenpositionen vertreten waren und zum Ausgleich gebracht werden mussten (Dombois/Koutsoutsos 2007: 12 ff.).

Zu den wesentlichen Elementen von spezifischer hafenstädtischer Identität bzw. hafenstädtischem Selbstbewusstsein gehört mithin das Wissen um die besondere Bedeutung des Hafens und um die spezifische Funktion der Hafenstadt als eines Kompetenzzentrums für reibungslosen Hafenbetrieb. Diese Funktion ermöglichte vielen Hafenstädten ein über lange Perioden erfolgreiches Beharren auf relativer Autonomie und eigenständiger Regelung innerer und äußerer Angelegenheiten. Solange das Zusammenspiel von lokaler

Kultur, Ökonomie und institutionellen Strukturen in dieser Weise funktionierte und wirtschaftlichen Erfolg sowie eine insgesamt positive Wohlstandsentwicklung gewährleisten konnte, verstärkte Eigenständigkeit und Handlungsfähigkeit wiederum das ausgeprägte Selbstbewusstsein, das sich schichtübergreifend, gleichsam als Eigenschaft des Ortes, in vielen Hafenstädten ausbildete. Offensichtlichster Ausdruck dieses besonderen Selbstbewusstseins sind die Beinamen, mit denen sich die ehemals unabhängigen mediterranen Stadtrepubliken Venedig („La Serenissima“; verkürzt aus dem offiziellen Staatstitel „La Serenissima Repubblica di San Marco“; Die allerdurchlauchtigste Republik des Heiligen Markus) und Genua („La Superba“; Die Stolze) bis heute schmücken. Ausdruck einer ähnlichen Attitüde sind die formellen Titel der deutschen Stadtstaaten Bremen und Hamburg als Freie bzw. Freie und Hansestadt, die auf deren nach wie vor bestehenden Sonderstatus innerhalb des nationalstaatlichen Kontextes verweisen. Einen ähnlichen Status konnte sich über lange historische Perioden z. B. auch die ehemals außerordentlich reiche Hansestadt Danzig bewahren, die sich nach ihrem Aufstand gegen den Deutschen Orden im 15. Jahrhundert nur unter den Schutz der polnischen Krone stellte, um sich vielfache Privilegien und im Vergleich zu den anderen polnischen Städten weitgehende politische Unabhängigkeit zu sichern (Girouard 1987: 146).

Die heutige Einbettung der Hafenstädte in die jeweiligen nationalen Mehrebenensysteme von Politik und Verwaltung und ihre aktuellen institutionellen Arrangements spiegeln diese historische Besonderheit nur noch selten wider. Dennoch hat sich oftmals eine Mischung aus ausgeprägtem Selbstbewusstsein, republikanischer Gesinnung und „freiem Geist“ herausgebildet und verfestigt, die sowohl in den Fremd- als auch in den Selbstbildern der Hafenstädte als hervorragendes Element ihrer spezifischen lokalen Kultur betrachtet wird und die nach wie vor ihre Wirksamkeit entfaltet: Zwar ist die reale Konkurrenz zwischen London und Liverpool, die im 19. Jahrhundert bestand, längst entschieden, aber die Vorherrschaft Londons wird in Liverpool bis heute abgelehnt und karikiert.

Das Verhältnis von Liverpool und London verweist auf eine weitere und in vielen Fällen typische Entwicklungsbedingung der großen europäischen Hafenstädte: Insbesondere in den Flächenländern Europas waren und sind die Hafenstädte seit Entstehung der Nationalstaaten gleichermaßen Zentrum wie Peripherie. Während sie als Knotenpunkt verschiedener Ströme eine zentrale Funktion besaßen, stellten sie im nationalstaatlichen Rahmen eher den spezialisierten Rand dar, der sich gegen die hegemonialen Ansprüche des Nationalstaats, nicht zuletzt verkörpert durch „die Hauptstadt“, behaupten musste. Die Differenz bestand und besteht vielfach noch heute darin, dass die binnenländische Hauptstadt mit der Konzentration vielfältiger politischer, admini-

nistrativer sowie produktiver Funktionen in der Regel eine diversifiziertere Wirtschaftsstruktur und damit die besseren Entwicklungsvoraussetzungen aufwies. Aus diesem Grund werden Hafenstädte wie z. B. Antwerpen, Hamburg, Barcelona, Marseille, Danzig, Piräus oder Liverpool systematisch auch als „zweite Stadt“ beschrieben, deren besonderer „spiritus loci“ sich u. a. aus ihrer Eigenschaft als nationale Peripherie und Gegenpol zur Hauptstadt ergebe (vgl. Umbach 2005).

