

Gerd Held

Die Bedeutung der „Schule von Chicago“ - Über die amerikanische Konstruktion eines zentralen Orts

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beschrieb Alexis de Tocqueville die noch jungen Vereinigten Staaten von Amerika als eine Verbindung von Egalität und Dynamik. Er war von dieser Verbindung fasziniert, aber er sah in den USA neben den Chancen der modernen Demokratie auch ihre Gefahren deutlicher hervortreten. Die Befreiung von alten Bindungen und starren Privilegien ermöglichte eine ganz neue, generelle Kraftentfaltung; die Gefahren lagen für Tocqueville in der Gleichförmigkeit und Kurzatmigkeit der zahllosen Einzelprojekte und Ambitionen. In seinem Werk „Über die Demokratie in Amerika“, das er zur Republik konvertierte französische Aristokrat nach einer Amerikareise in den Jahren 1831-32 verfaßte, schrieb er in diesem Sinn: „Ich lasse meine Blicke über die zahllose Menge gleicher Wesen schweifen, wo nichts sich erhebt, nichts sich senkt. Das Schauspiel dieser universellen Einförmigkeit stimmt mich traurig und kalt, und ich fühle mich versucht, die Gesellschaft zu bedauern, die nicht mehr ist“ (Tocqueville 1994: 362). Damit legte er den Finger auf einen wunden Punkt der Moderne. Es geht hier nicht um mögliche autoritäre Relikte vormoderner Ordnungen, und Tocqueville warnt auch nicht vor neuer Ungleichheit, sondern er verortet das Problem im egalitären Prinzip selber. Dies Prinzip könne keine größeren, übergreifenden Ambitionen und keine strategischen Projekte hervorbringen. Alles würde tendenziell auf das Maß des einzelnen Akteurs, auf die kleinen Unterschiede und auf den schnellen Wechsel zurückgeschnitten. Große Werke seien unter diesen Umständen daher ebenso unwahrscheinlich wie nachhaltige Strukturen. Und diese Gefahr der kleinkarierten Gleichförmigkeit sei ein ureigenes Dilemma der Massendemokratie. Dies Problem habe die Moderne also mit sich selbst, und zwar nicht, weil sie noch nicht frei genug ist, sondern weil ihre Freiheit so allgemein geworden ist.

Mit seiner Problemsicht ist Tocqueville freilich alles andere als ein Nostalgiker der Aristokratie und des Ancien Regime in Europa. Die republikanische Gleichheit sei „vielleicht weniger erhaben“, schreibt er, „aber sie ist gerechter“ (ebd.: 362). Diese Gerechtigkeit verleihe der Republik ihre eigene Größe und Schönheit. Man könnte Tocqueville daher als einen ehrgeizigen Republikaner bezeichnen. Er begnügt sich nicht damit, daß die Wohlstandsmehrung und -verteilung das einzige Ziel und die grundlegende Legitimation einer Republik darstellen kann. Vielmehr sucht er nach Ansatzpunkten und Strukturen, die eine Demokratie über kurzfristige und nur selbstbezogene Ziele gleicher Bürger hinaustreiben. Diese Ansatzpunk-

Auszug aus:

Ursula von Petz (Hg.)(2004): „Going West?“ Stadtplanung in den USA - gestern und heute. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 116

te sieht er durchaus und gerade in den jungen Vereinigten Staaten von Amerika. Insbesondere hält er die „Kraft“, die die USA ausstrahlen, den alteuropäischen Zuständen gegenüber. Diese sei „freilich etwas roh, aber mächtig.“¹ Auf Grund dieser Kraft drängt die Betätigung der Freiheit immer wieder über den engen Zirkel des eigennützigen Handelns hinaus. Der amerikanische Aktivismus stellt hier eine spezifische Form des Muts dar und hat eine moralische Dimension.² Zu dieser moralischen Qualität gehört auch eine assoziative Kraft: Tocqueville beobachtet einen starken Hang zur Bildung von Unternehmen und gemeinschaftlichen Vereinigungen auf kommunaler Ebene.³

Diese Ansatzpunkte sind allerdings keine sicheren und definitiven Lösungen für die neue, moderne Problemlage. Der Ausgang des Projekts der Moderne bleibt bei Tocqueville offen. Die USA dienen ihm daher nicht einfach als Vorbild, das er Europa vorhält, oder als Schreckbild, mit dem er die Europäer warnen will. Vielmehr stellt er die amerikanischen Verhältnisse als einen Schauplatz dar, auf dem die spezifischen und ureigenen Chancen und Risiken der Moderne in besonders reiner und unverblümter Form zum Ausdruck und zur Austragung kommen. Genau in diesem Punkt liegt die Aktualität von Tocquevilles Betrachtungen. Wenn wir Europäer und vor allem auch wir Deutsche die USA betrachten und bewerten, dann betrachten und bewerten wir ein Spiegelbild unserer eigenen Modernität – ein besonders gereinigtes Spiegelbild, das uns die ureigenen Chancen und Risiken der Moderne ohne andere historische Beimengungen zeigt. Es hilft also nichts, die Chancen und Risiken nur auf die USA als einen äußeren Freund und Feind zu projizieren. Es geht immer auch um uns selbst.

Dies gilt nun auch für die städtebauliche Entwicklung. Denn es ist nichts anderes als die Verbindung von Dynamik und Egalität und die Gefahr der kleinkarierten Gleichförmigkeit, die uns als „urban sprawl“ gegenübertritt. Es geht hier nicht nur um eine besondere Kultur, die man als „Amerikanisierung“ einer anderen Kultur der „europäischen Stadt“ gegenüberstellen könnte. Vielmehr enthält das moderne Gleichheitsprinzip ganz allgemein eine Tendenz zur Dispersion. Denn wenn die demokratische Republik sich schwertut, große, nachhaltig übergreifende Projekte hervorzubringen, dann wird damit eine elementare Voraussetzung für jegliche urbane Konzentration tangiert. Wo die Dezentralisierung als allgemeine demokratische Tugend gilt, ist die Aufrechterhaltung und der Ausbau zentralörtlicher Hierarchien schwierig. Vor diesem Wertehorizont haben Metropolen unterschiedlicher Größenordnung und vor allem die „Global Cities“ immer den Ruch einer illegitimen, undemokratischen Veranstaltung von selbst ermächtigten „global Players“. Demgegenüber scheint die Demokratie als Bauherr zumindest der Tendenz nach in eine immer stärkere städtebauliche Dispersion zu führen. Ganz in diesem Sinn notierte Tocqueville schon im frühen 19. Jahrhundert, daß die Amerikaner „sehr viele unbedeutende Bauwerke“ errichteten und nur sehr wenige „besonders große Bauwerke“. Letztere seien nicht wirklich repräsentativ für die Aktivität der Amerikaner. Zwischen diesen beiden Extremen gäbe es nichts.⁴ Diese von Tocqueville beobach-

tete städtebauliche Lücke paßt insgesamt zu seinen Überlegungen hinsichtlich der Gefahr der kleinkarierten Gleichförmigkeit moderner Republiken.

Deshalb verdienen alle die Erfahrungen, in denen diese städtebauliche Lücke ein stückweit geschlossen wird, und in denen eine demokratische Republik neue Formen urbaner Konzentration und Zentralität hervorbringt, ohne an ein vormoderne historisches Erbe anknüpfen zu können, besondere Aufmerksamkeit. Denn hier ließe sich beobachten, ob die besonderen Tugenden der Dynamik der Moderne auch Kräfte enthält, die der Tendenz zur Gleichförmigkeit und Kurzatmigkeit entgegenwirken. Führt die „etwas rohe, aber mächtige“ Kraftentfaltung eventuell über die Dispersion hinaus?

Im Licht dieser Fragestellung bekommt das Beispiel der Stadtentwicklung Chicagos sein besonderes Gewicht und eine Bedeutung, die weit über die USA hinaus für andere Teile der Welt und auch für Europa relevant ist. In den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts, rund 50 Jahre nach Tocquevilles Amerika-Reise, war es die Entwicklung von Chicago zur „Hauptstadt des Westens“, die – exemplarisch im zentralen „Loop“-Distrikt der Stadt – eine neue, originär moderne Form zur Einbettung ökonomischer und politischer Führungsaufgaben fand. Die städtebaulich-architektonische „Schule von Chicago“ wurde international richtungsweisend. Es geht im folgenden um eine Nachzeichnung dieses frühen Ausbruchs aus der Logik der Dispersion. Es handelt sich also um eine räumlich und zeitlich sehr begrenzte Fallstudie und damit um eine sehr ausschnittshafte Rekonstruktion eines größeren Problems und seiner Lösung: dem Dilemma zwischen Demokratie und nachhaltiger Größe. Zugleich soll damit deutlich gemacht werden, daß „Amerikanisierung“ städtebaulich etwas anderes bedeuten kann als Sprawl, hoher Spritverbrauch und Slumbildung, und daß seit den Terroranschlägen auf die New Yorker Twin Towers mehr auf dem Spiel steht als die Symbole einer fernen und uns im Grunde fremden Weltmacht.

Chicago als Gateway und Central Place des amerikanischen Westens

Bis in die 40er Jahre des 19. Jahrhunderts war Chicago in keiner Hinsicht eine Stadt. An der Mündung des Chicago River in den Michigan See gab es ein Fort, eine Anlegestelle und vor allem eine lockere Ansammlung von Siedlerhäusern (vgl. Mayer/Wade 1969:18f).

Der Ort war nicht mehr als eine Zwischenstation in der mehr oder weniger anarchischen Frontier-Bewegung nach Westen, die die Prärien des mittleren Westens erschloß und bald auch die Rocky Mountains und die Westküste am Pazifik gewann. Die Frontier-Bewegung brauchte zwar Lagerplätze in den verschiedensten Ausprägungen, aber nicht wirklich eine Metropole. Die Wirtschaft der Siedler war weitgehend Selbstversorgung und auch das politische Leben war auf die lokale Community bezogen. Die Dienste einer Metropole wurden nur ganz selten und vor allem indirekt über immobile und mobile Subeinheiten in Anspruch genommen,



Abb. 1: Lake and Dearborn Southwestward 1838

(Quelle: Mayer/Wade 1969: 18f)

und dafür genügten die schon recht bedeutenden Städte der Ostküste, allen voran New York. Diese Städte waren „Gateways“ (vgl. Burghardt 1971), die an der Schnittstelle zwischen Alter und Neuer Welt eine Scharnierfunktion bei Menschen, Waren und Kapitalien innehatten, und in denen auch die politische Abnabelung von den europäischen Mächten vollzogen wurde. Eine eigene große Gateway-City im Landesinneren war nicht notwendig und möglich angesichts des provisorischen Charakters aller Beziehungen in der Westbewegung. Da es hier auch nicht das Erbe einer historisch gewachsenen Städtesubstanz gab, hätte eine große Stadt ganz neu aus den aktuellen und zukünftigen Aufgaben heraus erfunden werden müssen.

Dies aber ist im Verlauf des 19. Jahrhunderts wirklich geschehen. An der Schwelle zum 20. Jahrhundert hat Chicago über 1 Millionen Einwohner, eine ausgedehnte Logistik (Hafen und Eisenbahn), eine entwickelte Industrie und einen hoch aufragenden, zentralstädtischen Distrikt für Führungsdienstleistungen aller Art. Dabei mußte Chicago noch eine Brandkatastrophe überstehen, die 1871 fast das gesamte Zentrum zerstört hatte. Insbesondere der Zentraldistrikt, der sog. „Loop“, der historische Vorläufer der Central Business Districts (CBD) des 20. Jahrhunderts, stellt ein überraschendes Phänomen dar. Wie war es möglich, dass – ohne äußeren Einfluß durch höhere Mächte und ohne historisches Erbe – doch ein solches Führungsniveau geschaffen wurde? Wäre es nicht viel wahrscheinlicher gewesen, dass sich die nivellierte Siedlerwirtschaft und –demokratie in den Weiten des Westens zerstreute? Freilich war die Chicagoer Zentralität eine sehr prosaische und grobe, bisweilen gewalttätige und schmutzige Angelegenheit. Dies veranlaßte viele Beobachter, gar nicht mehr die Frage nach dem Ursprung der geballten Größe Chicagos zu fragen, sondern gleich zum Thema der gefährlichen Ausprägungen dieser Größe zu wechseln. Chicago wurde zum „Dschungel“ (Sinclair 1906), zum dreckigen Zentral-Schlachthof einer vom „Krieg aller gegen alle“ bestimmten US-Gesellschaft oder zum Inbegriff des organisierten Verbrechens und der verbrecherischen Organisation gemacht.⁵

Hier soll es um die grundlegendere Frage gehen, wie sich im Westen überhaupt ein zentraler Ort bilden konnte. In der flächigen Vorwärtsbewegung nach Westen fällt ab den 50er Jahren ein erstes zentralisierendes Element auf – die Eisenbahn. Waren die vorherigen Verkehrsmittel dispers (Pferdewagen, Ochsenkarren, Fußkolonnen) oder selten (Schifffahrt), so war die Eisenbahn das erste Massentransportmittel, das nicht auf Sonderbedingungen (Oberflächengewässer) angewiesen war. Seine mit hohem Investitionsaufwand künstlich angelegten Trassen erforderten allerdings eine Selektion weniger Linien. Zugleich verlangte der Verladeaufwand eine Selektion relativ weniger Haltepunkte. Diese stellten Schnittstellen dar, an denen Güter und Passagiere zu größeren oder kleineren Einheiten aggregiert bzw. segregiert wurden. Eine solche Schnittstelle wurde Chicago, und von 1851-1871 kann Chicago als „Railroad Capital“ (Mayer/Wade 1969: 35ff) bezeichnet werden. Hier liefen die neuen Eisenbahnlinien in den Westen zusammen, weil hier ein Umschlagpunkt (über die großen Seen) an die Ostküste oder direkt auf den Atlantik nach Europa war. Auch wenn es sich bei dieser ersten räumlichen Selektion Chicagos um viele kleine Bewegungen von Gütern und Passagieren handelte, so bildeten sich hier doch erste Skaleneffekte. In der Geographie der Stadt ist das an den ausgedehnten Hafen- und Bahnhofsanlagen einschließlich Lagehallen abzulesen. Quer durch die Schachbrett-Struktur des kleinen Siedlerorts legten sich Verkehrsachsen, und als Sekundäreffekt wächst wiederum das Schachbrett, und die Einwohnerzahl stieg von 30.000 (1851) auf 300.000 (1871).