Handeln in selbstbewusster Unabhängigkeit entsprach dabei nicht nur der Attitüde lokaler Eliten; auf diese spezifische und klassenübergreifende Eigenschaft des Ortes, den freien „Geist einer alten seit langem selbständigen und auch selbstbewussten Hansestadt“ (Röhl 2004: 56) wird etwa zurückgeführt, dass die polnische „Solidarnosc“-Bewegung ihren Ursprung gerade in Danzig hatte: „Diese Bewegungen der Solidarnosc haben hier ihre Wurzeln – nicht in Stettin, Breslau oder Warschau. Es ist ein Freiheitsgeist in Danzig, der sich in einem traditionell tiefen Misstrauen zu den Regierenden ausdrückt, und diesen Freiheitsgeist gibt es in Danzig schon seit vielen Jahrhunderten“ (Adamowicz in Röhl 2004: 56).

Für die kulturelle Besonderheit der zweiten Stadt, ihr spannungsreiches Verhältnis zum nationalen politischen wie kulturellen Rahmen finden sich auch heute noch zahlreiche Belege: So erscheint etwa Bilbao – sicherlich aufgrund seiner „Internationalität“ als bedeutender Hafen- und Handelsplatz – als die „am wenigsten baskische Stadt des Baskenlandes“, zu erkennen nicht zuletzt daran, dass hier nur rund 8 % der Bevölkerung Baskisch sprechen – im Unterschied zu rund 40 % in anderen baskischen Städten (Zulaika 2000: 263). Gleichzeitig praktiziert aber der Sportclub „Athletic Bilbao“ ein einzigartiges Gegenmodell zu den üblichen Praktiken des globalen Fußballmarktes, indem ausschließlich baskischstämmige Spieler eingesetzt werden. Für ein besonderes Selbstbewusstsein spricht auch, dass man sich selbst in der schwierigen Phase des strukturellen Niedergangs in Bilbao bewusst als Stadt inszenierte, die mit ihrer Erneuerungsstrategie „das Land herausfordern wollte“ („to challenge the country“; Zulaika 2000: 267).

Viele Hafenstädte bemühten sich seit etwa den 1980er Jahren verstärkt um außerordentliche „Events“ wie z. B. Olympiaden, Weltausstellungen oder die Ernennung zur europäischen Kulturhauptstadt,¹⁴ nachdem sie bis dahin nur wenige Abweichungen von einer alltäglichen und geschäftsmäßigen Routine zugelassen hatten. Neben den erhofften Image- und Marketingeffekten ging und geht es ihnen dabei vor allem um die Mobilisierung von neuen Res-

ourcen für ihre eigene Handlungsfähigkeit und eine eigenständige Modernisierungs- und Strukturwandelstrategie. Eine dieser Ressourcen war und ist die Konzentration der Bewohner bzw. der relevanten Akteure auf ein gemeinsames Ziel und die Bündelung von Kräften zur Erreichung dieses Ziels. Dabei zeigt sich, dass solche großen Anstrengungen immer noch auf die lokale Kultur der Kooperation und des Gemeinsinns zurückgreifen können. Eine wichtige Ressource, die im Rahmen dieser Festivalisierung des Strukturwandels überdies mobilisiert wird, sind die vielfachen, vor allem finanziellen Unterstützungsleistungen, die aus unterschiedlichen Quellen zusammengeführt werden. Indem staatliche Mittel eingeworben werden, Stiftungen sowie private Investoren und Sponsoren beteiligt und europäische Unterstützungsgelder genutzt werden, lassen sich mit den kurzfristigen Zielen auch die längerfristigen Modernisierungsabsichten vorantreiben. Auf diese Weise gewinnen die Hafenstädte ein gewisses Maß an Handlungs- und Steuerungsfähigkeit zurück und sind in der Lage, ihre eigenen Erneuerungsstrategien in relativer Unabhängigkeit von einzelnen Geldgebern und Unterstützern umzusetzen. Ein besonders markantes Beispiel für diese Vorgehensweise, die sich auf die gleichzeitige Nutzung und Bestärkung von relativer Unabhängigkeit und innerer Handlungsfähigkeit stützt, ist die Entwicklung Genuas. Das „Genua-Modell“¹⁵ steht für die strategische Bündelung von regionalen, nationalen und internationalen Ressourcen bei wiederholten Anlässen (Fußballweltmeisterschaft 1990, Columbus-Jahr 1992, G-8-Gipfel 2001, europäische Kulturhauptstadt 2004), die – ebenso wie der Hafenbetrieb – nur vor Ort und mit den dort vorhandenen Kapazitäten geleistet werden kann. Dieser Umstand und die überregionale Bedeutung und Aufmerksamkeit für diese Ereignisse ermöglichten es, mit den jeweiligen „Events“ eine selbst definierte Stadtentwicklungsstrategie auch gegenüber äußeren Institutionen durchzusetzen.

Die Herstellung und Sicherung ungehinderter Zugänglichkeit, d. h. funktionierender Seewege und weltweiter Kommunikationsverbindungen war und ist mithin das Fundament eines ausgeprägten Spannungsverhältnisses, in dem die Hafenstädte seit Jahrhunderten zu äußeren Autoritäten und nationalstaatlichen Institutionen stehen. Solange vor allem der ökonomische Erfolg und ihre außerordentliche nationale Bedeutung den Hafenstädten ein gewisses Maß an äußerer Unabhängigkeit sowie innerer Handlungsfähigkeit sicherten, konnten aus diesem Spannungsverhältnis republikanischer Geist und selbstbewusstes Bestreben nach relativer politischer Autonomie erwachsen und sich als Kernelemente lokaler Kultur und Identität in allen sozialen Milieus etablieren und verstärken. Mit dem Bedeutungsverlust der Hafenfunktion erodierte zwar dessen politische und

¹⁴ Beispiele sind die Ausrichtung der Olympiade 1992 in Barcelona, aktuelle Bewerbungen als *European Cultural Capital* durch Liverpool, Bremen, Genua, Patras, Marseille, Tallinn, die World EXPO 1998 in Lissabon oder die Bewerbung von Triest für die World Expo 2008.

¹⁵ <http://www.3sat.de/3sat.php?http://www.3sat.de/kulturzeit/themen/61146/index.html> (letzter Zugriff am 10.05.2009).

ökonomische Basis, aber ihr traditionelles Selbstbewusstsein und der ausgeprägte Unabhängigkeitssinn der Hafenstädte wirken als verselbstständigte Handlungsorientierung weiter, die die Neuerfindung der Hafenstädte prägt. Zahlreiche Beispiele für Bewältigungsstrategien zeigen, dass es den Hafenstädten im Strukturwandel besonders darum geht (und auch weitgehend gelingt), dieses Kernelement ihrer lokalen Kultur in modernen Formen zu erhalten und damit gleichzeitig einen Beitrag zu ihrer substantiellen Erneuerung zu leisten.

3 Fazit: Die Hafenstadt ohne Hafen

Mit der Verallgemeinerung von Globalisierungstendenzen und der Entkoppelung von Strömen ist der komparative Vorteil der Hafenstädte, der sich aus der funktionalen Spezialisierung ergab, weitgehend verloren gegangen und daher vollziehen die Hafenstädte seit kurzem erstmals starke Pfadabweichungen: Für Barcelona, Bilbao oder Bremen, für London, Liverpool oder Lissabon gilt wie für viele andere, dass sie ihre Hafenfunktion entweder ganz verloren haben oder dass der „Working Port“ in große Entfernung zur Stadt verlagert wurde und seine einstmalig dominierende Bedeutung für die Stadt einbüßte. Anstatt den traditionellen Entwicklungspfad der Spezialisierung weiter zu verfolgen, bemühen sich alle betreffenden Städte nunmehr um eine zukunftsgerichtete Diversifizierung ihrer Wirtschaftsstruktur und eine entsprechende Anpassung ihrer institutionellen Strukturen. Trotz Diversifizierung bleibt freilich der maritime Charakter der Städte nicht nur erhalten, sondern wird sogar besonders betont und inszeniert – die Hafenstädte erneuern sich gleichsam als Hafenstädte ohne Hafen. Die Wiederentdeckung, Restaurierung, Umdeutung, Neuverwertung der materiellen und symbolischen Ausdrucksformen lokaler Kultur und deren Beitrag zur Ästhetisierung der Stadtstrukturen, zu „Placemaking“ und „Imagebuilding“ folgt dabei zu einem beträchtlichen Teil den kollektiven Handlungsorientierungen, die sich aus den traditionellen hafenspezifischen Spannungsfeldern von Risiko und Sicherheit (Abschn. 2.2), Standort und Heimat (Abschn. 2.3) sowie von Zentrum und Peripherie (Abschn. 2.4) herausgebildet haben.