Freilich ist nicht alles mit dem Hinweis auf das neue Verkehrsmittel beantwortet. Zum Massenverkehrsmittel gehören ja die entsprechenden Transportmassen, und die waren in den ersten Siedlerzeiten nicht gegeben. Damit sich in Chicago Skaleneffekte der Eisenbahn bemerkbar machen konnten, musste sich etwas in der gesamten Wirtschafts- und Existenzweise des Westens geändert haben. Tatsächlich begann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in den Prärien die massenhafte Erzeugung von Getreide und Vieh für einen größeren Markt, vor allem für die Bevölkerungskonzentrationen der sich industrialisierenden und urbanisierenden Ostküste. Eine kontinentale Arbeitsteilung Mittlerer Westen-Ostküste entstand. Chicago wurde Glied eines industriellen Produktionsprozesses, und zwar im Lebensmittelbereich. Im Vergleich zu seinen anfänglichen Hauptkonkurrenten (St. Louis und New Orleans als „Südtor“) verfügte es



Abb.2: Randolph Street, East from LaSalle, 1892

(Quelle: Mayer/Wade 1969:133)

nicht nur über günstigere Verkehrswege (die großen Seen), sondern die niedrigeren Temperaturen im Norden erleichterten auch die Lagerhaltung von Lebensmitteln. Zur Lebensmittelindustrie gehörten dann bald nicht nur intensivere Anbaumethoden durch mechanische Bearbeitung, Düngung, Schädlingsbekämpfung sondern auch eine erweiterte Bearbeitung der agrarischen Ausgangsprodukte. Insbesondere das „Meat Packing“ wurde erfunden – die Möglichkeit, Fleisch zu differenzierten, haltbaren Massenprodukten zu verarbeiten. Damit wurde erstmals in der Geschichte eine sichere regelmäßige Ernährungsgrundlage für einer große, für Lohn tätige Bevölkerung geschaffen. Giedion bezeichnet diese Veränderung als „vielleicht noch viel tieferreichender“ als die industrielle Revolution Ende des 18. Jhdts. in England (Giedion 1965:245). Die Auswirkungen reichten bis Europa. Erst mit der Lebensmittelindustrie des mittleren Westens und Chicagos, die dann in anderen Teile der Welt Schule machte, war ein Problem gelöst, das bis dahin als Hypothek der gesamten Industrialisierung und der Nachhaltigkeit des Lohnarbeiterstatus galt. Mit urbanen Lebensmittelfabriken war eine neue Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land verbunden. Stadt und Land teilten sich nicht mehr unterschiedliche Güter, die sie gegeneinander tauschen, sondern sie teilten sich nun unterschiedliche Phasen des Produktionsprozesses bei ein und demselben Gut. Das Wachstum Chicagos in der Zeit 1851-1871 enthielt schon in nuce diese neue Arbeitsteilung. Die nun auftauchenden neuen Berufe, die Behandlungsformen der Tiere, oder die hygienischen Probleme waren – auch in ihrer Gewaltsamkeit – in den Städten nicht völlig unbekannt. Sie waren in den alten Markthallen und in den Zunftordnungen Europas durchaus präsent, aber sie wurden jetzt erst drängend und erforderten neue Maßnahmen und Institutionen. Was daher am Beispiel Chicagos in kontroverser Form immer wieder thematisiert wird (vgl. Sinclair 1906, Giedion 1994, d’Eramo 1996), ist die Tatsache, dass die moderne Großstadt nur als Risikostadt wächst und wachsen kann.⁶

Die Transportvorteile Chicagos sind daher schon frühzeitig zu einem erheblichen Teil verdeckte Agglomerationseffekte. Diese werden mit der Zeit immer wichtiger. Chicago wird zur Industriestadt, aber sie wird es nicht so sehr auf Grundlage bestimmter Rohstoffvorkommen oder vorfindbarer Arbeitskräfte (wie z.B. in den schwerindustriellen Agglomerationen der USA oder im deutschen Ruhrgebiet) sondern auf Grund zentralisierender Phasen innerhalb eines längeren Herstellungsprozesses der Lebensmittelindustrie. Die „Second City“, die nach dem Brand von 1871 in Chicago aufgebaut wurde, war daher nicht mehr eine Railroad Capital (obwohl der Eisenbahnverkehr noch zunimmt), sondern „Zentraler Ort“. Die Basis der Stadt lag dabei zunächst in den Industriearealen und Lagerhallen in der Nähe von Bahn- und Hafenanlagen. Von 1871 bis 1893 stieg die Einwohnerzahl Chicagos von 300000 auf über 1 Million. Auch wenn man davon die Bevölkerungsgewinne durch Eingemeindungen abzieht, kommt man auf fast 800000 Einwohner im alten Stadtgebiet. In diesem neuen Chicago gab es jedoch ein funktionales und räumliches Phänomen, das

sich dem Bild der industriellen „pig city“ nicht recht einfügen will. Die Rede ist vom „Loop“-Distrikt im Stadtzentrum. Er gehörte nicht zu den Logistik- und Industrieteilen der Stadt, und hob sich auch deutlich aus dem Schachbrett-Muster in der Höhe hervor.

Der Loop: flexible Hierarchie und reine Form

Im Lauf der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts wurden in Chicago beinahe schlagartig Bauwerke von zehn, vierzehn und bis zu dreiundzwanzig Stockwerken errichtet. Diese „Wolkenkratzer“ wurden nicht isoliert errichtet sondern nebeneinander. Diese Häufung geschah in einem bestimmten Teil des Schachbrett-Plans der Stadt. Sie bildete ein eigenes charakteristisches Viertel, das nun zum eigentlichen Orientierungspunkt Chicagos wurde. Sein Name, der „Loop“, wurde für Jahrzehnte zum Inbegriff eines Central Business Districts.

„In den achziger Jahren wurde der Loop, das Geschäftszentrum der Stadt, zum typischen Beispiel amerikanischen Wagemuts, Probleme direkt anzupacken. Ganze Straßen entstanden, wie man es zuvor noch nie gesehen hatte. Wenn man durch den Loop wandert, ist man von dem Eindruck überwältigt, dass Chicago nur ein Vorposten für die unendlichen Weiten sei, die sich hinter ihm ausdehnen“ (Giedion 1965: 249).

Giedion bewunderte dabei nicht nur die Dynamik der Entwicklung, sondern er sah hier auch eine neue Rolle der baulich-räumlichen Formgebung. Die Baukörper der neuen Hochhäuser waren alle nach dem gleichen Quaderprinzip konzipiert. So wie das Schachbrett-Muster bedeutete, dass nicht bestimmte Standorte von vornherein hervorgehoben wurden, indem sie z.B. den Endpunkt einer (oder mehrerer) Achsen bildeten, gab es keine individuelle, nur auf das einzelne Gebäude zugeschnittene Bauform mehr. Sie unterschieden sich – bis auf äußere Gestaltungselemente bei der Fassade – nur durch ihre Höhe und Breite. Eine individuelle „Persönlichkeit“ der Bauten, die in ihrem Äußeren ihr Innenleben oder ihren Zweck ausdrückten, war nicht mehr erkennbar. Wenn der Architekt John Root 1890 forderte, die neuen Bauwerke sollten „nur mit ihrer Masse und Proportion in einem weiten, elementaren Sinne der Idee der großen beständigen und bewahrenden Kräfte der modernen Zivilisation Ausdruck verleihen“ (zit. n. Giedion 1965: 250), forderte er im Grunde eine Trennung von Form und Inhalt. Die Aufgabe der



Abb. 3: Chicagos Board of Trade und Umgebung aus der Vogelperspektive, 1898

(Quelle: Klotz 1987: 60)

Form wurde nun abstrakt gegenüber einem bestimmten Inhalt. Sie ermöglichte wechselnde Inhalte: Unternehmensverwaltung, Bank, Versicherung, Kaufhaus, Öffentliche Bibliothek, Theater, Börse, Behörde – alles sollte sich im Prinzip im gleichen Gebäude abwechseln können. Allein die Höhe und die proportionale Massenverteilung sollte mit dem Niveau des Gebäudeinhalts korrespondieren. Genau in diesem Sinn begrüßt Giedion das Beispiel des Loop. Wenn er die paradigmatische Modernität der „Schule von Chicago“ unter die Überschrift „Der reinen Form entgegen“ (Giedion 1965: 251) stellt, spricht er von einer Autonomisierung der Form gegenüber dem konkreten Inhalt. Die Form hat eine eigene Aufgabe. Sie wird nicht der Funktion untergeordnet, wie es in der Devise „form follows function“ zum Ausdruck kommt, bei der „Form“ die äußere Gestaltung eines Inhalts meint. Bei Giedion sind „Form“ im Sinne von Rahmenbedingungen verstanden, die dem Inhalt neue Bestimmungen hinzufügen und ihn in die umgebenden Bedingungen einfügen. In diesem Sinn spricht man z. B. von der „Warenform“ eines Produkts, wenn es nicht für den eigenen Bedarf sondern für die Nachfrage von Vielen auf einem Markt hergestellt wird. Hier kann die Form die Zusammensetzung des Produkts signifikativ verändern. Ebenso beziehen sich gesetzliche Bestimmungen auf die Warenform eines Produktes und stellen ihm bestimmte normative Mindestanforderungen. Wenn Giedion von der „reinen Form“ spricht, dann meint er die Möglichkeiten von Bauwerken und städtebaulichen Arrangements, Rahmenbedingungen für menschliche Tätigkeiten oder für Stoffwechsel-Prozesse mit der Umwelt zu fixieren und in Stein und Stahl zu definieren.

Welche Möglichkeiten bieten nun die abstrakten, weitgehend quantitativ bestimmbaren Bauformen des Loop? Ganz allgemein können wir zunächst sagen, dass die Abstraktheit der Form ein bestimmtes Maß an Stabilität und Kontinuität unter den Bedingungen des rasanten Wandels und Wachstums bietet. Gerade weil die baulichen Formen nicht nur eine bestimmte Nutzung ausdrücken, können sie dafür sorgen, dass Chicago eben doch Chicago bleibt und nicht in der Dynamik zerfließt. Die Kraft der Form liegt dabei nicht mehr so sehr in der Ganzheitlichkeit des einzelnen Gebäudes. Es ist in sich unterteilbar und es ist auch vermehrbar. Die Unterteilbarkeit sorgt dafür, dass ständig neue Subeinteilungen von Arbeitsplätzen – auch sehr kleiner und provisorischer Art – getroffen werden können. Die Multiplizierbarkeit sorgt dafür, dass ständig neue Stufenleitern hierarchischer Kooperation errichtet werden können. Dies gilt auch auf der städtebaulichen Ebene in der Zusammenfügung mehrerer Bauten. Wo die Anordnung immer auf ein und dasselbe „Königsgebäude“ hinausläuft, können neue, erweiterte Konkurrenzen um Führungsaufgaben nicht abgebildet werden. Für neue wirtschaftliche und politische Wettbewerber gibt es keinen Platz. Ein Ensemble vieler Hochhäuser auf einer relativ kleinen Raumstelle ermöglicht dagegen sowohl Führung als auch Konkurrenz. Die Zusammenfassung vieler Menschen in einem großen Gebäude mit unterschiedlichen Ebenen verkörpert Führungsstrukturen. Aber ebenso verkörpert die Nüchternheit, Teilbarkeit und Vermehrbarkeit der Hochbauten die Entzauberung

mystischer, charismatischer, nicht hinterfragbarer Herrschaft. Der Loop ist das Gegenteil eines Palastbezirks und einer „verbotenen Stadt“ – ohne jedoch in eine räumliche Dispersion kleiner, anspruchsloser Einheiten zu zerfallen. Chicago wies dabei sogar ein besonders dichtes Beieinander der Hochhäuser auf. Der Sekretär des „City Clubs“ schrieb 1910: „Within an area of less than a square mile there are found the railway terminals and business offices, the big retail stores, the wholesale and jobbing business, the financial center, the main offices of the chief firms of the city, a considerable portion of the medical and dental professions, the legal profession, the city and county government, the post office, the courts, the leading social and political clubs, the hotels, theatres, Art Institute, principal libraries, the labour headquarters, and a great number of lesser factors of city life“ (zit. n. Mayer/Wade 1969: 226). In New York, so der Autor, seien die gleichen Standorte auf einer Distanz von 5 bis 6 Meilen, in London von 4 bis 5 Meilen verteilt. Die Liste beweist zugleich, dass der Loop keineswegs nur private und auch nicht nur wirtschaftliche Einrichtungen beherbergt, sondern ebenfalls politischer und kultureller Standort ist.⁷

Es ist interessant, dass die europäische Städtetradition eine vergleichbare Formreinheit und Verdichtung ihrer Führungsaufgaben nie zustande gebracht hat. Diese Errungenschaft in der Stadt, die als „die Quintessenz des Amerikanismus“ galt (Zukowsky 1987: 33) wird plausibler, wenn wir uns den neuen Charakter der Führungsaufgaben klar machen. Auf den ersten Blick werden in den Büros, Geschäftsetagen und Kaufhäusern sehr viele unscheinbare Verrichtungen getätigt – Buchführung, Informationssammlung, Besuche von Geschäftspartnern, Preisvergleiche, Formulierung von Angeboten, Qualitätskontrollen, Normenfindung und -revision, Lizenzvergabe etc... Die vielen, kleinen, einzelnen Schritte werden wiederum aggregiert und exemplarische Einzelfälle selektiert. So werden komplexe Transaktionen vorbereitet, durchgeführt und evaluiert. Die wirtschaftliche Stellung Chicagos zwischen den Lebensmittelquellen des Westens und den Bevölkerungsagglomerationen an der Ostküste, und die umfangreichen Besiedlungs- und Bebauungsaktivitäten im Westen beinhalteten ein hohes Maß an ständigen übergreifenden Ordnungsaufgaben und an strategischen Entscheidungen. Dies geschieht unter Bedingungen extremer Unsicherheit mit vielen Variablen und unkalkulierbaren Größen. Im ständigen Fluß der Dinge und Personen ist es schwer, richtige Preise und Normen zu finden, Unfälle und Fehlinvestitionen zu vermeiden, Betrug und andere Verbrechen zu verhindern oder zu verfolgen. Es gibt nur sehr wenige feste Größen, die die weiträumigen Bewegungen hätten stabilisieren können. C.W. Westfall weist darauf hin, dass eine Zeit lang das in Chicago gelagerte Getreide als Sicherheit für die Finanzierung der Eisenbahnbaus im Westen diente (vgl. Westfall 1987: 80). Ebenso kann man die konzentrierten Baulichkeiten des Loop als Sicherheit für die weiträumigen Beziehungen des Westens ansehen. Die Baulichkeiten mussten dabei in einer angemessenen, nüchternen Proportion zu den realen wirtschaftlichen Einsätzen stehen. Ihr Bestand musste auf dem Spiel stehen, wenn es zu grö-

ßeren Veruntreuungen und Fehlkalkulationen kam. Das gleiche musste auch im politischen Sinn für bürgerlichen Sicherheiten und die öffentlichen Dienstleistungen im Einzugsbereich Chicagos gelten.