Die Beständigkeit lokaler Kultur erweist sich im Prozess der Neuerfindung der Hafenstädte mithin als jenes Element, das potenzielle Pfadabweichungen begrenzt und Pfadabhängigkeiten fortschreibt. Das Ausmaß, in dem Pfadabweichungen sich dennoch durchsetzen, wird dabei vor allem von dem Grad bestimmt, in dem lokale Kultur und Identität sich ihrerseits in unterschiedlich „globalisierte“ und „modernisierte“ Teilkulturen ausdifferenzieren. Lokale Kultur wird also durch Globalisierungsprozesse keineswegs aufgelöst oder beseitigt, sondern erweist sich gerade umgekehrt im Wechselspiel von lokalen ökonomischen und sozialen

Strukturen, lokalem Institutionensystem und lokaler Kultur als diejenige Entwicklungsdimension, deren konkrete Ausprägungen und Erscheinungsformen die größte Widerstandsfähigkeit und Stabilität besitzen und als Steuerungsmechanismus wie auch als Reservoir wichtiger Ressourcen die lokale Entwicklung (mit)bestimmen.

Die Erneuerung der Hafenstädte folgt mithin nicht nur einer einfachen Anpassungslogik, die die äußeren Einflüsse der globalen Dynamik zum entscheidenden Bestimmungsfaktor lokaler Entwicklung macht. Stattdessen stellt sich die Entwicklung der europäischen Hafenstädte in den vergangenen Dekaden als Ausdruck einer gewissen Autonomie und ‚Individualität‘ dieser Städte dar, die sowohl ihre Gemeinsamkeiten als auch die Differenz zu den territorialen, binnenländischen Städten reproduziert.

Literatur

- Beatty, J. (2002): Urbanization, Industrialization, Modernization, and Westernization. In: Ember, M.; Ember, C. R. (Hrsg.): *Encyclopedia of Urban Cultures*. Volume 1. Danbury, CT, 65-69.
- Berking, H.; Löw, M. (Hrsg.) (2008): *Die Eigenlogik der Städte*. Frankfurt am Main/New York.
- Bürkner, H.-J. (2005): Placemaking und Milieuentwicklungen. In: *IRS-aktuell*, 46, 5.
- Dombois, R.; Koutsoutos, A. (2007): *Privatisation in European Ports*. Bremen. = IAW-Arbeitspapier, Nr. 19.
- Evers, A.; Nowotny, H. (1987): *Über den Umgang mit Unsicherheit: Die Entdeckung der Gestaltbarkeit von Gesellschaft*. Frankfurt am Main.
- Featherstone, M. (2002): *Cosmopolis. An Introduction*. In: *Theory, Culture and Society* 19, 1-2, 1-16.
- Featherstone, M.; Lash, S. (1995): *Globalization, Modernity and the Spatialization of Social Theory: An Introduction*. In: Featherstone, M.; Lash, S.; Robertson, R. (Hrsg.): *Global Modernities*. London, 1-24.
- Fishman, R. L. (1991): *Die befreite Megalopolis: Amerikas neue Stadt*. In: *Arch+* 109/110, 73-83.
- Florida, R. (2002): *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York.
- Florida, R. (2005): *Cities and the Creative Class*. New York.
- Giddens, A. (1995): *Konsequenzen der Moderne*. Frankfurt am Main.
- Girouard, M. (1987): *Die Stadt*. Frankfurt am Main/New York.
- Hall, P. A.; Soskice, D. (2001): *Varieties of Capitalism: The Institutional Foundations of Comparative Advantage*. Oxford.
- Hauck, G. (2008): *Das Lokale als Widerpart destruktiver Globalisierung?* In: *Leviathan* 4, 576-589.
- Jivén, G.; Lackham, P. (2003): *Sense of Place, Authenticity and Character: A Commentary*. In: *Journal of Urban Design* 8, 1, 67-81.
- Khourri-Dagher, N. (2008): *Marseille-Espérance: Alle verschieden, alle Marseiller*. Online unter: http://www.diplomatie.gouv.fr/de/article_imprim.php?id_article=2292 (letzter Zugriff am 03.05.2010).
- Kluckhohn, F. R.; Strodtbeck, F. L. (1961): *Variations of Value Orientations*. Evanston.
- Martinotti, G. (1996): *Four Populations. Human Settlements and Social Morphology in Contemporary Metropolis*. In: *European Review* 4, 1, 3-23.