Die städtebauliche Form übernimmt nicht direkt Steuerungsaufgaben. Dazu ist sie zu vage und grob. Aber sie vereinfacht das Umfeld von Steuerungsaufgaben. Der „Loop“ bildet eine Art Kompromissform zwischen strategischer Festlegung und Offenheit. Er zentralisiert die Entscheidungen, die Entscheider und ihr Vermögen. Er macht sie dadurch auch verwundbar im Fall von Fehlhandlungen. Die „fundamentale Transformation“ vieler ex ante um einen Vertragsschluß konkurrierender Akteure in wenige ex post (nach Vertragsschluß) noch verbleibende Akteursalternativen ist weniger krass und leichter reversibel (vgl. Williamson 1990: 70f). Im Loop werden Hierarchien also nicht dadurch baulich überhöht, dass sie eine „Gebäudepersönlichkeit“ bekommen, sondern sie werden auf ihren rationalen Kern reduziert: auf die Aufgabe, auf begrenzter Grundlage weitreichende Festlegungen zu treffen und, mit begrenzter Haftung, auch die Folgen dieser Entscheidungen zu tragen.⁸

Das technische Problem der Tragfähigkeit der Gebäude

Bis hierher haben wir am Fall Chicago gesehen, wie die völlige Neubildung einer Metropole neue Reichweiten im Wirtschaftsprozeß und auch eine erweiterte politische Einheit des Westens ermöglichte. Die Herausbildung des Loop-Distrikts innerhalb der Stadt ermöglichte die dazu notwendigen Führungstätigkeiten. Ein Problem wurde bis hierher allerdings nur gestreift. Es genügte nicht, die „reine Form“ als geistige Abstraktionsleistung zu entwerfen und im Stadtplan zu plazieren. Die reine Form musste Bauform werden. Die Zentralität musste physische Realität in einer physischen Welt werden, und dies war nicht selbstverständlich. Denn an keinem Ort der Welt hatte man bisher auf so wenig Fläche so viele Menschen – und die dazu gehörenden Einrichtungen – aufgehäuft. Babylon-Phantasien hatte es in der Geschichte schon viele gegeben. An der Fähigkeit, diesen Utopien sprachlich-symbolischen Ausdruck zu verleihen, hatte es nicht gefehlt. Jedoch an der technisch-konstruktiven Fähigkeit. Dabei geht es vor allem um ein Problem: die Tragfähigkeit. Die Form für die Führungsstandorte musste auch „tragende Form“ oder „Plattform“ sein. Der Ur-Mythos des Turmbaus zu Babel und seines Einsturzes verweist auf das Problem, dass jede Verdichtung auf der Erdoberfläche eine Auseinandersetzung mit der Schwerkraft zu bewältigen hat. Die Lösung des Transformationsproblems durch flexible Zentralität stand und fiel mit der Bewältigung bisher nicht vorstellbarer Traglasten. Natürlich gehörten kolossale Einzelbauwerke zum geschichtlich gewachsenen Bestand, insbesondere die Kathedralen repräsentierten eine hohe Kunst des Umgangs mit der Schwerkraft. Freilich war hier wie auch in anderen Fällen die Baukunst vor allem damit beschäftigt, das Eigengewicht des Bauwerks zu bewältigen. Mehr konnte nicht getragen werden. Die Tragleistung

stand in keinem effizienten Verhältnis zur Größe des großen Bauwerks. Das wichtigste Baumaterial, der Stein, hatte in Gestalt der Mauern sowohl die Aufgabe der Ummantelung als auch die Aufgabe des Tragwerks zu leisten. Das einzige spezialisierte Tragmaterial, das Holz, hatte – trotz aller Baukunst – eine sehr begrenzte Tragkraft und Spannweite. Hohe Gebäude konnten daher nur mit sehr dicken Mauern errichtet werden, und dies schränkte ihre Nutzbarkeit, ihr Höhenwachstum und ihre Verallgemeinerbarkeit in einem Stadtraum stark ein. Es musste also eine Lösung gefunden werden, die die Tragleistung entscheidend steigerte.

Dies geschah durch den modernen Eisenbau und durch die damit verbundene Ausdifferenzierung von Mauer und Tragwerk (vgl. Schädlich 1989, Larson 1987, Benjamin 1986a, Giedion 1965). Es handelte sich um eine Konstruktionsrevolution, die in ihrer Bedeutung der industriellen Produktionsrevolution nicht nachsteht, die aber in ihren Konsequenzen langsamer und indirekter wirksam war. Die spezifische Festigkeit, Elastizität, Dauerhaftigkeit und Formbarkeit des Eisens ermöglichte den Aufbau von verzweigten Streben-Systemen, die große Zug- und Druckkräfte aufnehmen konnten und damit Lasten bewältigen konnten, die ihr Eigengewicht um ein Vielfaches übertrafen. Diese Möglichkeiten wurden zunächst im Eisenbahn- und Brückenbau erprobt und entwickelt, bevor sie für die Errichtung von Gebäuden nutzbar gemacht wurden. Chicago war der Ort, an dem dies zum ersten Mal systematisch und auf der Ebene eines ganzen Stadtzentrums gelang. Im Loop wurde der Typus des Wolkenkratzers erfunden, ohne den die Entwicklung der Stadtzentren in der Komplexität moderner Prozesse nicht denkbar wäre. Er wurde durch eine systematische Anwendung des Eisenbaus auf die Gebäudekonstruktion erfunden. Die „reine Form“ wurde als Stahlskelett verwirklicht, das in vielen Etagen übereinander montiert wurde. So konnte der tragende Teil eines Gebäudes unabhängig von der Ummantelung und Einteilung er-

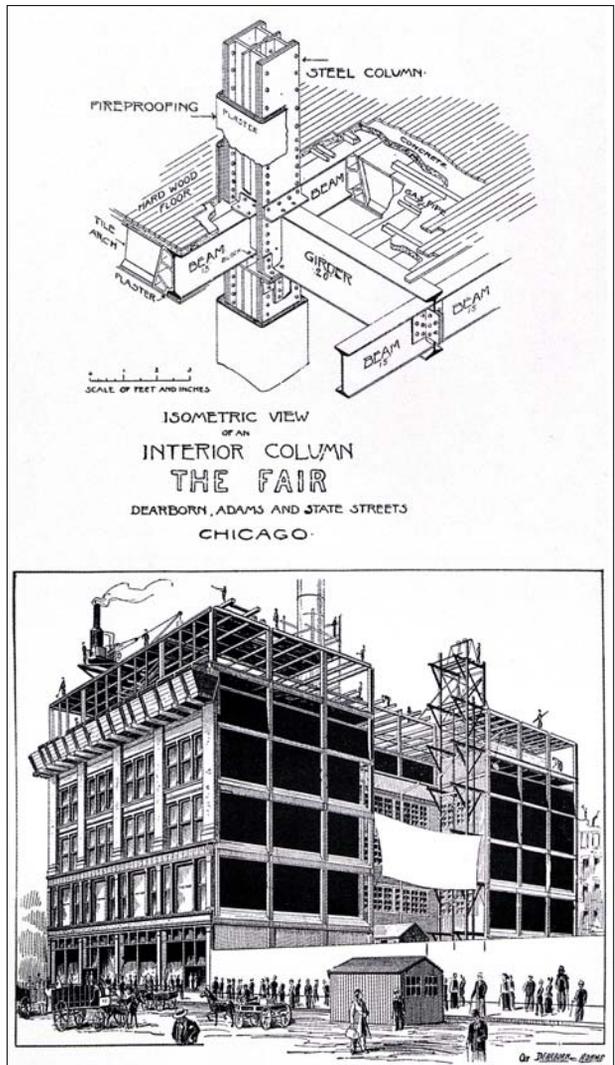


Abb. 4: Baron Jenney – Der Fair Store im Bau, 1891.