- McCann, E. J. (2002): The Cultural Politics of Local Economic Development: Meaning-making, Place-making, and the Urban Policy Process. In: *Geoforum* 33, 385-398.
- Müller, M.; Dröge, F. (2005): Die ausgestellte Stadt. Basel/Boston/Berlin. = *Bauwelt Fundamente*, Nr. 133.
- North, D. C. (2002): *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge.
- Parodi, P. (2002): Citoyenneté et intégration: Marseille, modèle d'intégration? Online unter: http://histgeo.ac-aix-marseille.fr/a/ppa/ppa033_integration.pdf (letzter Zugriff am 21.06.2010).
- Picchierri, A. (2000): Die Hanse – Staat der Städte. Opladen.
- Putnam, R. (1993): *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. New Jersey.
- Richardson, T.; Jensen, O. B. (2003): Linking Discourse and Space: Towards a Cultural Sociology of Space in Analysing Spatial Policy Discourses. In: *Urban Studies* 40, 1, 7-22.
- Robertson, R. (1995): Glocalization: Time-Space and Homogeneity-Heterogeneity. In: Featherstone, M.; Lash, S.; Robertson, R. (Hrsg.): *Global Modernities*. London, 25-44.
- Rodenstein, M. (2008): Die Eigenart der Städte – Frankfurt und Hamburg im Vergleich. In: Berking, H.; Löw, M. (Hrsg.): *Die Eigenlogik der Städte*. Frankfurt am Main/New York, 261-311.
- Röhl, B. (2004): „Es gibt Ressentiments gegenüber Deutschland“; Interview mit Pawel Adamowicz. In: *Cicero* 11, 56-58.
- Schein, E. H. (1984): Coming to a New Awareness of Organizational Culture. In: *Sloan Management Review* 25, 2, 3-16.
- Schein, E. H. (1992): *Organizational Culture and Leadership*. San Francisco.
- Simmel, G. (1903): Die Großstadt und das Geistesleben. Gesamtausgabe, Band 7: Aufsätze und Abhandlungen 1901-1908; herausgegeben von Otthein Rammstedt. Frankfurt am Main.
- Sloterdijk, P. (2000): Philosophische Aspekte der Globalisierung. Online unter: https://shop.bankenverband.de/shop/ods/wohin-fuehrt-der-globale-wettbewerb/Hohenheim.pdf/download_sloterdijk_„philosophische_aspekte_der_globalisierung“ (letzter Zugriff am 19.08.2010).
- Stoker, G. (1995): Regime Theory and Urban Politics. In: Judge, D.; Stoker, G.; Wolman, H. (Hrsg.): *Theories of Urban Politics*. London u. a., 54-71.
- Stone, C. N. (1993): Urban Regimes and the Capacity to Govern: A Political Economy Approach. In: *Journal of Urban Affairs* 15, 1-28.
- Umbach, M. (2005): A Tale of Second Cities. Autonomy, Culture, and the Law in Hamburg and Barcelona in the Late Nineteenth Century. In: *The American Historical Review* 110, 3, 659-692.
- Warsewa, G. (2004): Strukturwandel und Identität. Die europäischen Hafenstädte erfinden sich neu. Bremen. = IAW-Arbeitspapier, Nr. 11.
- Warsewa, G. (2006): The Transformation of European Port Cities. Bremen. = IAW Forschungsbericht, Nr. 11.
- Wegner, M. (2008): *Hanseaten*. München.
- Zulaika, J. (2000): „Miracle in Bilbao“: Basques in the Casino of Globalism. In: Douglass, W. A.; Urza, C.; White, L.; Zulaika, J. (Hrsg.): *Basque Cultural Studies*. Reno, 262-274.