Quelle: Klotz 1987: 67

richtet werden, und erst nachträglich durch relativ dünne Mauern ohne Tragaufgabe ausgefüllt werden. Damit wurden aus den Gebäuden zum ersten Mal riesige „Tragmaschinen“. Die Erfindung von Fahrstuhl und Rolltreppe war dann nur eine weitere Konsequenz der Tragmaschine.

William Baron Jenney, ein Ingenieur mit Ausbildung an der Pariser Ecole Polytechnique, errichtete 1879 zum ersten Mal ein Gebäude nach dem Prinzip, den Bau „auf einem richtig ausgewogenen, festen und feuersicheren metallischen Rahmenwerk ruhen zu lassen“ (D. Burnham, zit. n. Benevolo 1978: 277). Es war das sog. „Leiter-Building“ in Chicago, das noch außen von gemauerten Pfeilern und innen schon von Eisenstützen getragen wird. Zeitgenössische Beobachter schrieben:

„Dieser Bau wurde mit dem gleichen Wissen und der gleichen sorgfältigen Durchführung konstruiert, die sonst nur bei der Konstruktion von Eisenbahnstahlbrücken zu finden ist. Das strenge, schmucklose Äußere ist großzügig in seinen Proportionen. Die großen Eckpfeiler streben zu einem herben Gesims empor. Für Raum, Licht, Ventilatoren und Sicherheit entworfen, erfüllt das Leiter-Building in jeder Hinsicht diese Bedingungen“ (zit. n. Giedion 1965: 253).

„Der Bau von Büropalästen von enormer Höhe mit einem Eisen- und Stahlskelett, das die Innen- und Außenmauern trägt, ist in fast allen amerikanischen Großstädten zur Gewohnheit geworden. Dieser Baustil ist, zumindest in seiner praktischen Anwendung, in Chicago entstanden, und jetzt besitzt diese Stadt mehr Gebäude mit Stahlskelett als alle anderen amerikanischen Städte zusammen.“ (zit. n. Benevolo 1978: 274)

Ähnlich wie beim Schachbrett-Plan in der Horizontalen wird in der sogenannten „Chicago-Konstruktion“ Stahlkäfig an Stahlkäfig gefügt, und so durch Multiplikationseffekte Höhe und Volumen erreicht. Giedion sieht in dieser Cage-Konstruktion aus Eisen die endlich gefundene materielle Gestalt der „reinen Form“, die die modernen Geschäfts-, Büro- und auch Appartement-Gebäude anstreben. Zugleich sieht er ein neues Verhältnis zwischen Ingenieur und Architekt, da „die Trennung zwischen Konstruktion und Architektur“ überwunden wurde. Sie wird vor allem durch eine Hebung der Bedeutung des Ingenieurs und der Konstruktion überwunden, da von dieser Seite nun ein formgebender Einfluß ausgeübt wird, dem sich auch der Architekt nicht entziehen kann. Mit der in Chicago angestoßenen Konstruktionsrevolution wächst der Ingenieur aus seiner Rolle als bloßer Exekutor von Architekten-Plänen heraus.

Die „Schule von Chicago“

Es handelt sich um eine Veränderung in der Konstruktionsweise und nicht nur in der Produktionsweise. Produktive Ingenieurleistungen beziehen sich auf bestimmte Produkte und auf die Maschinen zu ihrer Herstellung. Konstruktive Ingenieurleistungen beziehen sich auf Beziehungen und Verhältnisse zwischen Dingen und

zwischen Menschen. Ein Bauwerk ist ein „gebautes Verhältnis“. Mit ihm ergibt sich nicht nur ein bestimmter Nutzen wie bei einem Produkt sondern auch eine Stabilisierung der Beziehungen zu anderen Produkten bzw. der Beziehungen von Produzenten, Konsumenten, Bürgern etc. Die Bauleistungen in Chicago bewältigen ein physisches Trag-Problem. Aber zugleich bewältigen sie wirtschaftliche und politische Beziehungsprobleme.⁹

Es gab eine Reihe von Form-Voraussetzungen, um die notwendigen Syntheseleistungen im amerikanischen Westen und seinen nationalen und internationalen Beziehungen zu bewältigen. Aber ohne die Schaffung einer adäquaten baulich-materiellen Form wären alle anderen formalen Errungenschaften letztlich inoperativ geblieben. Unter den gegebenen Bedingungen hoher Unsicherheit hätten strategische Entscheidungen dann unter hohem Netzwerkaufwand erbracht werden müssen. Sie hätten letztendlich oft doch zufällig oder erratisch gefällt werden müssen. Oder sie wären unterblieben. Das muddling through dezentraler Einheiten hätte die Reichweite wirtschaftlicher Unternehmen oder politischer Projekte wie Forschungen stark eingeschränkt. Erst die bauliche Revolution macht die anderen Antworten auf das Größenproblem operational und realitätstüchtig. Dies bedeutet nicht, dass von nun an die Entwicklung Chicagos oder die Entwicklung moderner Republiken insgesamt problemlos verlaufen wäre. Es bedeutet allerdings, dass aus der Sackgasse, die die alteuropäischen Raumstrukturen – auch die Zentralität des barocken Städtebaus – darstellten, ein Ausweg gefunden war. Dies erfolgte durch einen amerikanischen Bruch mit der europäischen Stadttradition.¹⁰

Die Bauten im Chicagoer Loop zwischen 1883 und 1893 bilden den Kernbestand der „Schule von Chicago“. Sie hat in den folgenden Jahren in Chicago und vor allem in anderen Städten in den USA und Europa Fortsetzungen gefunden. „Das Aussehen einer großen Stadt wurde durch die neue Architektur von Grund auf verändert“, schrieb Gideon 1941. „Die Architektur Chicagos hat für das neue Bauen der Moderne Vorbildcharakter“ schrieb der Direktor des Deutschen Architekturmuseums, Heinrich Klotz, 1987 (Zukowsky 1987: 8). Sie stand auch beim „Bauhaus“ Pate (vgl. Wingler 1968) und klingt noch, schon etwas verkürzt, in der frühen bundesdeutschen Städtebaudiskussion nach (vgl. Bahrtdt 1969, Boeddinghaus 1995, Blotevogel 1996).

Angesichts dieser Traditionslinien der klassischen Moderne ist der aktuelle Trend, die USA nur als Land des „Urban Sprawl“ zur Kenntnis zu nehmen, erstaunlich. Wenn etwa behauptet wird, der Suburb sei das „typisch städtische Erbe und die städtische Tradition in Amerika“ (Holzner 1994: 32), und wenn diese Behauptung dann in einem Band mit dem Titel „Auslaufmodell Europäische Stadt?“ (Rietdorf 2001) ohne kritische Anmerkung verbreitet wird, zeugt dies nicht nur von einer krassen Ignoranz amerikanischer Städtebaugeschichte¹¹ sondern auch von einer Verschleierung eigener Probleme im europäischen Haus. Denn Europa steht vor durchaus ähnlichen Dilemmata der Moderne, und die Dispersion europäischer Siedlungsstrukturen kann man nicht dadurch exorzieren, daß man sie auf die ande-

re Seite des Atlantik projiziert. Die Schule von Chicago hat sich dem Problem gestellt, eine moderne, nicht-autoritäre Form von Zentralität zu schaffen, und damit die Fähigkeit zu erhöhen, unter unsicheren Bedingungen strategische Entscheidungen zu fällen und komplexe Projekte zu verwirklichen. Das Beispiel Chicago und die bis heute – auch im Vergleich mit europäischen Metropolen – relativ kompakte Struktur zentraler Areale amerikanischer Städte wäre damit eigentlich auch für das Thema der nachhaltigen Entwicklung interessant. Auch hier müssen nicht nur einzelne „endgültige“ Entscheidungen getroffen werden, sondern es müssen solche Strukturen errichtet werden, in denen immer wieder neu komplexe Wirkungszusammenhänge bearbeitet werden können, und in denen immer wieder Entscheidungen mit langfristiger Bindungswirkung unter Beteiligung vieler und voneinander unabhängiger Akteure gefällt werden können.

In einem größeren Maßstab betrachtet stellt die Schule von Chicago einen städtebaulichen Vermittlungsversuch in dem Dilemma zwischen Demokratie und Weitsicht dar. Sie ist nicht nur das Ergebnis privater Nutzenmaximierung, und man könnte – in Abwandlung eines bekannten Aufsatztitels in Deutschland – davon sprechen, daß hier „die Republik als Bauherr“ Pate stand. In Deutschland hat man allerdings – und dies ist bereits in dem Aufsatz Adolf Arndts mit dem Titel „Demokratie als Bauherr“ (1961) spürbar – das Problem nicht im Sinne Tocquevilles gestellt, sondern beim politischen Bauen die Frage der Transparenz für das Publikum bevorzugt, und die Frage der Weitsicht und Entscheidungskonzentration vernachlässigt. Diese Vernachlässigung kommt auch in neueren Debatten zu den Bauvorhaben in der neuen Bundeshauptstadt Berlin zum Ausdruck (vgl. Wilhelm 2001). So könnte die Ignoranz bestimmter Traditionslinien des modernen amerikanischen Städtebaus mit einer Verkürzung der Problemstellungen hierzulande zu tun haben. Umso wichtiger ist es, diese Linien in Europa und Deutschland präsent zu halten, und eine falsche Gegenüberstellung USA - Europa zu vermeiden.¹²

Anmerkungen

- 1 Ganz in diesem Sinn zitiert Giedion (1965: 244) den ersten Eindruck, den Chicago im Jahr 1871 auf jungen Architekten Louis Sullivan machte: „Alles ist wunderbar und wild, eine berausende Rauheit, ein Gefühl von großen Dingen, die man unternehmen kann.“
- 2 „Die amerikanische Ehre stimmt in einem einzigen Punkte mit der alten europäischen Ehre zusammen. An die Spitze der Tugenden stellt sie den Mut und macht aus ihm für den Menschen die größte moralische Notwendigkeit; aber der Mut hat bei ihnen eine andere Bedeutung. In Amerika wird der kriegerische Mut wenig geschätzt; der Mut, den man am besten kennt und am höchsten achtet, besteht darin, der Wut des Ozeans zu trotzen, um schnellstens im Hafen zu sein, die Nöte der Wüste ohne Klagen zu erdulden und die Einsamkeit, die grausamer ist als alles Elend...“ (Tocqueville 1994: 275). Dieser amerikanische Mut ist nicht personenbezogen sondern sach- und weltbezogen. Er misst sich nicht an der Kraft eines personalen Kontrahenten sondern an den Schwierigkeitsgraden der Welt. Es ist aber wirklich der Mut und nicht etwa nur die „List der Vernunft“ am Werk, denn die widrigen Bedingungen müssen eingegangen und durchgestanden werden. Sie sind nicht instrumentell beherrschbar. Das Kapitän-Beispiel Tocquevilles weist daher über ein technokratisches Verständnis von Wirtschaft und Politik hinaus. Es zeigt, dass Sachbezogenheit und Moral sich nicht ausschließen. Vielmehr wird das Feld der Möglichkeiten, seine moralischen Qualitäten zu beweisen, durch die Sach- und Weltbezogenheit viel größer, als es bei der alteuropäisch-aristokratischen Ehre war. Tocqueville bewundert in den USA den Mut, „der für den plötzlichen Zusammenbruch eines mühevoll erworbenen Vermögens Unempfindlichkeit ver-

leicht und neue Kraft eingibt, wieder von vorne anzufangen". Dieser Mut sei es, der „für die Erhaltung und Prosperität des amerikanischen Staates besonders notwendig ist und der von ihm besonders geehrt und gefeiert wird. Ohne ihn wäre man ehelos“ (ebd.:275). Gerade weil Tocqueville das Problem der Weitsicht und ehrgeiziger Ziele unter demokratischen Bedingungen aufwirft, unterscheidet sich sein USA-Bild erheblich von dem Bild einer utilitaristischen Ellenbogengesellschaft. Ganz ähnlich betont Münch (1993) die moralische Dimension der amerikanischen Gesellschaft.

- 3 Die Kapitel 22 und 23 (im zweiten Band) von Tocquevilles Werk lauten: „Überwindung des Individualismus durch freiheitliche Institutionen“ und „Über den Gebrauch, den die Amerikaner im bürgerlichen Leben von Zusammenschlüssen machen“.
- 4 Es geht um das Kapitel 12 (im zweiten Band), der in der Reclam-Ausgabe (Stuttgart 1994) nicht enthalten ist: „Pourquoi les Américains élèvent en meme temps de si petits et de si grands monuments“. Dort heißt es unter anderem: „So veranlaßt die Demokratie die Menschen nicht nur dazu, eine Vielzahl kleinerer Werke zu vollbringen; sie veranlaßt sie auch dazu, eine geringe Zahl sehr großer Monumente zu errichten. Aber zwischen diesen beiden Extremen gibt es nichts. Einige vereinzelt sehr große Gebäude besagen daher nichts über den Gesellschaftszustand und die Institutionen des Volkes, das sie errichtet hat“ (eigene Übersetzung nach Tocqueville 1986: 463). Zu diesem Abstand zwischen kleinen Werken und großen Monumenten paßt folgende Beschreibung, die Tocqueville von einer Staatsmacht gibt, die hoch über einer auf kleiner Basis gleichgemachten Gesellschaft steht: „So breitet der Souverän, nachdem er jeden Einzelnen der Reihe nach in seine gewaltigen Hände genommen und nach Belieben umgestaltet hat, seine Arme über die Gesellschaft als Ganzes; er bedeckt ihre Oberfläche mit einem Netz kleiner, verwickelter, enger und einheitlicher Regeln, das nicht einmal die originellsten Geister und die stärksten Seelen zu durchdringen vermögen, wollen sie die Menge hinter sich lassen; er bricht den Willen nicht, sondern er schwächt, beugt und leitet ihn; er zwingt selten zum Handeln, steht vielmehr ständig dem Handeln im Wege; er zerstört nicht, er hindert die Entstehung; er tyrannisiert nicht, er belästigt, bedrängt, entkräftet, schwächt, verdimmt und bringt jede Nation schließlich dahin, daß sie nur noch eine Herde furchtsamer und geschäftiger Tiere ist, und deren Hirte die Regierung“ (Tocqueville 1994: 344).
- 5 Eine aktuelles und unterhaltsames Beispiel für diese verengte Wahrnehmung liefert d'Eramo (1996). Chicago ist tatsächlich ein interessanter Kreuzungspunkt von amerikanischer Innovation und anti-amerikanischem Vorurteil.
- 6 In Chicago kam es nicht nur zu Skaleneffekten in der Lebensmittelindustrie sondern auch in der sie begleitenden institutionellen Sicherung. Es sind nicht nur instrumentelle Aspekte der neuen Lebensmittelherstellung (Die Transportbänder und mechanischen Vorrichtungen zum seriellen Töten und Zerlegen fallen Giedion (1994) besonders auf), sondern auch die Meß-, Kontroll- und Schutzaspekte gegen Verschmutzung, gegen Schädlings- und Krankheitsbefall und gegenüber den großen qualitativen Unterschieden der Lebendgüter.
- 7 Er widerlegt den Mythos von der US-Stadt als angeblicher „Private City“ (Rietdorf 2001: 44). Nur für diejenigen, der „Politik“ mit „Konkurrenzfreiheit“ übersetzt, mag der Loop eine rein marktwirtschaftliche Veranstaltung sein. Er ist auf jeden Fall eine Konkurrenzveranstaltung – auch in politischen und kulturellen Führungsfragen.
- 8 Man hat versucht, das Phänomen des Loop aus der Logik der „maximalen Flächenausnutzung“ zu begreifen (vgl. Benevolo 1978). Es würde möglichst hoch und möglichst in voller Ausfüllung der Parzelle gebaut. Aber damit hat man nicht erklärt, warum man nicht in lockerer Form in die Fläche geht. Eine aufgestockte Etage ist immer teurer. Warum werden diese Zusatzkosten überhaupt auf sich genommen? Man muß also den paradoxen Charakter von Hierarchie und Führung in Marktwirtschaft und Republik betrachten, um die Verbindung von reiner Form und Verdichtung zu verstehen.
- 9 S. Giedion – und in diesem Punkt liegt er auf einer Linie mit der älteren Technokratie-Kritik und der neueren Kritik am „Fordismus“ – unterscheidet nicht klar zwischen Produktionstechnologie und Konstruktionstechnologie. Dadurch entgeht ihm die spezifische Effizienz von Konstruktionen als gebauten Beziehungen und Bedingungen. Alles wird zur „Mechanisierung“ und als instrumentalistische Weltbeherrschung gedeutet (vgl. Giedion 1994).
- 10 Benevolo (1978) weist darauf hin, dass die Akteure der „Schule von Chicago“ vor allem Pragmatiker waren und in der Theoriebildung über ihr Tun dazu neigen, bei anderen, älteren Schulen Anleihen zu machen.
- 11 Zu dieser Traditionslinie gehören sicher Werke von Autoren wie J. Jacobs (1993), R. Sennett (1983) und auch von H. Arendt (1958).
- 12 Es ist bemerkenswert, daß in zentralen Berichten zur weltweiten Stadtentwicklung wie der zum Kongreß Urban 21 verfaßte „Expertenbericht zur Zukunft der Städte“ (Hall/Pfeiffer 2000) das Problem der Führungsfähigkeit und -reichweite, für dessen Lösung die Zentralität einiger Metropolen dieser Welt eine so wichtige Voraussetzung ist, keine besondere Rolle spielt. Es bildet kein Kriterium für die Bewertung der städtebauliche Situation der Zeit. Der Terrorangriff auf die Twin Towers in New York-Manhattan zeigt, daß die Feinde der Moderne das anders sehen.

Literatur

- Arendt, H. (1958): *The Human Condition*. Chicago
- Arndt, A. (1961): *Demokratie als Bauherr*. Frankfurt/M.
- Bahrdt, H.P. (1969): *Die moderne Großstadt*. München
- Benevolo, L. (1978): *Geschichte der Architektur des 19. und 20. Jahrhunderts*. München
- Benjamin, W. (1986a,b): *Das Passagenwerk*. 2 Bde. Frankfurt/M.
- Blotevogel, H. H. (1996): *Zentrale Orte: Zur Karriere und Krise eines Konzepts in der Regionalforschung und Raumordnungspraxis*. In: *Informationen zur Raumentwicklung 10/96: Zentrale Orte im Wandel der Anforderungen*.
- Boeddinghaus, G. (Hg.)(1995): *Gesellschaft durch Dichte. Kritische Initiativen zu einem neuen Leitbild für Planung und Städtebau 1963/64*. Braunschweig/Wiesbaden
- Burghardt, A. F. (1971): *A Hypothesis about Gateway Cities*. In: *Annals of Association of American Geographers*. Vol. 61, pp. 269-285
- Christaller, W. (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Jena
- Condit, C. W. (1952): *The Rise of the Skyscraper*. Chicago
- Condit, C. W. (1964): *The Chicago School of Architecture: A History of Commercial and Public Building in the Chicago Area, 1875 - 1925*. Chicago
- d'Eramo, M. (1996): *Das Schwein und der Wolkenkratzer*. München
- Giedion, S. (1965): *Raum, Zeit, Architektur*. Ravensburg
- Giedion, S. (1994): *Die Herrschaft der Mechanisierung*. Frankfurt/M. (Am. Erstausgabe (1948): *Mechanization Takes Command*. Oxford University Press)
- Hall, P. und U. Pfeiffer (2000): *Urban 21. Expertenbericht zur Zukunft der Städte*. Stuttgart-München
- Holzner, L. (1994): *Stadtland USA: Die Kulturlandschaft des American Way of Life*. Petermanns Geographische Mitteilungen. Gotha
- Jacobs, J. (1993): *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*. Braunschweig/Wiesbaden
- Klotz, H. (1987): *Das Chicagoer Hochhaus als Entwurfsproblem*. In: Zukowsky (Hg.): *Chicago Architektur, 1872 - 1922*. München
- Larson, G. R. (1987): *Der Eisenskelettbau: Entwicklungen in Europa und den Vereinigten Staaten*. In: Zukowsky (Hg.), *Chicago Architektur 1872 - 1922*. München
- Mayer, H.M. und R.C. Wade (1969): *Chicago: Growth of a Metropolis*. Chicago/London
- Münch, R. (1993): *Die Kultur der Moderne*. 2 Bände. Frankfurt/M.
- Pevsner, N. (1998): *Funktion und Form. Die Geschichte der Bauwerke des Westens*. Hamburg
- Rietdorf, W. (Hg.) (2001): *Auslaufmodell Europäische Stadt? Berlin*
- Schädlich, C. (1989): *Der Baustoff Eisen als Grundlage für die Herausbildung qualitativ neuer Baukonstruktionen im 19. Jhd.* In: R. Graefe (Hg.): *Zur Geschichte des Konstruierens*. Wiesbaden
- Sinclair, U. (1997): *Der Dschungel*. (Am. Erstausgabe 1906). Reinbek
- Tocqueville, A. de (1986): *De la démocratie en Amérique*. Paris
- Tocqueville, A. de (1994): *Über die Demokratie in Amerika*. 2 Bände. Stuttgart
- Westfall, C. W. (1987): *Bauten für Industrie und Handel*. In: Zukowsky (Hg.): *Chicago Architektur 1872 - 1922*. München
- Wilhelm, Karin (2001): *Demokratie als Bauherr. Überlegungen zum Charakter der Berliner politischen Repräsentationsbauten*. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte 34-35/2001*
- Williamson, O.E. (1990): *Die ökonomischen Institutionen des Kapitalismus*. Tübingen
- Wingler, H. M. (Hg.) (1968): *Das Bauhaus*. Braunschweig
- Zukowsky, J. (Hg.) (1987): *Chicago Architektur 1872 - 1922*. München